

TEMPRA, NUEVO PESO MEDIO DE FIAT



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

25 de noviembre de 1989 • Núm. 318 • 300 ptas.

EXTRA

PRECIOS • PRESTACIONES
• VIRTUDES • DEFECTOS • UTILITARIOS
• FAMILIARES • DEPORTIVOS • BERLINAS DE LUJO

187 PRUEBAS



Portafirmas

MITSUBISHI. Aquí tiene el fruto de la perfección.



Parece casi un milagro. Pero detrás de este bonsai late una tradición de siglos. Para llegar a él ha sido precisa toda una ceremonia de perfeccionismo y meticulosa dedicación durante años. Este gigante en miniatura es el fruto de una sabiduría acumulada por generaciones y un meticuloso perfeccionismo. Es el fruto de la perfección nipona.



Con ese mismo espíritu, Mitsubishi ha investigado durante años. Y ha dado sus frutos: belleza, equilibrio, perfección. Es el caso del Galant. Una máquina que posee la sensibilidad del alma japonesa. Pero con una furia electrificante. La furia y la armonía de los Mitsubishi. Coches japoneses en cuerpo y alma. Algo sencillamente perfecto.



Made in Japan.

Las pruebas del año

DURANTE los últimos doce meses, los probadores de Motor 16 no han parado ni un momento. En este período de tiempo, han sido casi cuatrocientos mil kilómetros los que han cubierto con los coches que han pasado por el banco de pruebas de la revista. Semana a semana hemos ofrecido a los lectores los resultados obtenidos en ese apasionante quehacer diario que es comprobar y analizar el rendimiento de las últimas novedades que salen a la venta. Ni un solo modelo se ha quedado fuera. Al inigualable esfuerzo de los fabricantes, ha seguido el de Motor 16, que, en algunos casos, antes de que el modelo fuera puesto a la venta, ha ofrecido la prueba a fondo del mismo, sin dilación.

Han sido más de treinta mil litros de combustible los que se han empleado en este trabajo, al que nuestra sección de fotografía tampoco ha sido ajena con más de dos mil carretes de película utilizados para servir las mejores imágenes y los detalles más significativos de cada uno de los vehículos probados. Todo el equipo de redacción se ha involucrado al máximo en un trabajo especialmente apreciado por los lectores, quienes siempre nos han animado, incluso con sus sugerencias, que agradecemos desde aquí. Y

hablando de ayudas, no puede olvidarse la importancia del Correvit, el sistema electrónico de medida, con el que se obtienen todos los resultados de nuestras pruebas. Consumos, velocidad máxima, aceleración, recuperaciones y frenadas, son registrados con absoluta precisión. Estos datos complementan las impresiones de conducción de los probadores en todo tipo de terrenos y condiciones. Autopistas, carreteras de montaña y tipo Redia, autovías y hasta el Circuito del Jarama, de cuyos responsables recibimos siempre la máxima colaboración, son el escenario habitual. Lluvia, nieve, calor o niebla, las condiciones.

También es interesante recordar las pruebas de fiabilidad que se llevan a cabo con los modelos de mayor difusión. A lo largo de quince mil kilómetros se puede realizar un análisis en profundidad sobre el resultado que es capaz de ofrecer cada coche en cuestión. Al término de esas pruebas, los coches son desmontados completamente y sus componentes sometidos a examen. De esta

forma, estamos en condiciones de ofrecerles los resultados más fiables, que les servimos semana a semana. Ese es nuestro compromiso.

Alberto Mallo.



SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

10	LO ÚLTIMO	Fiat Tempra
14	ECONOMÍA	Recesión en el mercado
17	MERCADO	Estadística
18	PRECIO COCHES NUEVOS	
29	EXTRA PRUEBAS	
30		Pequeños
50		4 metros
72		Berlinas medias



92 EXTRA PRUEBAS 4X4

96	Berlinas de lujo
108	Deportivos
118	15.000 km
120	Todo terreno
146	CUENTENOS SU CASO
156	DEPORTE Velocidad en Jerez
160	A todo gas
162	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Beneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Picione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rostendro de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 64-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.34.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: La Página. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRIL. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José María Herranz. Dirección de Producción: Roberto Farras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.26.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



Motor 16 / 3



PAG. 148: DEPORTE: RALLYE DEL RAC



SIERRA 2.0i SPORT



Sólo un ingeniero invisible puede desarrollar automóviles como el Sierra 2.0 i Sport. Ford ha empleado el talento del viento hasta sus últimas consecuencias. Las primeras se notan a la primera de cambio. En su motor DOHC de doble árbol de levas en cabeza e inyección electrónica. Culata de aleación ligera,

alta relación aire combustible, pistones y segmentos de baja fricción, taqués hidráulicos sin mantenimiento, encendido reglado de por vida, cigüeñal de cinco apoyos, carter de aluminio, nueva caja de cambios... Una potente y silenciosa mecánica que hace enmudecer a otras. Dos mil centímetros cúbicos llenos de avances

científicos contra la contaminación. 125 caballos que rondan los 200 Km/h. Incluso a estas velocidades, la conducción no pierde un ápice de seguridad. De ello se encargan la suspensión deportiva y unos generosos neumáticos de perfil bajo 190/60 HR. Cuando la mano del viento sacude a otros coches, el Sierra 2.0 i Sport ni se

entera. No hay arista que lo frene. Ni de frente ni de perfil. El spoiler trasero monopiano, de serie, proporciona una estabilidad mayúscula al cortar turbulencias a toda velocidad. En su Concesionario Ford le harán una presentación exhaustiva de este deportivo Sierra. Fíjese en su nuevo motor DOHC, en el acabado y

perfeccionismo que imprime Ford a cada uno de sus coches. Fíjese bien en el liderazgo Sierra en diseño. Al verlo haga como el viento. No oponga resistencia.

2.275.000 Ptas. Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos).

SIERRA. TODO UN FORD





En voz baja

- La firma importadora de los Mitsubishi en la península, I.C.A., S.A., ha desmentido rotundamente la posibilidad de que el importador canario, Japón Motor, S.A., tomase una participación en su empresa y sobre cuyos rumores informábamos la semana pasada.
- Nissan Motor Ibérica ha iniciado una etapa de dinamismo comercial que le llevará a lanzar tres nuevos productos en

los tres próximos años. En cuanto al todo-terreno pequeño que espera poner en el mercado en el 92, su nombre clave es «ET» y Ford sólo participa en su comercialización, ya que el desarrollo y la fabricación la acomete Nissan en exclusiva.

- La versión 2,5 litros del BMW M-3 llegará a los concesionarios bastante antes de lo previsto. Su presentación tendrá lugar a finales de este mismo año. De esta tercera evolución del M-3 se harán un mínimo de 500 unidades y su motor rozará los 220 caballos de potencia máxima, con más progresividad y más bajos.
- Dentro de pocas semanas comenzará a venderse en España el Volkswagen Passat Syncro, en sus versiones berlina y familiar.



KAWASAKI

HURACAN NIPON

La Kawasaki ZZ-R600 será una de las grandes estrellas motociclistas del año próximo; un precio competitivo, que rondará el millón ciento cincuenta mil pesetas, y un estilo especial, enérgico a más no poder, serán las claves de su éxito. La ZZ-R600 hará gala de una línea similar a

la puesta de moda por su hermana mayor, la ZX-10, una línea suavizada para conseguir así un estilo más turístico. En la parte mecánica llamará la atención el motor, nuevo por completo, un cuatro cilindros en línea con cerca de noventa caballos de potencia. Siempre en el mundo de las dos ruedas debemos reseñar el error informático que introdujo la ficha técnica de la Yamaha FZR 600 en la prueba de la HONDA CBR 600.

BARCELONA

PEAJE URBANO

En su último pleno el Ayuntamiento de Barcelona ha aprobado el «peaje urbano», el cobro del acceso al centro de la ciudad.

Este peaje se hará efectivo a través de las tasas de aparcamiento, de la llamada AREA, que se incrementará en un cien por cien. Las otras formas de recaudación del peaje pasarán por el incremento del impuesto de Circulación, que pasará a ser el impuesto para Vehículos de Tracción Mecánica al

tiempo que sube un 75 por ciento en los vehículos de más de dieciséis caballos, así como por el incremento de las sanciones de cepo y grúa, métodos coercitivos que se piensan potenciar al máximo.

FORD MOTOR

ADIOS DE PETERSEN

El próximo mes de marzo se jubila Donald E. Petersen, presidente y jefe ejecutivo de Ford Motor, quien será sustituido durante los tres próximos años por Harold A. Poling, actual vice-



presidente y jefe de operaciones. Petersen, que lleva cuarenta años en la compañía, ha alegado razones familiares para adelantar su fecha de jubilación.



FUSIONES

AHORA, SAAB-LANCIA

Fiat y Saab Scania están negociando la fusión de la división de turismos del grupo sueco con la división Lancia del grupo italiano. Saab lleva tiempo buscando un socio que alivie sus dificultades económicas, especialmente después de la ruptura de conversaciones con Ford. Los dos grupos formarían una empresa mixta con sede en un tercer país, probablemente Holanda, y Fiat podría trasladar la producción del Lancia Thema a Suecia.

GRUPO VAG

O SEAT O VOLKSWAGEN

Todos los concesionarios de Seat y Volkswagen se verán obligados a elegir entre ser representantes de una u otra marca, pero no podrán vender simultáneamente los vehículos de las dos marcas. Esta nueva estrategia del grupo germano intenta establecer la máxima competencia inter-

SAAB

CON TODA SEGURIDAD

El constructor sueco Saab sigue acumulando galardones de reconocimiento a su seguridad. Los Saab 900 y 9000 se han hecho acreedores al título de coches más seguros de su cate-



na entre ambos logotipos y conseguir de sus concesionarios una mayor agresividad comercial. Algunas empresas ya han comenzado a realizar esta modificación, pero también ha habido distribuidores del grupo que han optado por cambiar de marca. Por otra parte, VW ha confirmado que mantendrá su actual factoría de la Zona Franca para compensar la producción prevista de la nueva planta de Martorell, que comenzará a construir el año próximo.



NISSAN

SUPERTIENDA EUROPEA EN MADRID

Otaysa, el concesionario más importante de Nissan para Madrid, ha conseguido rizar el rizo, ha puesto en pie la mejor tienda de Europa dedicada en cuerpo y alma a los turismos de la marca japonesa. Las instalaciones fueron inauguradas por Juan Echevarría,

goria según el último informe del Instituto Independiente de Datos sobre Pérdidas en Carretera, una entidad financiada por las compañías de seguros. Otra compañía de seguros, la Folksam de Suecia, acaba de confirmar la eficacia del Saab 9000 al otorgarle el título de coche más seguro de Suecia tras el estudio de 900.000 accidentes de carretera.



FERRARI

POR 300 MILLONES

PICASSO por las nubes, Van Gogh en la estratosfera y Ferrari en la lucha por colocarse en esa órbita reservada a privile-

giados, por colocarse a la cabeza de las subastas. La última cantidad pagada por un Ferrari 250 GT, trescientos millones, acaba de romper todas las barreras y ha dado ya la categoría de objetos de culto a los preciadísimos coches italianos. El 250 GT Berlinetta Competizione que ha

conseguido esa marca es un modelo de 1961 con motor de doce cilindros en V y carrocería de Pininfarina. También se remató otro 250 GT por 253 millones de pesetas, un «Tour de France» de 1958 por 200 millones y un Supersqualo por 180 millones. ¡De película!

presidente de Nissan-Motor Ibérica, y por Santiago Gómez Pintado, gran patrón de Otaysa e impulsor de la nueva línea comercial y publicitaria de la marca, que contempla la separación progresiva de las tiendas dedicadas a turismo o a vehículos 4x4, de aquellas otras dedicadas a vehículos industriales.



Verde y Rojo



Veinte conductores madrileños, encabezados por el imponente Luis L.M. han acumulado en los tres últimos meses cerca de 1.000 denuncias. Es una vergüenza que personas tan absolutamente insolidarias sigan con el permiso de conducir en vigor, tras demostrar que sus conciudadanos les importan un comino.

Dos compañeros en las tareas informativas, José Luis Saralde y Javier Pedroche, ambos de la publicación «Transporte Mundial», han sido galardonados con el Premio de Prensa Renault Vehículos Industriales.

A ellos y a quienes han sido galardonados con accesits, nuestra más sincera enhorabuena.

Acaba de ser desarticulada en Murcia una banda que se dedicaba a la venta de coches de lujo robados. Lo lamentable del caso no son los delincuentes, sino los necios que, por creerse más listos que nadie, han comprado mercancía robada. Es muy difícil creer que haya tantos ingenuos y que muchos de los clientes no supieran lo que estaban adquiriendo.

La televisión autonómica madrileña ha iniciado la reposición de un excelente programa sobre la historia del automóvil y que se emite los domingos a las 16.30.

1.800 instalaciones a su servicio.
50 Renault, 40 Renault Financiación
RENAULT recomienda lubricantes elf



Amate a ti mismo.

*¿Es que tiene algo de malo que,
por una vez, sólo por una vez,
pienses en ti?*



Imagínate que te lo compras.

Imagínate en el nuevo Renault 21 cinco puertas. Con un diseño tan... tan así... tan deportivo. Y dentro, tú. Delante de un tablero que te recordará un verdadero simulador de vuelo. Recostado en un asiento con reglaje lumbar y reposacabezas regulables.

Aislado del exterior por el aire acondicionado de serie, elijas la versión que elijas. Y con la seguridad extra del ABS en el TXE, el GTX ABS y el Turbo DX.

¿Y por qué no?

A ver por qué... Elige tu versión entre cuatro niveles de potencia (de 74 a 120 CV). Y en cuanto la veas, se lo dices.

Qué te apuestas a que, antes de que termines, ella te contesta:

— Comprátele.

Nuevo Renault 21 5 Puertas

LLEGA EL REGATA DE LOS 90

SU NOMBRE ES FIAT TEMPRA

HACE ya un par de años que viene hablando del Fiat «Tipo 3», la versión tres volúmenes del Fiat Tipo, que deberá sustituir al Rega-

ta. Una berlina que ha gozado en todo momento de una excelente aceptación en el mercado español, configurada con versiones como la «Ma-

re», que ha batido récords de ventas.

Pues bien, ya está aquí. O para ser más precisos, estará en los concesionarios de Fiat en las primeras semanas del

90, primero en Italia y sucesivamente en los diferentes países europeos. Lógicamente, España será uno de los primeros países en los que se comercializará, dado que es

el nuestro el segundo mercado en importancia tras el italiano.

Se trata sin duda de un proyecto ambicioso, ya que el Tempra es algo más que un Tipo con maletero. Como quiera que tiene que cubrir el hueco entre el Tipo y el Crona, el Tempra tiene una apariencia ligeramente superior a la de sus rivales naturales y llega a situarse casi en el segmento medio, en el que Fiat no tiene verdaderamente un coche definido.

Hereda el Tempra los motores de gasolina y diesel entre los 1.400 y 2.000 centímetros cúbicos del grapo. Y detalle significativo es que su motorización alcanzará un escalón más que el Tipo, precisamente por ese intento de posicionarlo más alto. Para entrar en los mercados centroeuropeos, el nuevo Fiat recurrirá a versiones catalizadas, mientras que la versión multiválvulas aún no se ha previsto.

Haciendo especial hincapié en el confort, el Tempra recurre a una suspensión delantera de tipo McPherson y un eje posterior torsional.

Como viene siendo habitual en todas las marcas, a lo largo de los próximos años se irán produciendo más versiones, como el «week-end» o versión Familiar, que tantos éxitos comerciales ha cosechado en el Regata y que el Tempra también ofrecerá con siete plazas.



SUS RIVALES

Aunque ya hemos mencionado que el nuevo Fiat se posiciona ligeramente más alto que el anterior Regata, su concepción general es inevitablemente la de un Tipo con maletero. Por tanto, sus rivales son aquellas versiones de tres volúmenes de los coches de 4 metros europeos: Dedra, Kadett, Chamade y Jetta, a los que habría que añadir el Ford Orion si no fuese porque cuando aparezca el Fiat, estará a punto de aparecer el nuevo Escort. Aunque siempre se ha dicho que estos tres volúmenes medianos son casi exclusivos de los mercados meridionales, lo cierto es que cada vez van teniendo mayor aceptación en la Europa central y nórdica.



LANCIA DEDRA

Aún no se ha comercializado en nuestro país y en casi ninguno fuera del país trasalpino. El Dedra es la versión Lancia del Fiat Tempra, ligeramente más lujoso, con un mejor equipamiento y también utiliza la plataforma del Tipo.

No deja de sorprender el hecho de que haya aparecido en el mercado antes que el

Fiat. El Dedra recurre a tres motores de gasolina de 1.600, 1.800 y 2.000 centímetros cúbicos (sin duda los mismos que el Fiat Tempra) y un turbodiesel de 80 caballos. Sus precios en Italia son alrededor de 100.000 pesetas más caros que los Prisma equivalentes, lo que significará en España alrededor de 2 millones para el más barato y algo más de 2 y cuarto para el más equipado.



OPEL KADETT

La versión 4 puertas del Kadett ha sido uno de los coches de más éxito del último año. Fabricado también en Zaragoza, ofrece una relación precio-calidad excelente. Nada menos que seis versiones diferentes, de gasolina y diesel componen su amplia oferta, desde el más económico 1.300 por un precio de millón y medio, al más caro, el

GT con motor 1.800 de inyección y carácter deportivo, con 112 caballos de potencia, por algo menos de 2 millones. Dos versiones diesel, atmosférica y turbo, completan la gama que en este mismo año ha conocido un «face-lifting» en el que se han modificado algunos detalles estéticos, fundamentalmente en su exterior.

RENAULT 19 CHAMADE

Es el recién llegado del cuarteto. El coche de moda del otoño e invierno que ha permitido que el Renault se sitúe líder del mercado.

Cinco versiones con dos motorizaciones de gasolina y una diesel conforman la gama, destacando el nuevo mo-



tor «energy» de muy reducido consumo y prestaciones razonables. El alto de la gama lo constituye el motor 1.700 de 90 caballos, por lo que el Chamade es, de los cuatro modelos, el que lleva una motorización más modesta. Sus precios se mueven entre algo más del millón y medio para el GTS y uno ochocientas para el TXE, con cien mil pesetas menos para el diesel, atmosférico de 65 caballos.



VOLKSWAGEN JETTA

Es el modelo de diseño más antiguo de todos, con más de seis años a sus espaldas, aunque es relativamente reciente en el mercado español, donde inició sus ventas a precios razonables el pasado año.

Utiliza los motores de 1.600, 1.800 carburador y

1.800 inyección del mítico GTi de 8 válvulas, que en el Jetta recibe el nombre más modesto de GT. Dos versiones diesel atmosférica y turbo completan la amplísima gama del Jetta, que alcanza nada menos que 8 versiones, con distintos niveles de equipamiento. El Jetta más barato cuesta 1,6 millones y el más caro 2,3, mientras que los diesel se mueven entre 1,7 y 2,0 millones.

Audi 100: Evidentemente, no vamos a distraerle con detalles superfluos.

La sobriedad es un lujo que pocos pueden permitirse.

Porque cuando ya no queda nada por demostrar, hasta el detalle más insignificante debe responder a un solo propósito: hacer más seguro y cómodo el funcionamiento del vehículo.

Entonces, sentarse al volante, con la vista al frente, es casi un rito. De precisión.



En donde la temperatura puede variarse al instante. El aire se renueva cada 15 segundos. Los asientos, ergonómicos, son de dureza variable.



La carrocería tiene diez

años de garantía contra la corrosión. Y se hacen realidad 1,90 metros de relación entre los pedales y el respaldo posterior.

Donde la experiencia de conducir hasta 138 CV está desposeída de distracciones. Sin más aditivo que la carretera y esa satisfacción tan especial de formar parte de una máquina superior.

En un coche así, un solo detalle superfluo parecería un sacrilegio.

Audi 100 E: 2,2 l. 138 CV.
Audi 100 E Automático: 2,2 l. 138 CV.
Audi 100 TD: 2,0 l. 100 CV.

Equipamiento de serie: Dirección asistida. Elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Espejos exteriores eléctricos. Aire acondicionado automático. Faros antiniebla. CheckControl. Computadora de a bordo. Pintura metalizada. Asiento conductor regulable en altura. Pre-instalación de radio con 6 altavoces. Persiana enrollable en luneta posterior. Tapizado Serret Velours. Apoyacabezas anteriores y posteriores.

Audi 100 E desde 3.395.000 pts.
PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.



A la vanguardia de la técnica





La recesión anunciada en las ventas mundiales de coches ya está aquí. Estados Unidos primero y Europa después sufren en sus mercados preocupantes correctivos que, en el caso del primero de ellos, ha supuesto ya el cierre temporal de plantas de montaje de General Motors y Ford. En España, mientras tanto, las marcas están capeando como pueden el temporal, a base de echarle mucha imaginación comercial.

CAEN LAS VENTAS EN TODOS LOS MERCADOS

LA RECESION YA ESTA AQUI

LAS ventas de automóviles y camiones en Estados Unidos cayeron un 2,8 por ciento durante el pasado mes de octubre. La cifra sin más quedaría ahí si no fuera porque ese baremo supone que las ventas han alcanzado su nivel más bajo desde la crisis bursátil de octubre de 1987. O, lo que es lo mismo, que los tres principales fabricantes de coches norteamericanos -General Motors, Ford y Chrysler- tuvieron más de un problema para persuadir a sus clientes de que compraran modelos de 1990 a precios excesivos y sin descuentos.

La sobreproducción y el cansancio de la demanda se han hecho realidad tal y como adelantó hace doce meses el Instituto de Investigación DRI Europe (ver MOTOR 16 núm. 271), y no sólo en el mercado norteamericano sino en el europeo, como veremos más adelante.

Esta negativa evolución ha provocado, a bote pronto, el cierre temporal de instalaciones fabriles. General Motors, ligeramente desmoralizada tras perder la

batalla frente a Ford por el control de Jaguar, ha dado cerrojo a dos plantas durante quince días, aplazando al mismo tiempo la reapertura de otra planta en Michigan. Las ventas totales de la compañía en octubre ascendieron a 390.000 vehículos frente a 509.000 del mismo mes del pasado año.

Ford Motor ha seguido los mismos pasos, cerrando durante dos semanas la planta de Dearborn, donde se montan los Mustang, modelo que ha visto caer sus ventas en el pasado mes de octubre en un 25 por ciento. El tercero en discordia, Chrysler, ha confirmado que tiene previsto cerrar a principios de año su planta de Detroit durante una temporada y suprimir uno de los dos turnos de la factoría de Saint Louis.

La preocupación USA no va sólo por el tema de la sobreproducción, donde siempre hay incentivos comerciales y márgenes de maniobra para atajarla, sino porque su demanda tradicional les vuelve la espalda, deslumbrados por los coches japoneses, con el consiguiente

descalabro en las cuentas finales. Los datos del último trimestre de las tres grandes compañías norteamericanas son especialmente significativos y los malos



La sobreproducción y el cansancio de la demanda han hecho mella en el mercado.

resultados domésticos han tenido que ser amortiguados por beneficios obtenidos en otras actividades. Aún así, los beneficios conjuntos de las tres grandes han caído un 44 por ciento ya que frente a los 1.830 millones de dólares (unos 214.000 millones de pesetas) obtenidos en el tercer trimestre del pasado año, en setiembre del ejercicio actual tan sólo habían conseguido unos 1.000 millones de dólares (117.000 millones de pesetas).

El más afectado, según estas cuentas, es Ford, con resultados negativos por primera vez desde 1982 que se traducen en unas pérdidas de 37 millones de dólares (unos 4.300 millones de pesetas). La compañía ha salvado las cifras por sus ventas en Europa y por los servicios financieros pero el futuro no se presenta nada halagüeño si se tiene en cuenta el desembolso a realizar en Jaguar.

Al otro lado del Atlántico el panorama no es tan dramático pero sí preocupante. En el pasado mes de setiembre las ventas de automóviles en Europa sufrieron una caída del 4,2 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Después de un comienzo más fuerte de lo esperado a principios de 1989, los analistas del sector estiman que el mercado, tras una serie de fuertes oscilaciones en los últimos meses, comienza ahora a dar muestras de alejarse de las cotas máximas.

Las estadísticas que se manejan en el «Área de los Doce», que representan el 94 por ciento de las ventas de coches en la Europa Occidental, señalan que las matriculaciones de automóviles de nueva construcción se elevaron en el mes citado a 911.606 unidades, un 21 por ciento menos que en agosto. La tasa de crecimiento interanual se situaba en sólo el 5 por ciento. Los expertos estiman que estas cifras se ajustan a lo esperado

y muestran que el mercado se está enfriando. De ahí que si al cerrar el ejercicio, el aumento global es de un 3 por ciento, el sector se «dará con un canto en los dientes» ya que significará cinco años consecutivos de crecimiento record.

El retroceso general en las cifras de setiembre reflejan el descenso, de fuerte calado, contabilizado en los mercados británico y germano-occidental, y la caída más atenuada en Austria, Dinamarca, Noruega, Portugal, Suecia y Suiza. En Alemania Federal el descenso, de un 17 por ciento anual, fue más duro de lo previsto y los malos resultados económicos se achacan a los amplios incentivos fiscales ofrecidos por el Gobierno de Bonn para la compra de coches con reducido nivel de emisión contaminante.

En este panorama se destaca que incluso el antes boyante mercado español, que disfrutó de un rápido crecimiento a principios de año, ha sufrido ya los efectos del control de créditos y el endurecimiento de las condiciones monetarias adoptadas por el Gobierno ahora en funciones el pasado mes de julio. En setiembre, las ventas en el mercado doméstico crecieron solo un 1,6 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, porcentaje que fue negativo si se compara con agosto, el mes precedente.

Sin embargo, en octubre el mercado español ha dado la «campanada» respecto a sus vecinos europeos: las ventas de turismos han crecido un 8,4 por ciento frente al mismo mes de 1988, un aumento en el que ha jugado un papel importante el componente importador, ya



**Una gran diferencia:
su alto rendimiento
y seguridad.**

Correas y
mangueras



Líder mundial en calidad e innovación.

Avda. de la Riera, 3-5. Apartado 7. 08960 SANT JUST DESVERN (Barcelona).
Telf.: 93 - 371 17 00. Tlx.: 51334 VULC E. Fax: 93 - 371 24 25

que el 34 por ciento del total correspondió a coches de fuera de nuestras fronteras.

En esta «larga cambiada» del mercado a las intenciones de la Administración de enfriar el consumo ha influido especialmente los esfuerzos comerciales y publicitarios de las marcas, empeñadas en recuperar lo perdido en meses anteriores, y la posición de los consumidores que han adelantado sus compras, ante dos meses, los finales del año, de desembolsos extra por razones obvias: noviembre, con la campaña de la declaración de la Renta y diciembre con Navidades y Reyes. De hecho, las primeras noticias que se tienen del mes actual es que la racha positiva se ha quebrado, pudiéndose cerrar con un aumento en las ventas de tan sólo el 2 por ciento.

Si el año en que estamos, las ventas de coches superarán en aproximadamente un 8 por ciento las registradas en 1988, las expectativas económicas de las marcas son, en cambio, mucho mejores, y ya se anuncia que los fabricantes pueden obtener unos beneficios globales en torno a los ciento treinta mil millones de pesetas, cifra que supone un aumento del 17 por ciento respecto a los resultados netos del ejercicio anterior, que fueron de ciento once mil millones.

Por firmas, el crecimiento más espectacular podría registrarse en Seat, que prevé ganar este año unos cinco mil millones de pesetas, un 170 por ciento más que un año antes. En cuanto a números absolutos, Ford va a ocupar el primer lugar, con unos cuarenta y dos mil millones de pesetas y un aumento de un 7 por

ciento, seguido de General Motors España, con treinta mil millones y un alza del 10 por ciento. Les acompañan en este «ranking» Peugeot, con unos veinticuatro mil millones de pesetas (+36 por ciento) y Citroën, con dieciséis mil millones (+16 por ciento). Finalmente, y en lo que a fabricantes de turismos se refiere, Fasa Renault puede llegar a los doce mil millones de pesetas, prácticamente la misma cifra que contabilizó en 1988.

Raúl R. Sáez

COMO AMA USA A EUROPA

D ICEN algunos que no pueden olvidar sus orígenes; otros aseguran que envidian el lujo europeo. Pero lo que es evidente es que su propio mercado se está quedando pequeño y los tres grandes fabricantes norteamericanos de automóviles miran cada vez con ojos más grandes el espacio de la vieja Europa. Además, el Mercado Único de 1993 planea con toda su previsible carga de proteccionismo, y los últimos acontecimientos en la Europa del Este anuncian el nacimiento de una gran potencia supranacional. Ahí es nada.

Esos tres grandes -General Motors, Ford y Chrysler- están a la que salta, no en vano sus negocios continentales van viento en popa. Y la cuestión es que no sólo el automóvil está en su punto de mira. Filiales financieras, de construcción, electrónicas, etc., son actividades que comienzan a ser miradas por las marcas norteamericanas de coches de toda la vida.

General Motors y Ford, empeñadas



últimamente en una curiosa y dura pugna por el control de -quien lo diría- Jaguar, vienen operando en una decena de países de la Comunidad, con más de cien mil trabajadores. Sus tanteos compradores o de acuerdos de producción son permanentes y, tras los relativos fracasos que sufren, vuelven una y otra vez a las andadas. No se desaniman porque saben que no sólo van a conseguir prestigiar sus logotipos con marcas europeas, sino que existe un mercado con un tremendo potencial de crecimiento. A ellos les sobran los dólares y los japoneses en su propia casa. Por eso, aman tanto a Europa.

Mercado

ESTADISTICA

EN OCTUBRE EL MERCADO SE MANTIENE



C ON alguna sorpresa, se conocen ya los primeros resultados de las ventas en el pasado mes de octubre, cuyo balance final arroja un valor muy positivo: un crecimiento del 8,43 por ciento, lo que sitúa la cifra de los diez meses transcurridos en este año en el 8,21 por ciento de incremento sobre el año anterior.

Y decimos que ha habido cierta sorpresa porque en el sector se preveía un retroceso. Las medidas restrictivas en el crédito, más la próxima declaración de la Renta, eran factores que parecían iban a desanimar a los compradores. Lo cierto es que ni una ni otra cosa ha apagado los deseos de estrenar coche.

Estas primeras cifras que comentamos suman únicamente los automóviles de firmas instaladas en nuestro país. Quedan aún por sumar marcas como Fiat, Alfa, Rover o BMW, que pueden hacer cambiar ligeramente estos valores.

Las ventas por marcas las ofrecemos en el cuadro adjunto, en el que destacamos los crecimientos de Ford y Seat, más significativos que los de Audi o Nissan por cuanto se refieren a un total

mucho mayor. Mencionar el retroceso en las ventas de Opel, afectado por el éxito del R-19 y de Peugeot, que hace que los buenos resultados del grupo PSA se vean afectados negativamente.

Las más de 8.500 unidades vendidas del Renault 19 le proporcionan un liderazgo absolutamente indiscutido, con casi 2.000 unidades más que su inmediato seguidor, que no es otro que el Opel Kadett. Entre los dos suman el 16,3 por ciento del mercado, frente al 14,5 por ciento que en el 88 sumaban el Kadett y los R-11 y R-9. Hay pues una mayor demanda de estos coches, de la que la mejor tajada la obtiene el hispano-francés.



Entre los pequeños el Ibiza domina.

Tras los dos líderes, el «quinteto» de los pequeños, con el Seat Ibiza dominando al nuevo Fiesta, al incombustible R-5, al promocionado AX y al veterano Corsa. Excepto el último, todos ellos moviéndose en penetraciones próximas al 5 por ciento, valores muy parecidos a los de los meses anteriores. Nada nuevo excepto el éxito del Ibiza a quien el «restyling» de la Serie 2 le ha sentado bien desde el punto de vista comercial.

El modelo que parece que se ha venido abajo es el Peugeot 205. En octubre no ha alcanzado siquiera el 4 por ciento de penetración, cuando en octubre del año pasado estaba casi en el 6 por ciento de penetración. La competencia en este segmento es durísima, con ofertas comerciales muy agresivas y la marca no ha sabido o no ha querido reaccionar.

Mencionar finalmente que el Golf, primer importado puro, ocupa la duodécima posición, tras los mencionados, el Escort y el Orion y el rejuvenecido Renault 21, que aún no acusa la comercialización de los nuevos modelos y las versiones de dos volúmenes.

J.M.C.

VENTAS POR MODELOS

(Mes de octubre)

MODELO	Mensual	Acumulado
1º Renault 19	8.528	77.876
2º Opel Kadett	6.606	65.220
3º Seat Ibiza	6.344	58.779
4º Ford Fiesta	5.224	50.212
5º Renault 5	4.991	57.451
6º Citroën AX	4.644	49.351
7º Opel Corsa	4.157	45.375
8º Ford Orion	3.908	34.220
9º Ford Escort	3.860	31.564
10º Renault 21	3.833	30.530
11º Peugeot 205	3.708	43.661
12º VW Golf	3.088	34.570

VENTAS POR MARCAS

(Sólo las establecidas en España)

MARCA	NACIONALES	IMPORTADOS	TOTAL	DIF. 89/88	PENETRACION
GRUPO VW	112.381	74.591	186.972	16,14	19,6 %
(Seat)	91.607	0	91.607	-0,78	9,6 %
(Volkswagen)	20.774	57.154	77.928	26,77	8,2 %
(Audi)	0	17.437	17.437	142,69	1,8 %
RENAULT	174.481	6.789	181.270	-1,43	19,0 %
P.S.A.	136.631	37.376	174.007	5,82	18,3 %
(Peugeot)	64.584	36.553	101.137	4,42	10,6 %
(Citroën)	71.941	748	72.689	7,83	7,6 %
(Talbot)	106	75	181	5,85	0,0 %
FORD	108.187	26.443	134.630	15,98	14,1 %
OPEL	68.886	61.312	130.198	3,91	13,7 %
OTRAS	42	145.055	145.097	10,91	15,2 %

TAG-HEUER. PROFESSIONAL SPORTS WATCHES.

TAG-HEUER S/EL. SUMERGIBLE
HASTA 200 METROS. BISEL
GIRATORIO UNIDIRECCIONAL.
DOBLE CIERRE DE SEGURIDAD.
CORONA A ROSCA. CRISTAL
DE ZAFIRO IRRAYABLE.



Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 - TELÉF.: 402 24 73. MADRID

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670	—	—	—	—	—
Ibiza Street 5p	690	620	565	—	—	—	—	—
Ibiza L 1.2 5p	750	675	620	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 5p	820	740	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 5p	895	805	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX y Crono 1.5 5p	840	755	695	625	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p	905	810	745	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.5 5p	895	795	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p	950	855	—	—	—	—	—	—
Ibiza L y Junior D 3p	760	645	565	475	—	—	—	—
Ibiza GLD 3p	810	685	590	505	—	—	—	—
Ibiza LD 3p	805	685	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLD 3p	845	715	—	—	—	—	—	—
Ibiza SMI 3p	985	—	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.2	795	—	—	—	—	—	—	—
Malaga GL 1.2	835	710	—	—	—	—	—	—
Malaga GLX 1.2	925	790	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.5	870	735	640	545	—	—	—	—
Malaga GLX y Brisa 1.5	905	775	670	565	—	—	—	—
Malaga GLX 1.5	985	845	730	625	—	—	—	—
Malaga Inyección	950	810	—	—	—	—	—	—
Malaga Premier	1050	—	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	850	720	625	535	—	—	—	—
Malaga GLD	890	755	655	560	—	—	—	—
131 Mirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	155	—
131 Supermirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	205	285
131 Supermirafiori 1800	—	—	—	—	—	230	245	215
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	—	330	290	255
131 Diplomatico	—	—	—	—	—	410	340	295
131 Pan. Superm. 1430	—	—	—	—	—	—	—	195
131 Pan. Superm. 1600	—	—	—	—	—	300	250	225
131 Diesel 5 v	—	—	—	—	—	—	180	130
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	—	245	205
131 Supermirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	320	250	205
131 Pan. Superm. 2500 D	—	—	—	—	—	320	250	205
132-2.200 Diesel	—	—	—	—	—	—	170	155
132-2.200 Diesel	—	—	—	—	—	—	135	115

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE	—	—	—	295	230	—	—	—
Samba LS	—	—	—	340	290	245	215	—
Samba GL	—	—	—	370	315	265	230	—
Samba S	—	—	—	415	330	—	—	—
Horizont LS	570	495	440	405	315	260	215	—
Horizont GL	605	525	475	425	335	280	235	—
Horizont GLS	605	525	475	425	335	280	235	—
Horizont GT	680	595	510	450	350	315	270	—
Horizont LD	—	—	—	440	385	315	—	—
Horizont GLD	615	530	480	425	335	280	—	—
Horizont GLD y GTD Aut.	665	585	535	480	380	—	—	—
150 LS y GL	—	—	—	265	205	160	130	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
150 GT, GT 5v y GT2	—	—	—	290	225	180	130	—
150 SX y Aut.	—	—	—	—	235	205	170	—
Solara LS	—	—	—	385	330	270	225	—
Solara GL	—	—	—	385	330	270	225	—
Solara GLS	—	—	—	410	370	305	260	—
Solara SX	—	—	—	455	410	325	270	—
Solara Especial Aut.	620	580	535	—	—	—	—	—
Solara Especial D.	715	680	630	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1560	1340	1200	980	830	680	500
244 GLS	—	—	—	—	1100	980	810	700
244 GT	—	—	—	—	—	—	—	560
244 Turbo	—	—	—	—	1480	1340	1220	—
244 GLD	1870	1610	1390	1230	1000	840	680	—
245 GL	1900	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL-DS	2030	1780	1510	1350	1110	940	770	570
284 GL	—	—	—	—	1220	1070	940	770
285	—	—	—	—	—	1150	1000	880
343 DL y GL	—	—	—	—	—	480	430	370
343 GLS	—	—	—	—	—	780	670	580
340 DL	1230	1080	960	880	780	670	580	490
340 GL	1320	1170	1030	930	820	710	580	490
380 GL	1520	1370	1230	1130	1030	920	810	700
380 GLT	1580	1380	1210	1110	1010	900	800	700
380 GLT 5 p.	1620	1430	1280	1180	1080	980	880	780
490 GL	1670	1490	1300	1200	1020	—	—	—
490 ES	2210	1920	—	—	—	—	—	—
740 GL	2120	1880	1600	1520	—	—	—	—
740 GLS	2600	2300	2020	1860	—	—	—	—
740 Turbo Int.	3120	2780	2430	2240	—	—	—	—
740 Turbo Diesel	2810	2570	2280	2090	—	—	—	—
740 GLD	2390	2110	1860	1710	—	—	—	—
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430	—	—	—	—
745 GL	4220	3740	3280	3030	2560	—	—	—
760 GL Turbo Diesel	4410	3820	3430	3180	2700	—	—	—
780 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2820	—	—	—
780	6590	5920	—	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Barrio	645	565	535	480	—	—	—	—
Polo 40 C	—	—	—	525	445	370	—	—
Polo C Oxford	—	—	—	590	470	385	—	—
Polo 45 C y Fox	695	605	570	—	—	—	—	—
Polo 55 C y Fox	745	670	615	555	500	—	—	—
Polo Fox Diesel	775	—	—	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Classic C	780	685	630	565	—	—	—	—
Polo Classic CL	850	765	705	635	—	—	—	—
Polo Classic CLD	895	760	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé Fox	895	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT	780	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT	880	—	—	—	—	—	—	—
Pasat 1.8 CL	980	865	800	670	630	—	—	—
Pasat 2.0 GLS	1205	1100	—	—	—	—	—	—
Pasat 1.8 CLD	—	855	780	660	610	—	—	—
Pasat 1.6 CLD Turbo	1020	830	—	—	—	—	—	—
Pasat Variant 1.8 D	—	—	690	650	—	—	—	—
Pasat Variant 1.8 GLT D	—	—	830	770	725	—	—	—
Pasat CL mod. 88	1330	—	—	—	—	—	—	—
Pasat GL mod. 88	1580	—	—	—	—	—	—	—
Pasat GL Inv. 112 CV	1815	—	—	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	975	880	750	705	—	—	—
Santana GL 5	—	1300	1200	1070	950	—	—	—
Santana GLX	—	1080	975	830	690	—	—	—
Santana GLT	1300	1210	1120	1040	880	780	680	550
Golf CL 75 CV 4p	1370	—	—	—	—	—	—	—
Golf CL 90 CV 4p	1490	1380	1260	1170	—	—	—	—
Golf GTI 112 CV 2p	1820	1420	1320	1220	1040	820	790	650
Golf GTI 112 CV 4p	1800	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 2p	1720	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 4p	1800	—	—	—	—	—	—	—
Golf CLD 2p	1380	1270	1180	1080	930	820	710	580
Golf CLD 4p	1410	1290	1170	1060	870	730	590	430
Golf GTD 2p	1610	1410	1310	1200	960	800	—	—
Golf GTD 4p	1590	1480	1370	1280	1000	840	—	—
Golf Cabriolet Quattro	1820	1700	1580	1450	1310	1180	1020	880
Scirocco GT	1370	1300	1210	1120	920	800	680	600
Scirocco GT 16V	1880	—	—	—	—	—	—	—
Scirocco GTX	1610	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1280	1170	1080	800	720	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2	—	—	3300	3000	2700	2400	2000	1900
Soaring 4.2	—	—	5000	4500	4100	3800	3400	3000
XJ12	—	—	6200	4700	4300	4000	3600	3200
XJ6 Cabriolet	4900	4500	—	—	—	—	—	—
XJ6 V12 Cabriolet	6200	5500	5000	—	—	—	—	—
XJ6 3.6	4700	4400	—	—	—	—	—	—
3.6 Soaring Aut.	5100	4800	—	—	—	—	—	—
Delmar 3.6 Aut.	5800	5400	—	—	—	—	—	—
900 Turbo A.P.C.	1615	1540	1430	1205	890	610	—	—
900 Turbo 16v	3090	2780	2270	2115	—	—	—	—
900 Cabriolet	4510	4080	3710	—	—	—	—	—
9000 116v	2830	2555	2270	—	—	—	—	—
9000 1 Turbo 16v	3790	3420	3025	—	—	—	—	—

MOTOS		lu
Modelo	Cilindrada c.c.	
APRILIA		
AF-1 Raylight		124
Tearing Wind		124
Red Roar		124
BENELLI		
125 S		124.8
900 6/V7		900
900 6/NT		900
BETA		
TR-2 58		48
TR-34 50		49
TR-34		250
BIMOTA		
DB 4		148

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla:
Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



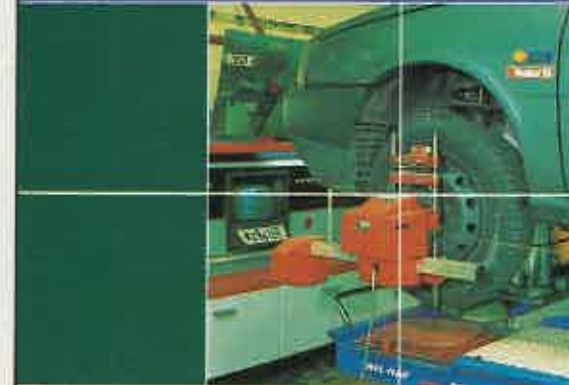
Proveedor de primera calidad en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.



FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Soria Fe, 10. n.º 1 • Teléfonos: 298400 - 305112 - 398200
Apertado: 3007 • Telex: 50107 • Telefax: 397874
Telegramas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España).



500.000 KMS. EN UN AÑO



En las 52 últimas semanas, han desfilado por nuestras manos la friolera de 227 coches, con los cuales hemos realizado cerca de medio millón de kilómetros de pruebas en sus diferentes modalidades que se ven reflejadas en las 187 de este catálogo. El interés para los aficionados está servido.



FORD FIESTA 1.1 FRENTE A SUS RIVALES

LOS COCHES DEL MILLON

La aparición del nuevo Ford Fiesta en nuestro mercado ha ampliado aún más la oferta entre los utilitarios. Por un lado es bueno, pues los fabricantes se ven obligados a esforzarse más para atraer el mayor número de clientes posibles y por otro lado dificulta la decisión final en favor de uno u otro. Una de las cosas más favorables del nuevo Fiesta es la posibilidad de poder elegirlo entre dos tipos distintos de carrocería, con tres y cinco puertas. A la hora de decidimos por la variante impulsada con el motor más pequeño, el de 1,1 litros, podemos comprobar que la oferta es grande y, sus más directos rivales los encontramos en el: Austin Metro, Citroën AX, Fiat Uno, Opel Corsa, Peugeot 205, Renault 5, Seat Ibiza, Volkswagen Polo, y Yugo 55. Todos ellos en sus variantes menos potentes.

Por lo que respecta al acabado final del conjunto el Fiesta, siguiendo la línea habitual de la marca, está muy por encima de sus rivales. Referente a los motores, de los diez coches comparados el Peugeot y el Citroën son los que disponen de las mecánicas más modernas y brillantes, aunque se ven penalizadas por unas cajas de cambios de cuatro velocidades; dentro tendríamos que situar al Corsa y al Uno, que tienen en contra un desarrollo final un poco largo. A continuación el Ibiza y

el AX, mientras que al final habría que situar al Metro, que cuenta con una mecánica muy veterana. Por lo que respecta al Fiesta, a pesar de que el motor

ha sido mejorado cuenta con las mismas cotas de potencia que antes y unos desarrollos un poco largos.

Por lo que a comportamiento se re-

fiere, a la cabeza del grupo hay que situar al Peugeot, prácticamente a la misma altura se encuentra el Renault 5, que se ve perjudicado por un excesivo

balanceo de la carrocería. En tercer lugar aparecen el Uno y el Fiesta, muy estables los dos, pero limitados el primero por unas suspensiones un poco duras que ocasionan algunos rebotes y el segundo por todo lo contrario, excesivamente blandas. A continuación viene el Polo, con unas suspensiones muy duras, y el Yugo. Finalmente irían el Corsa y el Ibiza, que tienen una cierta descompensación entre el eje delantero, que es blando, y el trasero duro, mientras que el Metro se ve perjudicado por el reducido tamaño de sus ruedas. Hay que destacar los frenos del Fiesta, que dispone de un sistema antibloqueo sien-

do el coche más pequeño disponible con este elemento.

Si tenemos en cuenta su habitabilidad, a la cabeza se encuentra el Uno, seguido muy de cerca por el Ibiza. Detrás está el 205, el Fiesta y el Renault muy igualados, quedando a continuación el Corsa, el AX y el Metro, cerrando el grupo el Polo y el Yugo. Si hacemos una lista ordenada de menor a mayor consumo, en primer lugar tendríamos al AX, seguido de cerca por el 205 y el Fiesta. A continuación y con unas cifras muy similares estarían el Corsa, el Yugo, el Uno y el Metro, cerrando la lista el Ibiza y el R-5.

METRO 1.3 LE

Cilindrada: 1.275 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 63 CV. Velocidad máxima: 146,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,6 seg. Consumos en ciudad: 9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km; medio ponderado: 7,7 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.190.609 PTAS.

CITROEN AX 11 RE

Cilindrada: 1.124 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 157 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36 seg. Consumos en ciudad: 6,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6 l/100 km; medio ponderado: 6,3 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.037.323 PTAS.

FIAT UNO 60 S

Cilindrada: 1.116 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 58 CV. Velocidad máxima: 152,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 37,1 seg. Consumos en ciudad: 8,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km; medio ponderado: 7,6 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.193.889 PTAS.

FORD FIESTA 1.1 C

Cilindrada: 1.097 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 144,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,8 seg. Consumos en ciudad: 7,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,3 l/100 km; medio ponderado: 6,9 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.187.688 PTAS.

OPEL CORSA 1.2

Cilindrada: 1.196 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 148,9 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 37,6 seg. Consumos en ciudad: 9,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,6 l/100 km; medio ponderado: 7,1 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.176.069 PTAS.

PEUGEOT 205 JUNIOR

Cilindrada: 1.124 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 155,7 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36 seg. Consumos en ciudad: 7,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 4,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km; medio ponderado: 6,6 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.080.000 PTAS.

RENAULT 5 TL

Cilindrada: 1.237 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 148,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,9 seg. Consumos en ciudad: 9,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,2 l/100 km; medio ponderado: 8,4 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.121.244 PTAS.

SEAT IBIZA SPECIAL

Cilindrada: 1.193 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 63 CV. Velocidad máxima: 152,5 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 35,2 seg. Consumos en ciudad: 9,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km; medio ponderado: 8,4 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.170.552 PTAS.

VW POLO FOX

Cilindrada: 1.043 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 45 CV. Velocidad máxima: 148,8 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 38,3 seg. Consumos en ciudad: 9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km; medio ponderado: 8,1 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 1.086.222 PTAS.

YUGO 55 A

Cilindrada: 1.116 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 130,4 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 41,4 seg. Consumos en ciudad: 7,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8 l/100 km; medio ponderado: 7,3 l/100 km. Probado en el número: 286.

PRECIO 976.550 PTAS.



MICHELIN CAMPEÓN DEL MUNDO DE RALLYES 1989



MICHELIN

Con la victoria de Massimo Biasion en su Lancia Delta Integrale, Michelin consigue su quinto título mundial en los últimos seis años.



CITROËN AX 14 TJS y GT 5P

AXCELERANDO FUERTE

14 TJS: Cilindrada: 1.360 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 70 CV. Velocidad máxima: 168 Km/h. Aceleración 1.000m salida parada: 33,6 seg. Consumos en ciudad: 7,8 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 6,1 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km.; medio ponderado: 6,9 l/100 km. Probado en el número: 285.

AX GT: Cilindrada: 1.360 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 87 CV. Velocidad máxima: 176,6 Km/h. Aceleración 1.000m salida parada: 32,4 seg. Consumos en ciudad: 8,2 l/100 km. carretera a 90 Km/h: 5,5 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km.; medio ponderado: 7,2 l/100 km. Probado en el número: 305.

VIRTUDES

Comportamiento
Consumos
Habitabilidad

DEFECTOS

Motor ruidoso
Frenos escasos
Pérdidas de tracción

PRECIO 14 TJS 1.275.587 PTAS.

PRECIO GT 1.450.306 PTAS.

FIAT UNO 60 S

CAMBIO RADICAL

Cilindrada: 1.108 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 57 CV. Velocidad máxima: 157 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,3 seg. Consumos en ciudad: 7,3 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 5,1 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km.; medio ponderado: 6,6 l/100 km. Probado en el número: 313.

La actualización de la gama más popular de Fiat, la Uno, no ha supuesto solamente un lavado de cara, sino un cambio radical de todo el modelo. El cambio más evidente es el aspecto exterior, donde el nuevo frontal y la parte trasera son heredados del Tipo. La nueva carrocería es muy atractiva, y ha conseguido colocar al Fiat Uno como el coche con

mayor habitabilidad dentro del segmento de los utilitarios. El interior también es nuevo, mucho más racional y confortable. El acabado es bueno y sólo lamentamos la falta de equipamiento y de algunos relojes más en el tablero.

Una de las novedades es la adopción del motor Fire 1.1, que destaca por sus ajustados consumos y bajo mantenimiento. Es un motor idóneo para una utilización urbana. La caja de cambios no termina de estar muy bien resuelta. Su escalonamiento no nos parece correcto, con una quinta marcha muy poco utilizable y un salto entre segunda y tercera excesivamente grande. La utilización de la palanca tampoco es agradable, resultando dura e imprecisa, lo que hace que el problema se agrave a medida que se calienta el conjunto. La gran baza del Uno 60 S es su adaptabilidad al medio urbano, con consumos muy ajustados y una óptima habitabilidad, así como una línea que resulta muy atractiva.

VIRTUDES

Consumos
Habitabilidad
Mejora general del conjunto

DEFECTOS

Selector del cambio
Quinta excesivamente larga
Escaso equipamiento

PRECIO 1.219.159 PTAS.



GAMA FORD FIESTA

AÑO DE FIESTAS

LOS responsables de marketing de Ford tienen muy claro lo que debe ofrecer el nuevo Ford Fiesta. La nueva gama dispone de cuatro motorizaciones, cambios manual y automático, tres y cinco puertas y diferentes niveles de acabado; todo con el fin de que cualquiera pueda encontrar un Fiesta que se adapte a sus necesidades.

De todas las motorizaciones ofrecidas es la 1.6, tanto en su versión de inyección como de carburadores, la que se muestra más homogénea. Los rendimientos ofrecidos por este motor son los que ofrecen el mejor equilibrio entre consumos y prestaciones. La versión 1.4 es la única que puede equipar cambio automático. Este cambio, de tipo variación continua de relación, resulta idóneo para una utilización urbana. El motor 1.6 de inyección equipado por el XR2i supone la mayor novedad de la gama, con un rendimiento y suavidad de funcionamiento muy superior a su antecesor. Siguiendo con los motores, la versión diesel ha visto aumentada su cilindrada de 1,6 a 1,8 litros, ganando cinco caballos. Pese a ello sigue siendo muy económico, pero resulta ruidoso y transmite excesivas vibraciones.

El comportamiento del nuevo Fiesta puede calificarse de regular. Las versiones inferiores (1.1 y 1.4) se ven penalizadas por la ausencia de barra estabilizadora, lo que les confiere un comportamiento excesivamente subvirador. Las restantes versiones hacen gala de un comportamiento mucho más neutro, pero sin llegar a eliminar del todo las indecisiones del tren delantero.

FIESTA 1.1 CL

Cilindrada: 1.118 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 55 CV. Velocidad máxima: 144,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 38,8 sg. Consumos en ciudad: 7,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,3 l/100 km; medio ponderado: 6,9 l/100 km. Probado en el número: 295.

PRECIO 1.179.429 PTAS.

FIESTA 1.4 CLX

Cilindrada: 1.392 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 75 CV. Velocidad máxima: 167 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 35,8 sg. Consumos en ciudad: 9,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,8 l/100 km; medio ponderado: 8,6 l/100 km. Probado en el número: 295.

PRECIO 1.240.809 PTAS.

FIESTA 1.4 CTX

Cilindrada: 1.392 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 75 CV. Velocidad máxima: 153,1 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,9 sg. Consumos en ciudad: 9,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,9 l/100 km; medio ponderado: 8,7 l/100 km. Probado en el número: 295.

PRECIO 1.340.544 PTAS.

FIESTA 1.6 S

Cilindrada: 1.596 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 177,9 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 sg. Consumos en ciudad: 9,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,9 l/100 km; medio ponderado: 8,8 l/100 km. Probado en el número: 295.

PRECIO 1.417.528 PTAS.

FIESTA 1.6 S RS

Cilindrada: 1.596 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 177,9 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 sg. Consumos en ciudad: 9,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,9 l/100 km; medio ponderado: 8,8 l/100 km. Probado en el número: 305.

PRECIO 1.562.787 PTAS.

FIESTA 1.8 D

Cilindrada: 1.753 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 60 CV. Velocidad máxima: 156,7 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 37,3 sg. Consumos en ciudad: 5,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 4,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,7 l/100 km; medio ponderado: 5,1 l/100 km. Probado en el número: 295.

PRECIO 1.330.809 PTAS.

FIESTA XR2i

Cilindrada: 1.596 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 110 CV. Velocidad máxima: 192,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 sg. Consumos en ciudad: 7,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,0 l/100 km; medio ponderado: 6,4 l/100 km. Probado en el número: 314.

PRECIO 1.687.366 PTAS.





LANCIA Y-10 FIRE-GT.e.

PEQUEÑO ITALIANO

FIRE. Cilindrada: 999 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 46 CV. Velocidad máxima: 143,2 Km/h. Aceleración 1.000m salida parada: 38,7 sg. Consumos en ciudad: 7,3 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 4,96 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7,4 l/100 km.; medio ponderado: 6,6 l/100 km. Probado en el número: 297.

GT.e. Cilindrada: 1.301 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 78 CV. Velocidad máxima: 171,7 Km/h. Aceleración 1.000m salida parada: 35,2 sg. Consumos en ciudad: 8,1 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 5,4 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km.; medio ponderado: 7,2 l/100 km. Probado en el número: 297.

El pequeño de los Lancia ha recibido este año diversas modificaciones que se centran en el apartado mecánico donde el único motor que sobrevive es el Fire 1.000, caracterizado por una gran fiabilidad y economía de uso. La versión más deportiva, la GT i.e., recurre ahora al motor 1,3 que tan buenos resultados está dando en el Fiat Uno, pero equipando una inyección multipunto que le confiere unas muy honestas prestaciones. El Y-10 siempre ha sido un coche muy manejable, lo que unido a su capacidad para aprovechar cualquier espacio lo convierten en ideal para moverse por ciudad. El interior ha sufrido ligeras modificaciones, sacrificándose espacio en las plazas traseras en beneficio del maletero. El equipamiento puede calificarse de bueno, destacando el atractivo diseño del cuadro de mandos. Es un coche típicamente urbano, que encantará a las mujeres.

VIRTUDES

Facilidad de conducción
Aptitudes urbanas
Consumos

DEFECTOS

Maletero reducido
Cambio impreciso
Rebotes del eje trasero

PRECIO FIRE 1.104.729 PTAS.

PRECIO GT.e 1.451.909 PTAS.

LADA SAMARA

DE PARTE DE GORBY

Cilindrada: 1.288 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 65 CV. Velocidad máxima: 149,4 Km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 36,8 sg. Consumos en ciudad: 8,5 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 5,9 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,6 l/100 km.; medio ponderado: 7,8 l/100 km. Probado en el número: 263.

La Lada Samara trae consigo las mejores esencias de la Perestroika, es el coche clave de la era Gorbachov. El Samara no sólo renuncia a las mecánicas del pasado, grandes y glotonas, sino también a los diseños anticuados, pesados y desprovistos de imaginación, para dejar paso a las mejores técnicas occidentales, a las técnicas alemanas servidas por Porsche y

Karmann, las dos marcas que han actuado como consejeras.

El Samara sale a la calle con un precio de choque, un precio algo superior al millón de pesetas, que debe ser un argumento clave para aquellos usuarios dispuestos a renunciar a ciertos lujos si disponen, a cambio, de un vehículo sencillo y fácil de manejar.

El Lada responde bien en todos los terrenos; se mueve sin problemas en el tráfico urbano y anda con soltura por los caminos rurales.

El Samara es espacioso, cómodo y está bien climatizado. El motor, la caja de cambios, los frenos y la suspensión responden a la perfección. Las críticas deben dirigirse hacia las vibraciones mecánicas al ralentí, a la dureza excesiva de la dirección y al acabado, bastante regular. No obstante, su precio es algo que puede hacer olvidar gran parte de los inconvenientes. También está a la venta una versión con carrocería de cinco puertas.

VIRTUDES

Buen comportamiento
Confort de marcha
Motor eficaz

DEFECTOS

Dirección lenta y muy dura
Vibraciones al ralentí
Acabado mejorable

PRECIO 1.006.727 PTAS.



Energy Return System

"Algo más que aire"

Cinco largos años de investigaciones avalan el sistema. El principio en sí mismo es fácil. Cada vez que el pie toca el suelo, la energía del impacto se libera. El «E.R.S.» de Reebok almacena la energía y la vuelve a enviar al atleta. En resumen, hemos inventado un sistema exclusivo de tubos implantados en la suela intermedia, fabricados con uno de los materiales más resistentes de la tierra, el Hytrel. **Un 30 % más de energía.** Las pruebas efectuadas muestran que el «E.R.S.» de Reebok proporciona un retorno de energía de un 25 a un 30 % superior al de los sistemas más eficaces del mercado actual.



Arantxa Sánchez Vicario



Michael Chang



Reebok

En el corazón del deporte.

Venta autorizada sólo en tiendas de deporte.



OPEL CORSA GSi

TODO CORAZON

Cilindrada: **1.598 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **100 CV.** Velocidad máxima:
188,1 km/h. Aceleración 1.000 m. salida
parada: **31,3 seg.** Consumos en ciudad:
8,6 l/100 km.; carretera a 90 km/h: **5,5**
l/100 km.; autopista a 120 km/h: **7,5 l/100**
km.; medio ponderado: **7,6 l/100 km.**
Probado en el número: **308.**

LA gracia del Opel Corsa GSi está en su motor, un cuatro cilindros que sube de vueltas con una facilidad prodigiosa, que empuja con fuerza desde los regímenes más bajos, que pone en juego sus cien caballos de potencia en cuanto se presiona el acelerador.

Este motor recibe el apoyo de una caja de cambios muy alegre que refuerza el es-

tilo rabioso del conjunto. Los adelantamientos más apurados son un juego de niños y en muchos casos no es necesario recurrir ni a la cuarta ni a la tercera para disfrutar de reacciones fulgurantes.

El comportamiento del Corsa GSi es muy noble y perdona casi todos los errores de la persona sentada al volante. Las suspensiones son duras, como corresponde a un coche de vocación deportiva. Es un coche que da mucha confianza en todo tipo de carreteras y anima a rodar deprisa en zonas de curvas.

Los frenos son buenos pero no resisten bien los esfuerzos muy prolongados. La dirección es algo lenta pero muy suave, lo que permite circular a buen ritmo sin que se resientan los brazos.

Los asientos merecen los mejores piropos, sus formas recogen bien el cuerpo y tienen la dureza necesaria en un coche creado para moverse siempre a buen ritmo. Las plazas posteriores son algo reducidas para dos adultos.

VIRTUDES

Motor alegre
Relaciones de cambio adecuadas
Asientos cómodos

DEFECTOS

Frenos poco resistentes
Espacio justo en plazas posteriores
Falta de capacidad motriz

PRECIO 1.571.788 PTAS.



PEUGEOT 205 CJ

CABRIO POR DOS KILOS

Cilindrada: **1.136 c.c.** Tracción: **delantera.**
Potencia: **70 CV.** Velocidad máxima: **162,6**
km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada:
34,9 sg. Consumos en ciudad: **8,7 l/100**
km.; carretera a 90 km/h: **5,5 l/100 km.**;
autopista a 120 km/h: **8,0 l/100 km.**; medio
ponderado: **9,0 l/100 km.** Probado en el
número: **288.**

Los ya existentes cabrios de nuestro mercado hay que sumar la atractiva versión del popular y eficaz 205. Como principal atractivo de este juvenil modelo cabe destacar su precio sin competencia. Es el descapotado más barato de todos los existentes, a costa de prescindir de todo el habitual equipo que acompaña a esta clase de vehículos. Sin embargo, la diferen-

cia que lo separa de su hermano de techo duro sigue siendo muy significativa: más de 500.000 pesetas.

Con diseño de Pininfarina, se ha conseguido una capota muy ligera y fácil de plegar que además ofrece una buena estanqueidad. En cuanto al interior, se puede equiparar al 205 Junior, del que hereda el mismo tipo de tapicería, imitación de tela vaquera. Se mantienen no obstante las banquetas muy cortas y de poca sujeción lumbar, típicas de los demás 205.

Mecánicamente, se ha visto beneficiado por la acertada decisión de equipar los motores TU en la gama 205. El árbol de levas en cabeza y un peso inferior mejoran ostensiblemente el apartado motorización.

Los consumos son muy satisfactorios, mientras que las prestaciones son más modestas, en bien de la seguridad pues la caja pierde buena parte de su rigidez. Precio, facilidad de conducción y agilidad son los argumentos del CJ.

VIRTUDES

Buen precio
Línea atractiva
Consumos ajustados

DEFECTOS

Acabado mejorable
Asientos cortos
Prestaciones discretas

PRECIO 1.921.661 PTAS.

the name of QUALITY, the name you TRUST

SENCOR

S-1133HPB

FLAT NOSE, HIGH POWER, AUTO-REVERSE CAR STEREO
HI-FI WITH PLL AUTO MEMORY



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA ESPAÑA

MUSICOM sa

Francesc Vila, s/n
Naves 16 y 17 POLIGONO CAN MAGÍ
Tel. (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52
08190 SANT CUGAT DEL VALLÈS

Domicilio Postal
Apdo. Correos 252
08190 SANT CUGAT DEL VALLÈS

DISTRIBUIDOR ZONA CENTRO
GREDOS MADRID COMERCIAL, S.A.
Baracaldo, 15
Tel. (91) 733 76 07
28029 MADRID



PEUGEOT 205 AUTOMATICO

LISTO PARA CIUDAD

Cilindrada: **1.580 c.c.** Tracción: **delantera.**
Potencia: **80 CV.** Velocidad máxima: **158,9**
km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada:
37,0 sg. Consumos en ciudad: **9,4 l/100**
km.; carretera a 90 km/h: **5,7 l/100 km.**;
autopista a 120 km/h: **7,9 l/100 km.**; medio
ponderado: **8,1 l/100 km.** Probado en el
número: **291.**

ESPAÑA, siempre reacia a aceptar coches automáticos, parece que va tomando conciencia de su gran ventaja en tráfico congestionados. Peugeot ha recurrido para su pequeño utilitario a un motor de 1.600 centímetros cúbicos, con una caja automática de cuatro velocidades. Esta última característica hace que el 205 sea un poco lento respecto a sus riva-

les de tres marchas, sobre todo en ciudad, donde la rapidez del mecanismo es esencial para agilizar la marcha. Por el contrario, la cuarta velocidad le permite afrontar sin complejos largas etapas de carretera con mayor suavidad y consumos bajos. El resto de la mecánica es similar y perfectamente equiparable al resto de la gama, tanto en funcionamiento como en fiabilidad.

Tampoco se diferencia de sus congéneres el 205 automático en lo que respecta a los acabados; siguen pareciendo algo pobres, mientras que el equipamiento es el correcto para este tipo de coche.

Sin ninguna pretensión deportiva, el automático de Peugeot se muestra sin embargo muy noble en las curvas y frenadas. Su límite rodando un poco deprisa lo impone la propia caja de cambios, lenta de reacciones para una conducción algo más viva. Frente a sus rivales, Fiat, Ford y Renault, resulta el más caro, pero ofrece a su favor, las mejores prestaciones.

VIRTUDES

Comportamiento
Buena habitabilidad
Confort de conducción

DEFECTOS

Asientos cortos
Mala ventilación
Precio elevado

PRECIO 1.554.161 PTAS.

No hay copia que valga.



A la hora de reponer una pieza en un vehículo, no hay copia que valga. Sólo un recambio original, idéntico a la pieza a sustituir, puede garantizar una reparación precisa y duradera. Femsa estudia a conciencia cada una de sus piezas. Y las hace perfectas.

Exactas. Únicas. Insustituibles. Por eso, si su coche lleva incorporada en origen tecnología Femsa, no salga perdiendo a las primeras de cambio. Instale siempre recambios originales. Porque sólo Femsa sustituye a Femsa.

Recambios Originales Femsa.

FEMSA

Grupo **BOSCH**

PEQUEÑOS



RENAULT 5 AUTOMÁTICO

PRACTICO DE CIUDAD

Cilindrada: **1.397 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **72 CV.** Velocidad máxima: **156 Km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **37,9 sg.** Consumos en ciudad: **8,8 l/100 Km.**; carretera a 90 Km/h: **6,2 l/100 Km.**; autopista a 120 Km/h: **9,6 l/100 Km.**; medio ponderado: **8,1 l/100 Km.** Probado en el número: **291**.

El Renault 5 Automático completa la ya amplia gama del modelo francés. Desde hace poco tiempo las marcas son conscientes de los nuevos gustos y necesidades de los conductores y lo que hasta hace poco tiempo era un lujo reservado a berlinas de gama alta, ahora se puede encontrar en utilitarios que pretenden combinar practicidad y confort.

VIRTUDES

Comportamiento
Acabado
Circulación urbana

DEFECTOS

Dirección dura
Reflejos en el cuadro
Plazas traseras justas

PRECIO 1.466.118 PTAS.



SUBARU JUSTY 4WD

PARA SER DIFERENTE

Cilindrada: **1.190 c.c.** Tracción: **Delantera o cuatro ruedas.** Potencia: **68 CV.** Velocidad máxima: **158,6 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **37,0 sg.** Consumos en ciudad: **7,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,0 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,3 l/100 km.**; medio ponderado: **7,4 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

El Subaru Justy es un coche diferente, tanto por su especial carrocería, con un techo casi sobreelevado, como por su motor de tres cilindros y tres válvulas por cilindro o por disponer de tracción a las cuatro ruedas conectable en cada momento. Pero especial es también su precio, que sobrepasa los dos millones de pesetas. Al montarnos en el Subaru lo primero

que llama la atención es la palanca de cambios. En el centro del pomo existe un botón de color rojo con la señalización de 4WD, que sirve para conectar en marcha las cuatro ruedas motrices, sin necesidad de una segunda palanca, como suele ser habitual en este tipo de vehículos. Así el engranaje de la tracción a las cuatro ruedas se efectúa de forma rápida, sencilla a la vez que cómoda. La mecánica del Justy también es innovadora, el motor de tan sólo tres cilindros, incorpora una culata de tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape que facilita el llenado de los cilindros. Se trata de un motor muy brillante en su rendimiento, que sube de revoluciones con facilidad, pero con el inconveniente de ser muy ruidoso. El Subaru Justy se muestra como un coche ágil a pesar de la escasa potencia de su motor de tan sólo 68 caballos. Los frenos resultan escasos no por la potencia en sí mismos, sino por falta de una mejor ventilación.

VIRTUDES

Tecnología avanzada
Comportamiento rutero
Posición al volante

DEFECTOS

Precio muy alto
Frenos escasos
Rumores del motor

PRECIO 2.064.596 PTAS.

PEQUEÑOS



SUZUKI SWIFT 1.3 GTi

LA BALA NIPONA

Cilindrada: 1.298 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 101 CV. Velocidad máxima: 185 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,4 sg. Consumos en ciudad: 8,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,4 l/100 km; medio ponderado: 7,4 l/100 km. Probado en el número: 295.

La nueva versión del Suzuki Swift que se vende en nuestro país reúne las modificaciones necesarias para convertirlo en un coche muy interesante dentro de su segmento. El motor sigue siendo el pequeño 1,3 dotado de dieciséis válvulas del que se obtienen 101 caballos. Esta nueva versión permite obtener una ma-

yor elasticidad, aunque el motor sigue manifestando todo su potencial en la zona alta del cuentarrevoluciones. El cambio también ha sufrido modificaciones, con un escalonamiento idóneo para la conducción deportiva. Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, no plantean ningún problema. Las suspensiones se han visto endurecidas, con lo que rebota en carreteras de mal piso.

La nueva carrocería es todo un acierto; el Suzuki difícilmente pasará desapercibido allá donde vaya. La habitabilidad del Swift es excelente para su pequeño tamaño, con unos asientos delanteros de atractivo diseño; es una pena que la información del cuadro sea tan escasa. El equipamiento puede calificarse de curioso, se dispone de retrovisores regulables electrónicamente pero no podemos disponer ni de elevalunas ni de cierre centralizado. El precio es algo superior al de sus más directos rivales.

VIRTUDES

Excelente motor
Prestaciones brillantes
Frenos potentes

DEFECTOS

Suspensión excesivamente dura
Precio elevado
Instrumentación escasa

PRECIO

1.873.787 PTAS.



SEAT MARBELLA GLX

CUIDAR AL PEQUEÑO

Cilindrada: 903 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 40 CV. Velocidad máxima: 131,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 41,3 sg. Consumos en ciudad: 6,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,31 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,0 l/100 km; medio ponderado: 6,3 l/100 km. Probado en el número: 309.

El pequeño de la familia Seat se ha aprovechado de las mejoras recibidas en primavera por todos los modelos de la marca. Sus principales virtudes siguen siendo la versatilidad y facilidad de manejo, unidas a un carácter económico muy competitivo. La puesta al día se relaciona con el sistema de frenos y con la

comodidad interior, esto último constatable nada más sentarse en el puesto de conducción mucho más cómodo que antes. Otro punto revisado ha sido el sistema de alimentación, con una ligera reducción en el consumo final.

Los circuitos de frenos están ahora montados en X, lo que hace ganar en seguridad, y la geometría de la suspensión delantera ha sido modificada para mejorar la trayectoria ideal. En contrapartida, la suspensión trasera resulta demasiado brusca y rebota continuamente sobre firme irregular.

Pocas son pues las diferencias respecto al anterior Marbella. Salvo los rebotes traseros, el comportamiento es bueno y el manejo no presenta ninguna complicación. El terreno donde se mueve con más soltura es la ciudad y las calles estrechas. Como rival más directo se le enfrenta el Citroën AX 3P 11 RE, al que aventaja en precio.

VIRTUDES

Aprovechamiento interior
Consumos reducidos

DEFECTOS

Eje trasero saltarín
Equipamiento básico
Ruidos mecánicos

PRECIO

960.290 PTAS.

Cruzcampo desborda el Sabor.



CERVEZA OFICIAL
EXP'92
SEVILLA

CERVEZAS
Cruzcampo

Fábricas en: Sevilla, Madrid, Jaén, Ciudad Real y Navarra





GAMA SEAT IBIZA 89

LO QUE FALTABA

CUATRO años después del complicado nacimiento del Ibiza, el coche español sufre su primer cambio. Un cambio muy suave con el que no se ha querido modificar ni un detalle significativo del original y acertado diseño de Giugiaro. En Seat se han limitado a corregir aquellos pequeños defectos estéticos que desde el primer día se pusieron de manifiesto por la rapidez con que el coche fue concebido.

Así, el salpicadero, cuadro de instrumentos, asientos y guarnecidos, han sido retocados y ahora el interior es más funcional, muy al estilo que el diseño eurojaponés ha puesto de moda. Es curioso pero el nuevo Ibiza recuerda bastante al... ¡Mazda 323!

El cambio se ha aprovechado también para introducir algunos retoques técnicos, a la espera de una nueva generación de motores, ya de origen claramente Volkswagen, entre los que destacará el nuevo diesel. Mientras tanto,



VIRTUDES

Habitabilidad y maletero
Equipamiento razonable
Precios muy competitivos

DEFECTOS

Comportamiento mejorable (SXi)
Volante muy horizontal
Motor bastante ruidoso

PRECIO (0,9) 1.001.525 PTAS.

PRECIO (1,5) 1.467.623 PTAS.

PRECIO (SXi) 1.584.624 PTAS.

IBIZA 0,9

Cilindrada: **903 c.c.** Tracción: **Delantera.** Velocidad máxima: **130,9 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **41,0 sg.** Consumos en ciudad: **9,0 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,0 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,2 l/100 km;** medio ponderado: **7,3 l/100 km.** Probado en el número: **268.**

IBIZA 1,5

Cilindrada: **1.461 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **85 CV.** Velocidad máxima: **165,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,6 sg.** Consumos en ciudad: **10,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,6 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,8 l/100 km;** medio ponderado: **9,2 l/100 km.** Probado en el número: **268.**

la versión 903 ha cambiado los colectores y la versión 1,5 de carburadores, cumple ahora mejor la normativa comunitaria anticontaminación.

Aunque la versión SXi incorpora algunos cambios en los elementos de suspensión, lo cierto es que el eje posterior de todos los modelos se ha quedado desfasado, lo que se pone más de manifiesto en el deportivo. Sin duda, la gran baza del Ibiza es la buena relación precio-equipamiento y una virtud impensable hace unos años: la excelente calidad de terminación.

IBIZA SXi

Cilindrada: **1.461 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **100 CV.** Velocidad máxima: **180,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,9 sg.** Consumos en ciudad: **9,5 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,6 l/100 km;** Probado en el número: **268.**



LUBRICANTES

A TODO MOTOR

Investigar. Desarrollar. Innovar. Mejorar cada día nuestros productos y servicios. En 140 países. En España. Así es Texaco. Fabricando una de las más amplias gamas de lubricantes del mercado para todo tipo de motores. Para cualquier utilización. Para todas las necesidades. Con altas prestaciones. Así son los aceites lubricantes Texaco. Lubricantes a todo motor.

FIAT UNO DIESEL FRENTE A SUS RIVALES

NACIDOS PARA AHORRAR

DENTRO del sector de los pequeños utilitarios con motorización diesel, el Fiat Uno, con su reciente restyling, vuelve a plantar cara a los modelos de otras marcas que, además, no son pocos.

Como prueba de ello, reunimos a todos sus rivales más directos e hicimos una prueba comparativa.

El nuevo modelo de Fiat toma un parecido directo de su hermano mayor el Tipo, mejora sensiblemente su aerodinámica y se pone al día mecánicamente. De esta forma, el motor diesel utiliza un nuevo árbol de levas y el sistema de alimentación ha sido revisado. El mismo motor suministra ahora 58 caballos (dos menos que antes), pero el rendimiento final es más brillante. La competencia no se ha dormido en los laureles y modelos como el Fiesta o el Ibiza también han renovado sus plantas motrices. El primero ha aumentado su cilindrada de 1,6 a 1,8 litros, ganando a su vez cinco caballos respecto a la antigua versión. El Seat ha sustituido la bomba inyectora y las bujías de precalentamiento, además de tener un circuito de refrigeración y engrase revisados. Estas mejoras apenas han influido en el rendimiento del Ibiza, pero sí han logrado unas cifras de consumo menores. Los otros modelos mantienen el mismo esquema mecánico, destacándose, entre ellos, el AX, con un motor excepcional, de moderno diseño que recuerda a los movidos por gasolina, y el 205, con un estupendo equilibrio prestaciones-consumo.

Y ya que hablamos de consumo, diremos que el AX vuelve a ser vencedor

en la contienda, gastando cinco litros justos como media ponderada. Muy de cerca le siguen el Fiesta y el Corsa. Justo un litro más consume el Fiat y el más gastón vuelve a ser el Ibiza.

Como su utilización es familiar por lo general, el comportamiento de estos pequeños rodadores suele ser uno de los elementos más importantes. Por lo general, todos tienden a tirar algo más de morro que sus hermanos de gasolina. Esto es debido principalmente al mayor peso que sobre el eje delantero ejercen sus mecánicas diesel. Otro factor a tener en cuenta es la amortiguación que, al primar sobre todo el confort, suelen ser suaves y no sujetan el coche enérgicamente al asfalto. Conduciéndolos hay que acostumbrarse a un balanceo de la carrocería que aumenta a medida que subimos el ritmo de marcha en carretera virada.

El Peugeot se lleva sin duda nuestra mejor puntuación gracias a su magnífico equilibrio entre comodidad y estabilidad. Tras él, unos muestran una suspensión excesivamente blanda, como el Fiesta, R-5, AX, Corsa o Ibiza, y otros cuentan con un eje trasero más duro, como el Polo o el Uno, que consiguen mejor estabilidad pero también unos rebotes algo incómodos para los pasajeros.

Fiat Uno, 205 y AX cuentan con las direcciones más adecuadas y además en el Peugeot se puede disponer de asistencia en opción.

Corsa, Polo y Fiesta son los tres modelos que en menos metros se detienen, siendo el Ford el único con un sistema antibloqueo mecánico en opción.

CITROEN AX TRD

Cilindrada: **1.300 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **53 CV.** Velocidad máxima: **155 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **36,3 sg.** Consumos en ciudad: **5 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,3 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,7 l/100 km;** medio ponderado: **5 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.407.333 PTAS.

FORD FIESTA CLD

Cilindrada: **1.753 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **60 CV.** Velocidad máxima: **157 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **37,3 sg.** Consumos en ciudad: **5,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,3 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,7 l/100 km;** medio ponderado: **5,1 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.432.809 PTAS.

FIAT UNO DIESEL

Cilindrada: **1.697 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **58 CV.** Velocidad máxima: **155 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **38,6 sg.** Consumos en ciudad: **6,6 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,8 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7 l/100 km;** medio ponderado: **6,1 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.454.569 PTAS.

OPEL CORSA SWING D

Cilindrada: **1.488 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **50 CV.** Velocidad máxima: **149,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **37,7 sg.** Consumos en ciudad: **5,3 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,3 l/100 km;** medio ponderado: **5,2 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.336.690 PTAS.

Las marcas consideran el apartado referente a la habitabilidad interior de gran importancia. Así, el remodelado Fiat se ha permitido el lujo de desbanicar al Seat Ibiza que hasta ahora era líder. Tras ellos, se sitúan el Fiesta, 205

PEUGEOT 205 DIESEL

Cilindrada: **1.769 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **60 CV.** Velocidad máxima: **155 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **37,4 sg.** Consumos en ciudad: **5,9 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,5 l/100 km;** medio ponderado: **5,8 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.632.574 PTAS.

RENAULT 5 GTD

Cilindrada: **1.595 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **55 CV.** Velocidad máxima: **148 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **39,6 sg.** Consumos en ciudad: **6,6 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8 l/100 km;** medio ponderado: **6,3 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.491.118 PTAS.

SEAT IBIZA DIESEL

Cilindrada: **1.714 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **55 CV.** Velocidad máxima: **148,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **40,6 sg.** Consumos en ciudad: **8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,7 l/100 km;** medio ponderado: **7,2 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.409.036 PTAS.

VW POLO FOX DIESEL

Cilindrada: **1.272 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **45 CV.** Velocidad máxima: **141 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **39,2 sg.** Consumos en ciudad: **6,4 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,5 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **5,8 l/100 km;** medio ponderado: **6,7 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

PRECIO 1.300.498 PTAS.



y R-5, dejando en los últimos puestos el Opel y el Citroën. El Polo, por su parte, es el único con carrocería de tres puertas y esto es ya, de por sí, un handicap frente a los demás modelos.

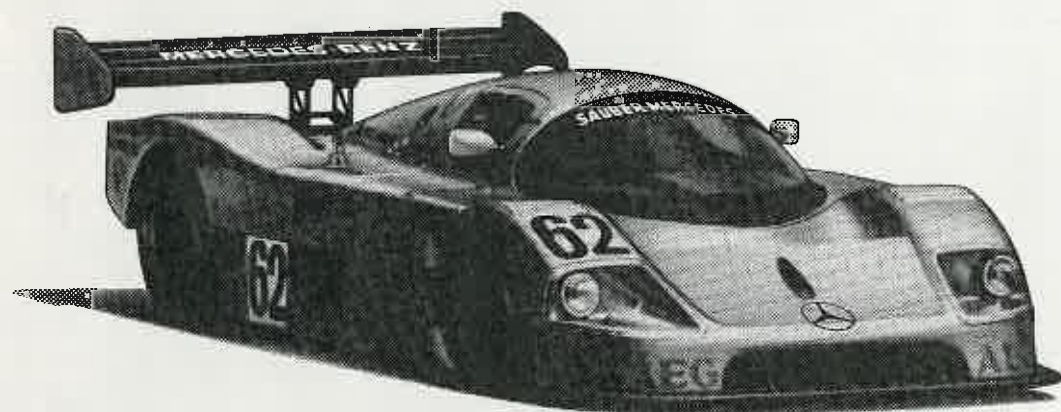
En el cuidado de los interiores se han

esmerado los señores de Fiat, que han mejorado la calidad de terminación y de materiales hasta igualarlos con el hasta ahora intocable Fiesta.

El Fiat Uno ha mejorado mucho en conceptos como carrocería, calidad de

acabado y sobre todo amplitud, aspecto este en el que pasa a ser líder. Pero poco tiene que decir ante mecánicas como la del Citroën y un equilibrio general como el que consiguen el 205 y el Fiesta.

EL CAMPEON DEL MUNDO
DE PROTOTIPOS.



Mercedes-Benz Campeón del Mundo Sport Prototipos 1989.

EL PROTOTIPO
DEL CAMPEON DEL MUNDO



Hay muchas formas de entender el éxito. Para Mercedes-Benz no es ganar el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos 1989, sino poder ofrecerle día a día la misma fiabilidad mecánica, el bajo consumo y los sistemas electrónicos inteligentes del campeón en sus turismos de serie. Una manera de entender el éxito que nos obliga a ir siempre por delante en la evolución tecnológica. Una carrera en la que siempre saldremos a ganar.

NADIE MAS
CONSTRUYE COCHES ASI



Mercedes-Benz

RENAULT 19 CHAMADE TXE CONTRA SUS RIVALES

SOLO ANTE EL PELIGRO

PRESENTADO en el Salón de Barcelona, el Renault Chamade entra en la lucha por el liderazgo en el sector de las berlinas de tipo medio, presentando batalla con unos muy buenos argumentos. Sus rivales: el Volkswagen Jetta CL Plus, el Ford Orion 1.6 Ghia, el Opel Kadett 1.6 GL, el Fiat Regata Riviera 1.6 y el Seat Málaga 1.5 GLX, no se andan con contemplaciones para presentar batalla al recién llegado. Desde luego hoy en día no es tarea fácil saber qué coche comprar, dada la gran variedad de modelos y versiones que las distintas marcas ofrecen al público. Además es patente el esfuerzo de las marcas por mejorar sus productos constantemente y ofrecer vehículos cada vez más fiables.

En esta prueba comparativa el nuevo Renault Chamade, en su versión más potente y con más equipo, es enfrentado a sus rivales, cinco contrincantes que se disputan las ventas en el mercado español y que recientemente se les ha lavado la cara para darles un nuevo aire. Al Opel Kadett se le han hecho retoques de estética; al Seat Málaga se le ha renovado el salpicadero y añadido algún caballo más; el Fiat Re-

gata tiene nueva denominación y equipo; el Ford Orion equipa aire acondicionado de serie y el Volkswagen Jetta tiene ahora más equipamiento y algo más barato. El Chamade irrumpe en el mercado con todos los ases en la mano, pues supera a todos sus rivales en equipamiento. En cuanto a habitabilidad, el Jetta se lleva la palma, con una mayor altura de techo y más espacio para los ocupantes de las plazas traseras, tanto a lo ancho como en distancia al asiento de delante. El Orion es el que tiene unas medidas exteriores más pequeñas, pero resulta de los más espaciales en su interior. La explicación está en un maletero sacrificado en favor del espacio de sus ocupantes. Al Kadett, sin embargo, le ocurre lo contrario, es el que tiene un mayor volumen de maletero, pero menor espacio en su habitáculo.

De los seis coches comparados, el Fiat Regata, con un motor de 100 caballos, es el más potente de todos y además es el único motor de la comparativa alimentado por inyección. La potencia de los otros cinco oscila desde los 82 caballos del Kadett, hasta los 92 del Chamade, pasando por los 90 caballos



del Málaga, Orion y Jetta; vemos, pues, que hay un común denominador de igualdad entre unos y otros.

En casi todos los modelos comparados se ha preferido sacrificar las prestaciones en favor de unos consumos más recortados. En este capítulo destaca el Kadett como el más económico, ayudado por unos desarrollos del cambio muy largos. El Regata, con un sis-

tema de alimentación por inyección, tendría que ser el más económico, pero curiosamente es el más gastón. Sin duda su motor, algo perezoso a la hora de recuperarse, tiene la culpa. En cuanto a prestaciones, tenemos que el Chamade es el que consigue la velocidad máxima más alta, favorecido por una carrocería en cuña de diseño más moderno. El Jetta es el que resulta ser más

brillante tanto en aceleraciones como en recuperaciones, el motor del Volkswagen, a pesar de no ser el más potente, tiene un rendimiento excepcional y empuja con fuerza desde cualquier régimen de vueltas.

En comportamiento, el Chamade y el Jetta se disputan el primer puesto. Se trata de dos vehículos muy equilibrados que gozan de una buena postura al

volante, un cambio rápido y preciso, una buena visibilidad y una excelente relación estabilidad-comodidad. Los dos coches se manejan sin problemas y sus reacciones son nobles en todo momento. Los seis modelos, pueden satisfacer plenamente las necesidades del que quiere un poquito más de coche, con un maletero separado y con sitio suficiente para toda una familia.

R-19 CHAMADE TXE

Cilindrada: 1.721 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 92 CV. Velocidad máxima: 178 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,1 sg. Consumos en ciudad: 9,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km; medio ponderado: 8,3 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.907.862 PTAS.

VW JETTA CL PLUS

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 177 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 sg. Consumos en ciudad: 9,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,9 l/100 km; medio ponderado: 8,2 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.853.208 PTAS.

FORD ORION 1.6 GHIA

Cilindrada: 1.598 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 177 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,4 sg. Consumos en ciudad: 10,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,2 l/100 km; medio ponderado: 8,6 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.853.208 PTAS.

OPEL KADETT 1.6 GL

Cilindrada: 1.598 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 82 CV. Velocidad máxima: 175 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,4 sg. Consumos en ciudad: 8,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 4,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,2 l/100 km; medio ponderado: 7,4 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.742.789 PTAS.

FIAT REGATA RIVIERA 1.6

Cilindrada: 1.585 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 100 CV. Velocidad máxima: 176 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,5 sg. Consumos en ciudad: 10,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,6 l/100 km; medio ponderado: 8,8 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.793.128 PTAS.

SEAT MALAGA 1.5 GLX

Cilindrada: 1.461 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 170,5 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,5 sg. Consumos en ciudad: 10,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,8 l/100 km; medio ponderado: 8,6 l/100 km. Probado en el número: 293.

PRECIO 1.385.097 PTAS.

Competición

EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA,
HAY COCHES QUE FUNCIONAN COMO UN AVION.



Son coches que llevan dentro CS Aceite Motor, una estrella también en los motores de competición, que mejora el rendimiento consiguiendo las máximas prestaciones aún en las condiciones más duras de la carrera.

La posición obtenida por el Osella CS pilotado por Pancho Egozkue, que ha resultado Campeón de España, es la mejor prueba.

LA ESTRELLA DE SU MOTOR.

4 METROS



GAMA ALFA 33

FUERTE CARACTER

La adopción de un nuevo sistema de inyección en el mítico motor boxer del Alfa 33 habrá sido un trauma para los más puristas, pero ha permitido mejorar aspectos tales como la fiabilidad mecánica o la elasticidad del motor a bajo régimen.

A pesar de haber perdido ocho caballos frente a la versión de carburadores, este Alfa mantiene el mismo encanto. Incluso las pérdidas de motricidad tan acusadas en la versión de 118 caballos se han visto sensiblemente mejoradas y se puede dosificar mejor la potencia. Este problema se ha visto incrementado notablemente en la versión Sport Wagon que, con un aumento de veinte kilos más sobre el eje trasero, ha convertido lo que ya era un inconveniente en un defecto de considerable gravedad.

Tras un año y medio de comercialización del modelo break con tracción total, en Alfa decidieron cambiar la filosofía y ofrecer su modelo familiar con tracción delantera y motorización más potente. Configuraron así, posi-



VIRTUDES

Rendimiento del motor
Relaciones de cambio adecuadas
Precios competitivos

DEFECTOS

Pérdidas de tracción
Rasca la primera velocidad
Dirección pesada

PRECIO (1.7 I.E.) 1.877.382 PTAS.

PRECIO (1.7 S.W.) 2.071.382 PTAS.

PRECIO (RED) 1.522.382 PTAS.

ALFA 33 1.7 I.E.

Cilindrada: **1.712 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **110 CV.** Velocidad máxima: **184,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **32,1 sg.** Consumos en ciudad: **11,3 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **7,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **9,6 l/100 km;** medio ponderado: **10,1 l/100 km.** Probado en el número: **288.**

ALFA 33 SPORT WAGON 1.7

Cilindrada: **1.712 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **118 CV.** Velocidad máxima: **185,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,9 sg.** Consumos en ciudad: **12,6 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,6 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **10,7 l/100 km;** medio ponderado: **10,6 l/100 km.** Probado en el número: **270.**

ALFA 33 RED

Cilindrada: **1.350 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **86 CV.** Velocidad máxima: **175 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **35,2 sg.** Consumos en ciudad: **11,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,7 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,2 l/100 km;** medio ponderado: **9,4 l/100 km.** Probado en el número: **312.**



MG 2.0i

PODER SEDUCTOR

Cilindrada: **1.994 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **117 CV.** Velocidad: **175,8 km/h.**
Aceleración 1.000 m salida parada: **32,3 seg.** Consumos en ciudad: **10,4 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **7,7 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **10,4 l/100 km.**; medio ponderado: **9,6 l/100 km.** Probado en el número: **289.**

TIENE los rasgos de un deportivo; fal-dones aerodinámicos, llantas de aleación y colores espectaculares componen el «traje» de un familiar inglés de tipo medio bautizado con las siglas MG, sinónimo de prestaciones elevadas.

El modelo británico sabe caminar con alegría; sus aceleraciones son eficaces, pero su velocidad no es demasiado alta.

El comportamiento es bueno aunque las suspensiones son algo blandas, lo que resta efectividad al conjunto cuando se rueda rápido por carreteras de montaña repletas de curvas. Los técnicos han primado la comodidad.

El tacto del pedal de frenos es esponjoso pero el conjunto trabaja a las mil maravillas. Los discos ventilados del tren delantero cuentan con el apoyo de los tambores traseros para conseguir así unas distancias de retención bastante pequeñas. El sistema soporta bien los tratos más duros.

La dirección es precisa, también es bastante cómoda gracias a la presencia del mecanismo de servoasistencia. Merece una crítica por su lentitud: hacen falta más de tres vueltas y media de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro. Un valor alto para un coche de vocación velocista.

El MG 2.0 i es, también, un coche amplio y confortable.

VIRTUDES

Motor elástico
Asientos delanteros
Amplitud interior

DEFECTOS

Suspensión algo blanda
Dirección lenta
Cuadro de instrumentos

PRECIO 2.092.789 PTAS

¡¡ATENTOS AL BOXER!!

BOXER es el reloj para quien ama la vida al aire libre, el deporte y la aventura. Sin embargo, basta mirarlo: la caja en acero, el bisel bronceado y la correa en cuero silla hablan por sí mismos. El modelo cronógrafo tiene tres contadores al Tritium para una perfecta legibilidad en condiciones de

escasa luminosidad. Los otros dos modelos de BOXER day-date tienen la esfera negra o fluorescente. Todos tienen en la esfera el simpático e inconfundible perfil de un Boxer. Y todos tienen, además, una fascinación inconfundible.

BOXER



ALTERNATIVA DIARSA - MADRID. TEL.: 435 98 85



GAMA FIAT TIPO

EN LA LINEA

EL Fiat Tipo nació con una idea concreta, robar el mayor número de ventas posibles al Volkswagen Golf.

Sustituye al Ritmo y se trata de un coche compacto cuya longitud no supera los cuatro metros. A pesar de su tamaño, el espacio interior es grande y el maletero admite una buena cantidad de equipaje.

Se ofrecen tres tipos de motorizaciones, dos de gasolina con 72 y 83 caballos respectivamente y una turbodiesel con 92 caballos. Fiat ha buscado ante todo economía de consumo, por lo que las versiones de gasolina se recuperan bien, pero les falta brillantez en alta. Por su parte, el modelo movido por gasóleo muestra un buen equilibrio entre consumo y prestaciones.

Los Tipo muestran un comportamiento típico de los modelos con tracción delantera, es decir, se escapan hacia afuera en las curvas más cerradas.

Además los modelos sin dirección asistida la tienen demasiado desmultiplicada, y esto dificulta el movimiento de las ruedas en maniobras a coche parado. La suspensión de los Tipo es relativamente firme, por lo que su estabilidad es buena.

El salpicadero del Fiat Tipo está con-

VIRTUDES

Comportamiento
Economía de consumo
Habitabilidad y confort

DEFECTOS

Mandos complicados
Dirección pesada y lenta (en los gasolina)
Desarrollos largos (en los gasolina)

PRECIO (1.4)	1.654.419 PTAS.
PRECIO (1.6)	1.778.498 PTAS.
PRECIO (TD)	2.159.878 PTAS.

FIAT TIPO 1.4

Cilindrada: **1.372 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **72 CV.** Velocidad máxima: **161 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **35,6 seg.** Consumos en ciudad: **8,1 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,4 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,8 l/100 km.**; medio ponderado: **7,2 l/100 km.** Probado en el número: **287.**

FIAT TIPO 1.6

Cilindrada: **1.580 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **83 CV.** Velocidad máxima: **175 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,8 seg.** Consumos en ciudad: **8,7 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,4 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,2 l/100 km.**; medio ponderado: **7,5 l/100 km.** Probado en el número: **287.**

FIAT TIPO TD

Cilindrada: **1.929 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **92 CV.** Velocidad máxima: **180 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,9 seg.** Consumos en ciudad: **6,9 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,9 l/100 km.**; medio ponderado: **6,6 l/100 km.** Probado en el número: **282.**

cebido para ofrecer la mejor visibilidad; en él encaja a la perfección la instrumentación, digital en el caso de las versiones más equipadas.

El espacioso habitáculo permite gozar de unos amplios asientos cómodos, pero con poca sujeción lateral. El trasero cuenta con la posibilidad de abatirse por partes, lo que amplía las posibilidades de un maletero ya de por sí muy capaz.

La versión turbodiesel es algo ruidosa en frío, pero a medida que pasa el tiempo este ruido y alguna vibración que otra se rebajan hasta unas medidas más normales.

Los frenos, por parte de los tres modelos, se pueden considerar eficaces, con la posibilidad de montar opcionalmente un antibloqueo.

Los Tipo apuestan en el mercado y frente a los competidores que comentábamos al principio, especialmente el Golf, por un precio razonable en relación a lo que ofrecen. Una carrocería distinta a todo lo conocido hasta ahora, que marca una etapa importante en la historia de la marca italiana.

USELA LO MENOS POSIBLE



Según el tipo de motor, los aceites son diferentes. Pero los problemas son comunes. La circulación en la ciudad, las cuestas, las altas velocidades, las caravanas, etc. provocan un consumo anormal y reducen las propiedades lubricantes del aceite.

WYNN'S presenta una gama de productos para resolver estos problemas. Una gama para que el aceite de su motor se consuma al mínimo y rinda al máximo.

Cambie su aceite con WYNN'S. Notará la diferencia en el nivel.



PURA FUERZA



LIMPIADOR SISTEMA DE LUBRICACION

- Disuelve las impurezas y elimina los depósitos.
- Acondiciona las superficies metálicas para recibir el nuevo aceite.
- Retrasa el envejecimiento y la contaminación del aceite nuevo.



SUPREME

- Aditivo que mejora el rendimiento del aceite y reduce la fricción.
- Evita la formación de impurezas.
- Prolonga la vida del motor.



SUPER FOR OIL

- Reduce el consumo anormal de aceite y los humos de escape.
- Aumenta la presión del aceite y restablece la compresión.
- Reduce el desgaste y mejora el rendimiento del motor.



TAPA-FUGAS DEL ACEITE DEL MOTOR

- Ayuda a detener las pérdidas de aceite.
- Revitaliza los retenes y las juntas del sistema de lubricación.
- Disuelve los depósitos y limpia todo el sistema.

FORD ESCORT COUNTRY 1.6

FAMILIAR Y BARATO

Cilindrada: **1.597 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **90 CV.** Velocidad: **171 km/h.**
Aceleración 1.000 m salida parada: **33,4 seg.** Consumos en ciudad: **9,4 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,9 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,1 l/100 km.**; medio ponderado: **8,3 l/100 km.** Probado en el número: **272.**



DE todos los modelos de Ford, el Escort es de los más veteranos y se ha mantenido en candelero gracias a las remodelaciones que le ha ido efectuando el fabricante. Una de las más importantes es la versión Country, que tiene carrocería familiar y está disponible con dos tipos de motorizaciones, una de gasolina de 1,6 litros y otra de gasoil de 1,8. En esta oca-

sión nos ocupa la variante con el motor de gasolina.

Para empezar podríamos decir que una de las ventajas del Escort Country, es que es el familiar europeo más barato, tan sólo rebasado en este sentido por los Lada y los Wartburg, a los que gana en todos los aspectos. Por lo tanto el Country va destinado a familias de equipaje numeroso, donde juegan un papel muy importante sus 456 litros de volumen del maletero, sin abatir los asientos. El vehículo también cuenta con una baka portaequipajes, pero es más bien frágil, y por lo tanto poco útil, siendo utilizable principalmente para transportar esquis o algo similar; también son criticables los ruidos aerodinámicos que produce. El manejo en general del vehículo es suave y agradable. Las suspensiones están pensadas para soportar una elevada carga y cuando circulamos con él descargado, sobre todo por sitios bacheados, se producen rebotes en el tren trasero.

VIRTUDES

Fiabilidad mecánica
Precio competitivo
Suavidad de manejo

DEFECTOS

Suspensiones
Maletero al descubierto
Silbidos de la baka

PRECIO 1.719.787 PTAS.

FORD ORION MILLIONAIRE 1.8 D

MAQUINA DE TRABAJO

Cilindrada: **1.752 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **60 CV.** Velocidad: **161 km/h.**
Aceleración 1.000 m salida parada: **37,3 seg.** Consumos en ciudad: **6,3 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **4,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **6,7 l/100 km.**; medio ponderado: **5,7 l/100 km.** Probado en el número: **287.**



HACE tan sólo un par de años el motor diesel de 1.600 centímetros cúbicos que impulsaba al Ford Orion era perfectamente válido, pero con lo deprisa que ha evolucionado el sector de los vehículos movidos por motores de gasoil se quedó completamente descolgado. En Ford, para actualizarlo e intentar ponerlo a la altura de la competencia, se decidie-

ron a aumentarle la cilindrada hasta 1,8 litros. Para conseguirlo, al viejo bloque de 1,6 le aumentaron el diámetro y la carrera del pistón, con lo que la potencia llegó hasta 60 caballos y mejoraron las cifras de prestaciones. Con todo ello no han conseguido más que acercarlo un poco a sus rivales, pero sigue estando todavía detrás de ellos, aunque tiene una mecánica muy robusta y fiable, pudiéndole considerar una perfecta herramienta de trabajo especialmente indicada para aquellos profesionales del volante que realicen muchos kilómetros al año, sobre todo en tráfico urbano, donde se desenvuelve muy bien con un consumo muy ajustado.

Otra cosa que tiene a favor el Orion Millionaire es su perfecto acabado y buen equipamiento, que sin estar al nivel del Ghia, es muy atractivo. También equipa un sistema antibloqueo de frenos SCS, que contribuye a mejorar la frenada. Todo esto hace que el Orion Millionaire sea una herramienta agradable de utilizar.

VIRTUDES

Excelente acabado
Consumos ajustados
Frenos antibloqueo

DEFECTOS

Estabilidad mediocre
Motor ruidoso
Dirección muy pesada

PRECIO 1.719.418 PTAS.

Philips Car Stereo



CUATTRO x CUATTRO

En este Radio Cassette DC794, Philips puso todo lo mejor. Y luego, lo multiplicó por CUATTRO. Este es el resultado:

Una **recepción CUATTRO veces mejor**, gracias al sistema PMS que logra el mismo rendimiento de un conjunto de 4 antenas con sólo 2 antenas físicas: la habitual y otra más, incluida en el propio equipo, que suprimen todos los obstáculos de recepción de FM.

Es **CUATTRO veces más seguro**: Extraíble, con código de seguridad, con número de serie en chasis para identificación y con mando a distancia para instalación oculta.

Tiene **CUATTRO reguladores del sonido**: graves, agudos, balance y fader en un sólo mando selector. Y capacidad para memorizar la ecualización elegida según tu música favorita.

Con **CUATTRO veces más información** por su Display LCD bicolor. Para conocer, de un vistazo, la potencia de recepción de señal, la sintonía preseleccionada, el tipo de modulación recibida y la utilización de la memoria Autostore.

El CUATTRO de Philips multiplica el mejor sonido en tu coche.

EL AGARRE TOTAL DEL SONIDO



PHILIPS



MAZDA 323

CALIDAD ARTESANA

Cilindrada: **1.840 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **140 CV.** Velocidad máxima: **201 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **30,1 seg.** Consumos en ciudad: **9,5 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,1 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,7 l/100 km.**; medio ponderado: **8,4 l/100 km.** Probado en el número: **314.**

Los Mazda de la última generación son coches que llaman la atención por su calidad de acabado, por su nivel de equipamiento y por su mecánica. Sus precios en el mercado, algo menos de 2.700.000 pesetas para el modelo con tres puertas, el 323 GT, y algo más de 2.900.000 pesetas para el modelo con cinco puertas, el 323 F, son supercompetiti-

vos y permiten plantearse la opción «japonesa» con toda racionalidad.

Los dos Mazda utilizan el mismo motor, un cuatro cilindros con culata de diesel válvulas que sube de vueltas con una facilidad prodigiosa y libera su potencia con toda sencillez. Es un motor silencioso que no produce vibraciones. Los consumos se mueven siempre dentro de unos límites aceptables.

El cambio se maneja con un dedo, es muy suave y hace gala de una precisión excepcional. La transmisión tiene un estilo alegre, casi deportivo, que se lleva a las mil maravillas con el estilo enérgico del motor.

Los Mazda 323 se mueven con agilidad en todo tipo de carreteras. El tren delantero se muestra algo perezoso en las curvas más cerradas pero este vicio se soluciona de inmediato al levantar el pie del acelerador. Los frenos, cuatro discos de dimensiones respetables, actúan con eficacia y resisten bien el castigo.

VIRTUDES

Acabado impecable
Equipamiento
Calidad mecánica

DEFECTOS

Ventilación mejorable
Asiento sin regulación de altura
Volumen reducido del maletero

PRECIO 2.675.104 PTAS.

espectacular admite los mejores piropos en todo lo referente a comportamiento y facilidad de manejo. Los aspectos criticables son: el precio, ligeramente superior a los dos millones cien mil pesetas; la dureza de la dirección, que exige el montaje de un mecanismo de servoasistencia ofrecido en opción, así como la escasez de equipamiento.

El Golf GTD tiene un motor brillante que empuja con fuerza desde regímenes muy bajos. La contribución del turbo se hace más notable a partir de las tres mil revoluciones, instante en el que se nota la llegada de un buen número de caballos mecánicos.

El comportamiento es excelente en todo tipo de circunstancias. El GTD se agarra al suelo como una ventosa y sólo en curvas muy cerradas abordadas a un ritmo super rápido, casi de carreras, es posible sentir cierta pereza del tren delantero.

Los frenos cumplen bien su cometido y no dan nunca señales de fatiga.

VIRTUDES

Prestaciones y consumos
Comportamiento
Calidad de acabado

DEFECTOS

Dirección pesada
Equipamiento escaso
Precio alto

PRECIO 2.145.198 PTAS.



VOLKSWAGEN GOLF GTD

FUERZA COMPRIMIDA

Cilindrada: **1.588 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **70 CV.** Velocidad máxima: **169,8 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **34,7 seg.** Consumos en ciudad: **8,9 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,2 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **6,1 l/100 km.**; medio ponderado: **7,5 l/100 km.** Probado en el número: **282.**

Volkswagen conoce bien el mundo de los Diesel ligeros, está trabajando en dicha técnica desde hace muchos años y ha conseguido mecánicas de gran calidad, con prestaciones elevadas y consumos reducidos.

El Golf GTD reúne un motor turbodiesel con la carrocería, las suspensiones y la dirección del VW Golf GTI. El resultado

LOS MEJORES EQUIPOS "SPORT"
con la garantía de una gran marca.



EQUIPOS DE CARROCERÍA AERODINÁMICOS

Los spoilers, aletines y demás elementos aerodinámicos IRESA, además de mejorar la estética deportiva de un vehículo, canalizan el aire de forma que eliminan frenos aerodinámicos, mejoran la adherencia a altas velocidades, e incrementan su velocidad punta sin variar el consumo.

Disponemos modelos para la mayoría de vehículos del mercado. SOMOS EL IMPORTADOR OFICIAL DE KAMEI.

LLANTAS ESPECIALES DE ALEACIÓN

Idóneas para un gran turismo e imprescindibles para cualquier vehículo de competición. Se fabrican para toda clase de vehículos nacionales y extranjeros. Múltiples opciones en color y medida.



LLANTAS DE ACERO

Especialmente indicadas para turismos, furgones, y vehículos todo terreno. Su robusta estructura permite emplearlas en las condiciones más duras sin dañarlas. Disponibles en color blanco o cromado, para la mayoría de modelos del mercado.

AMORTIGUADORES REGULABLES

Si bien disponemos de varias opciones, recomendamos la marca SELEX por su excelente relación calidad/precio. Existen para la mayoría de vehículos del mercado, en tipo sport y competición.

MUELLES DE SUSPENSIÓN

Bajan ligeramente la altura del automóvil. Varían progresivamente la dureza del vehículo según si la conducción es enérgica o suave.



COLECTORES DE ESCAPE

Los colectores IRESA de salidas independientes, son especialmente indicados para potenciar los regímenes medios y altos de los motores modernos, que giran todos por encima de las 5000 RPM, y que raramente trabajan por debajo de las 3000 RPM. Con ellos



se consiguen incrementos de potencia entre 4 y 8 CV Din, sin variar el consumo de combustible. Los colectores de escape IRESA, están diseñados según las técnicas más avanzadas. IRESA es con diferencia el 1er fabricante español de colectores de escape y el único que los exporta a toda Europa. Disponibles para vehículos nacionales y extranjeros.

ESCAPES DEPORTIVOS

Adaptables al colector IRESA o al original. Están fabricados en chapa acerada y llevan un terminal cromado. Son el complemento ideal del colector de escape IRESA.

CULATAS MEJORADAS

Le proponemos mejorar las prestaciones de su motor, gracias a la realización de un trabajo artesanal en las cámaras de combustibles y conductos de la culata. Realizamos mejoras para una conducción normal y para competición. También disponemos juntas especiales de culata.

TURBOCOMPRESORES MOTORES DIESEL

Conduzca su diesel con las prestaciones de un gasolina. Incremento de potencia 30% incremento PAR motor 28% 40% de disminución de humos y 7% de disminución de consumo.

RADIADORES DE ACEITE

Disponibles en 13, 16 y 19 elementos de refrigeración. Altamente eficaces para prolongar la vida del motor. Disponibles para toda clase de vehículos.

EQUIPOS DE CARBURACIÓN

La potencia obtenida con un equipo de carburación depende del modelo de coche y del sistema de carburadores utilizado.

De forma general, puede decirse que el incremento de potencia obtenido, oscila entre 6 y 11 CV Din para un uso normal de turismo, pudiendo ser la potencia superior, en caso de que los reglajes que se efectúen sean para uso en competición. CONSULTAR MODELOS DISPONIBLES.

EJES DE LEVAS

Cuando ya se ha modificado un motor, transformando la culata, montando un equipo de carburación y un colector de escape, se puede obtener un notable incremento de potencia, cambiando el árbol de levas de serie, por otro con diferente diagrama de levas. CONSULTAR MODELOS DISPONIBLES.

VOLANTES DE PIEL

Sienta el tacto exclusivo de un Moto-lita, Nardi o Personal. Existen en varios diámetros, diseños y colores. Acolpables a vehículos nacionales y extranjeros.



CONFECCION IGNIFUGA

Disponemos de una gran variedad de prendas para el piloto. Somos importadores de Sparco e Inco.



ASIENTOS ANATOMICOS

Conduzca bien sujeto lateralmente y longitudinalmente. Elija alguno de los varios diseños que IRESA le ofrece, para conducción de turismo o competición.

ARCOS DE SEGURIDAD

Fabricados de acero. Disponibles en 4 y 6 pto. Con refuerzos laterales. Opcionalmente podemos fabricar arcos mixtos de ACERO/DURALUMINIO con diseños exclusivos para cualquier tipo de vehículo. Asimismo, podemos efectuar todo tipo trabajos para reforzar chasis y carrocerías de vehículos para competición.

REFUERZOS SUSPENSIÓN Y TIRANTES MOTOR

Evitan la deformación de la carrocería y posibles variaciones en la geometría de la dirección.

OTROS ACCESORIOS IRESA

Complementos generales para automóviles, Sport y competición. Equipos para vehículos todo terreno.

Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística.

Infórmese por Correo, Fax o Teléfono.
Solicite catálogo IRESA contra envío de 900 ptas.
Infórmese de nuestros puntos de venta mas próximos.



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística.
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

GAMA OPEL KADETT

EL PRIMERO DE LA FILA

El Opel Kadett ha ostentado el título de coche más vendido de España en múltiples ocasiones y no ha sido por casualidad. La amplia gama de carrocerías, motores y acabados, permite que haya casi un Kadett para cada necesidad.

La llegada de nuevos modelos, R-19 y Fiat Tipo principalmente, ha obligado a la marca a realizar un ligero lavado de cara en todas las versiones, para defenderse en un mercado que cada día es más competitivo.

En la actualidad, hay cuatro tipos de carrocerías; de dos volúmenes, de tres, familiar y cabrio. Para complacer desde el espíritu más deportivo con el GSi, hasta las necesidades de una familia numerosa con el Caravan.

Básicamente, todos los Kadett comparten las mismas virtudes de buen rendimiento de su motor y comportamiento brillante. Desde los modestos 75 caballos del motor 1300, hasta los 156 del motor dos litros de 16 válvulas, pasando por los dos motores diésel. La versión 1.7 diésel mejora sensiblemente el rendimiento del anterior, pero con carácter excesivamente económico y unos desarrollos muy largos, por lo que sus prestaciones se resienten. En cambio, el motor diésel sobrealimentado tiene una alegría digna de un motorcito de gasolina. Por otra parte, en lo que se refiere a los consumos, cualquiera de los dos está entre los que menos gastan del mercado, con unas autonomías que casi tocan los 850 kilómetros, interesante, tanto para los que viajen mucho, como para profesionales.

También es común a la gama Kadett la dureza de la dirección, que hace que

la opción de la servodirección sea casi obligada. Con ella los Kadett se mueven con mucha más soltura, en tráfico urbano y en maniobras de aparcamiento.

Curiosamente, un 25 por ciento de los Kadett que se venden en España, corresponden a los modelos GSi, bien con culata de ocho válvulas, bien con culata de 16 válvulas. Ambos modelos están dirigidos hacia un público de carácter claramente deportivo. El GSi de 130 caballos presenta un excelente compromiso entre prestaciones, consumo y comportamiento. Para los que quieren algo más, está el 16 válvulas, que dispone de uno de los mejores motores de dos litros que existen en la actualidad. Las prestaciones son tan brillantes, que se producen pérdidas de motricidad.

Dentro de las versiones que podríamos llamar especiales, está el Kadett Cabrio. Esta versión, realizada sobre la base del GSi de 130 caballos, tiene un acabado sensacional y es uno de los coches descapotables que mejor resuelto tiene el chasis, puesto que admite una utilización deportiva, sin el más mínimo síntoma de debilidad en su estructura. En la parte negativa, sólo es mencionable una estanqueidad de la carrocería mejorable, ya que con frecuencia, se producen algunas filtraciones.

Un aspecto que debe ser mejorado, en casi todos los modelos de la gama, es su acabado. Sin ser malo, resulta mejorable, puesto que en cuanto se rueda por una carretera un poco ondulada, en seguida empieza a oírse un pequeño concierto de ruiditos. Tampoco les vendría mal a algunos de los modelos más caros alguna que otra mejora en la pre-



OPEL KADETT 1300

Cilindrada: **1.297 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **75 CV.** Velocidad máxima: **167,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,8 seg.** Consumos en ciudad: **9 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,6 l/100 km;** medio ponderado: **7,7 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **1.448.089 PTAS.**

OPEL KADETT 1600

Cilindrada: **1.598 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **82 CV.** Velocidad máxima: **175,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **33,4 seg.** Consumos en ciudad: **8,9 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,8 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,2 l/100 km;** medio ponderado: **7,4 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **1.570.788 PTAS.**

OPEL KADETT 1800i

Cilindrada: **1.784 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **115 CV.** Velocidad máxima: **194,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,8 seg.** Consumos en ciudad: **10,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,4 l/100 km;** medio ponderado: **9 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **1.939.919 PTAS.**

OPEL KADETT 2000

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **130 CV.** Velocidad máxima: **204,3 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **30,1 seg.** Consumos en ciudad: **11,1 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,4 l/100 km;** medio ponderado: **9,2 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **2.057.833 PTAS.**

OPEL KADETT 2000 16V

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **156 CV.** Velocidad máxima: **220,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **29,2 seg.** Consumos en ciudad: **11,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,4 l/100 km;** medio ponderado: **9,9 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **2.362.014 PTAS.**

OPEL KADETT 2000 CABRIO

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **115 CV.** Velocidad máxima: **191 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **32,6 seg.** Consumos en ciudad: **9,9 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,4 l/100 km;** medio ponderado: **8,7 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **2.548.788 PTAS.**

OPEL KADETT 1700 D

Cilindrada: **1.700 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **57 CV.** Velocidad máxima: **159,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **38,7 seg.** Consumos en ciudad: **5,63 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,65 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,49 l/100 km;** medio ponderado: **5,5 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **1.625.068 PTAS.**

OPEL KADETT 1500 TD

Cilindrada: **1.487 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **66 CV.** Velocidad máxima: **159,9 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **35,1 seg.** Consumos en ciudad: **6 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,3 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,64 l/100 km;** medio ponderado: **5,5 l/100 km.** Probado en el número: **285.**

PRECIO **1.831.199 PTAS.**

sentación, acabado y equipamiento. Las versiones intermedias, los 1600 y 1800i, son los que más aceptación tienen en virtud de su gran equilibrio entre la carrocería y la mecánica. Ambos modelos tienen unas prestaciones punteras en su categoría con un comportamiento irreprochable. Estos dos motores tienen un nivel sonoro muy bajo y un consumo muy reducido.

En el caso del Kadett 1.8i GT se echa

en falta un equipamiento algo más completo, acorde con su categoría y precio. Una pega común detectada en nuestra prueba es el manejo del cambio, que resulta algo impreciso.

El Kadett es, en definitiva, un modelo que se ha labrado con éxito, en virtud de una merecida fama de mecánica fiable, y por un excelente compromiso entre las prestaciones y las necesidades de una familia.

González Raba
Campeón de España en 125 c.c.



Herri Torrontegui
Campeón de España de Super-Bikes 1989



Carlos Cardús



Montesa Honda S.A.



Sito Pons
Campeón del Mundo en 250 c.c.



Los Hombres de una Marca Lider

Ser los primeros.

Con este objetivo hemos trabajado desde el primer día pilotos y técnicos de Honda España; luchando para conseguir la victoria final.

La garantía de ofrecer el mejor servicio y la seguridad de nuestra tecnología, son algunas ventajas que sólo los líderes pueden ofrecer.



GAMA PEUGEOT 309

ATACAN LOS LEONES

CON retoques en su estética y con mejoras en algunos elementos mecánicos, se presentó hace poco la nueva gama del Peugeot 309.

Pero por encima de todo, se mantiene el mismo carácter familiar de sus antecesores, con una gran oferta de motores que le convierten en un vehículo muy versátil e ideal para distintos tipos de utilización. Así, para un uso tranquilo circulando por carretera o para movernos por ciudad, el modelo más adecuado sería el GL o el SR e incluso el GT a pesar de contar ya con 105 caballos. Para uso deportivo tenemos el GTI y su hermano menor, el GTX, que incorporan suspensiones duras y motores de 1,9 litros. Y para los ahorradores y los comodones tenemos un diesel y un automático respectivamente. Sólo falta una versión diesel turboalimentada y el GTI con 16 válvulas, que llegarán el año que viene a nuestro mercado.

Mecánicamente incorporan los mis-

mos motores que los anteriores 309. Las modificaciones más importantes son la incorporación de un nuevo cambio de cinco marchas para todos los modelos y un nuevo motor para la versión automática.

El comportamiento en líneas generales es neutro y muy equilibrado, a pesar de que no se pueden hacer generalizaciones sobre modelos tan diferentes como son el GL Profil de 60 caballos y el GTI de 130.

La postura de conducción es buena, con un cuadro de instrumentos fácilmente legible y con buena visibilidad.

Los frenos son de disco los delanteros en todas las versiones, siendo cuatro los que monta el GTI y ventilados los dos de delante. Cumplen estupendamente con su función y además resisten aunque se abuse de ellos.

La dirección, asistida, es muy rápida y precisa. Sólo las versiones GL y SR no llevan asistencia, resultando dura en



PEUGEOT 309 PROFIL

Cilindrada: **1.294 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **65 CV.** Velocidad máxima: **162,4 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **36,4 seg.** Consumos en ciudad: **9,7 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,7 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,9 l/100 km;** medio ponderado: **8,3 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 1.467.244 PTAS.

PEUGEOT 309 SR

Cilindrada: **1.592 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **94 CV.** Velocidad máxima: **178,9 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **33,3 seg.** Consumos en ciudad: **10,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,5 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,1 l/100 km;** medio ponderado: **8,8 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 1.803.862 PTAS.

maniobras pero también precisa en carretera.

El manejo del cambio es uno de los aspectos más positivos, siendo cómodo y rápido de manejar, al mismo tiempo que se muestra preciso para una utilización normal. Además, los nuevos desarrollos más cortos les confieren mayor nervio que sus antecesores.

Los cambios introducidos en los 309 son, como ya habíamos dicho antes,

principalmente estéticos. Se le han hecho algunos retoques en la parte frontal con una parrilla de tres travesaños y en los grupos ópticos traseros, ahora de forma más trapezoidal, además de

PEUGEOT 309 AUTOMATICO

Cilindrada: **1.580 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **80 CV.** Velocidad máxima: **157,7 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **38,4 seg.** Consumos en ciudad: **6,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,8 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,8 l/100 km;** medio ponderado: **6,3 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 1.828.293 PTAS.

PEUGEOT 309 GT

Cilindrada: **1.905 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **105 CV.** Velocidad máxima: **181,1 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,2 seg.** Consumos en ciudad: **9,4 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,3 l/100 km;** medio ponderado: **8,3 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 1.915.862 PTAS.

bajar el plano de carga para facilitar así el acceso al maletero. También son nuevos los alerones traseros de las versiones deportivas, el GTX y el GTI.

Los interiores han sido remodelados

en algunos detalles, pero se mantiene, la amplitud del habitáculo. Los cuadros de instrumentos se han mejorado, siendo ahora más completa la información que ofrecen, con una terminación en la

que el plástico se ve bastante menos. En definitiva, los nuevos Peugeot 309 vuelven a atacar con unos precios competitivos, con un producto renovado y muy atractivo.

PEUGEOT 309 GTX

Cilindrada: **1.905 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **105 CV.** Velocidad máxima: **185,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,2 seg.** Consumos en ciudad: **9,4 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,3 l/100 km;** medio ponderado: **8,3 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 1.941.993 PTAS.

PEUGEOT 309 GTI

Cilindrada: **1.905 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **130 CV.** Velocidad máxima: **200,6 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **30,8 seg.** Consumos en ciudad: **10,4 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,7 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,4 l/100 km;** medio ponderado: **10 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 2.183.557 PTAS.

PEUGEOT 309 SRD

Cilindrada: **1.905 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **65 CV.** Velocidad máxima: **149,6 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **41,4 seg.** Consumos en ciudad: **6,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **4,8 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,8 l/100 km;** medio ponderado: **6,3 l/100 km.** Probado en el número: **312.**

PRECIO 2.013.875 PTAS.



Termómetro digital doble

FERVE F-127



* PARA INSTALAR EN EL TABLERO DEL COCHE, EN EL HOGAR O SOBRE LA MESA DE TRABAJO.

* INDICA, A VOLUNTAD, LA TEMPERATURA EXISTENTE EN EL INTERIOR O EXTERIOR Y TAMBIEN LA HORA EXACTA.

OJO!! PELIGRO...hielo en la carretera

Se acerca el invierno y conducir bajo temperaturas extremas requiere mucha atención.
EL TERMOMETRO DIGITAL DOBLE FERVE F-127
le indicará en todo momento la temperatura existente tanto en el interior como en el exterior de su coche, avisándole de la posible formación de placas de hielo.

para su seguridad
instálelo en el tablero de su vehículo

De venta en los principales establecimientos del ramo.



FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

4 METROS



GAMA RENAULT 19

PERO SIGUE SIENDO EL REY

ASI 100.000 unidades de Renault 19 se van a vender en este año 89, lo que constituye todo un récord. Sin duda, el R-19, en sus diferentes carrocerías, es el rey de las ventas.

En la actualidad su gama está constituida por 11 modelos, con dos tipos de carrocería: dos volúmenes con portón trasero y una berlina con maletero separado, con cuatro puertas, que recibe el nombre genérico de R-19 Chamade. Unas y otras versiones se reparten tres tipos únicos de motores: el 1.400 de bajo consumo, bautizado «Energy»,

VIRTUDES

Consumos reducidos
Confort y silencio de marcha
Buena habitabilidad

DEFECTOS

Dirección lenta
Visibilidad trasera
Sensible al viento lateral

PRECIO (TR) 1.469.469 PTAS.

PRECIO (GTX) 1.663.319 PTAS.

PRECIO (GTD) 1.700.600 PTAS.

R-19 1.400

Cilindrada: 1.390 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 80 CV. Velocidad máxima: 178,1 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 34,2 seg. Consumos en ciudad: 8,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,8 l/100 km; medio ponderado: 7,8 l/100 km. Probado en el número: 291.

R-19 1.700

Cilindrada: 1.721 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 92 CV. Velocidad máxima: 179,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,1 seg. Consumos en ciudad: 9,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km; medio ponderado: 8,3 l/100 km. Probado en el número: 291.

R-19 DIESEL

Cilindrada: 1.870 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 65 CV. Velocidad máxima: 160,4 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 38,9 seg. Consumos en ciudad: 7,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,8 l/100 km; medio ponderado: 7,2 l/100 km. Probado en el número: 291.

EXTRA PRUEBAS

Nuevos Compact Disc SONY



La perfección en sonido ya es posible

Ahora, usted ya puede disfrutar en su cadena de Alta Fidelidad, de una pureza y nitidez de sonido como nunca imaginó.

Porque SONY, inventor del reproductor de Compact Disc, ha avanzado en el campo del audio digital para crear lo más perfecto en sonido: el CDP-970 de 45 bits y Sistema Noise Shaping, exclusivo de SONY. Con los Nuevos reproductores de CD SONY, lo máximo en tecnología digital, usted alcanzará la perfección en sonido.

... Y con sólo apretar un botón.

Porque los Nuevos reproductores de CD SONY ofrecen una increíble sencillez de manejo y una gran comodidad gracias a sus múltiples prestaciones. Además, son muy fáciles de conectar a su cadena de Alta Fidelidad.

Con un reproductor de CD creado a su medida.

SONY tiene hasta 17 modelos diferentes

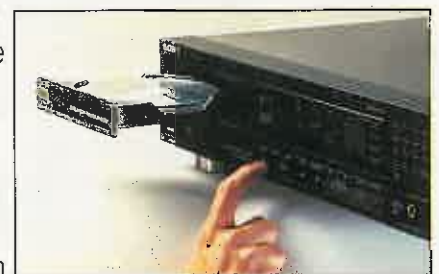
entre los que encontrará el que más se adapte a sus necesidades.

Escoger el modelo adecuado es lo más fácil del mundo.

Por su tamaño: 43 ó 35 cms.
Por sus prestaciones: Multidiscos, Filtros Digitales de hasta octuple frecuencia de muestreo y 45 bits, Custom File, Custom Edit, mando a distancia, etc...

Y por poco más de 30.000 Ptas.

Usted podrá disfrutar de un reproductor de CD SONY. Descubra la pureza más absoluta en sonido de la manera más fácil. Alcance la perfección en su cadena de Alta Fidelidad con un reproductor de CD creado a su medida.



SONY. El futuro del Audio Digital.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:

900-37 77 77

SONY
Audio Digital



CDP-C700



CDP-770



CDP-470 S



CDP-M77

RENAULT 21 FRENTE A SUS RIVALES

OTOÑO CALIENTE

El segmento de las berlinas medias se encuentra muy movido durante este último año. La llegada de los Opel Vectra y Peugeot 405 ha puesto en entredicho la tradicional supremacía de Renault en esta categoría.

Para defenderse de la fuerte ofensiva de estas marcas, Renault ha realizado un tremendo esfuerzo para adelantar el remodelado del R-21. La política de la marca en esta contraofensiva ha sido clara y contundente. El R-21 no ha cambiado mucho en lo que se refiere a mecánica, pero en cambio ofrece un equipamiento muy completo a un precio sin competencia.

El modelo estrella de la gama, el TXE, ofrece como equipamiento de serie elementos como el sistema antibloqueo de frenos ABS, la dirección asistida, el aire acondicionado y un completo conjunto de elementos en el interior.

La competencia ofrece posibilidades para todos los gustos y todos los precios. Por una parte, el Peugeot 405 SRI presenta una mecánica muy moderna y un comportamiento rutero excepcional, pero se resiente en el apartado económico, al no disponer de sistema ABS, por lo que el Renault se presenta como una opción muy interesante.

Otro de los rivales más serios del R-21 es el Opel Vectra. Sin duda es uno de los modelos con más virtudes del mercado, pero, como suele ser habitual en los coches alemanes, el equipamiento de serie es algo escaso, por lo que para ponerlo a la misma altura que sus competidores hay que gastarse una buena suma adicional.

El Ford Sierra también sufre las consecuencias de un equipamiento escaso, que hay que completar a base de opciones que pueden hacer llegar el precio del coche a los tres millones de pesetas.

Queda hablar del Montego 2.0i, que presenta un precio francamente interesante, pero no dispone del ABS, que es un elemento casi indispensable en un coche de esta categoría. Aunque el Montego presenta unas prestaciones honestas, hay que reconocer que su calidad de acabado está por detrás de las berlinas alemanas.

Al margen de las cuestiones puramente económicas, en lo que se refiere al coche en sí, el Vectra destaca como vehículo rápido y eficaz en cualquier tipo de carretera, con un nivel de confort muy elevado. El Peugeot también destaca por su excelente comporta-



RENAULT 21 TXE

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 120 CV. Velocidad máxima: 194,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,4 seg. Consumos en ciudad: 10,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km; medio ponderado: 9,2 l/100 km. Probado en el número: 307.

PRECIO 2.491.013 PTAS.

MONTEGO 2.0i

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 112 CV. Velocidad máxima: 185,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,9 seg. Consumos en ciudad: 9,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,4 l/100 km; medio ponderado: 8,7 l/100 km. Probado en el número: 307.

PRECIO 2.163.788 PTAS.

FORD SIERRA 2.0i GHIA

Cilindrada: 1.998 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 125 CV. Velocidad máxima: 190,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,4 seg. Consumos en ciudad: 10,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,2 l/100 km; medio ponderado: 9,3 l/100 km. Probado en el número: 307.

PRECIO 2.718.018 PTAS.

OPEL VECTRA 2.0i CD

Cilindrada: 1.998 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 187,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 seg. Consumos en ciudad: 9,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km; medio ponderado: 7,9 l/100 km. Probado en el número: 307.

PRECIO 2.163.788 PTAS.

PEUGEOT 405 SRI

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 125 CV. Velocidad máxima: 197,8 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,8 seg. Consumos en ciudad: 12,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,0 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,5 l/100 km; medio ponderado: 10,2 l/100 km. Probado en el número: 307.

PRECIO 2.511.088 PTAS.

miento. El motor de inyección es uno de los más brillantes de la categoría, aunque peca de ser un poco ruidoso. Es una pena que sea tan complicado pedir

la opción del ABS, que resulta un complemento ideal en este automóvil. El R-21, protagonista de este lance, tiene un motor brillante y un comportamien-

to honesto, pero ante todo es un coche sumamente confortable y amplio, que agradará a sus usuarios. Tan sólo peca de ser un poco gastón.

El Sierra es el único representante de tracción trasera de esta comparativa, por lo que su comportamiento es radicalmente distinto del resto de sus rivales. El tren posterior se apoya muy bien y transmite las nobles reacciones típicas de un tracción trasera, pero en cambio el eje delantero queda algo suelto.

Por fin queda hablar del Montego, que también disfruta de un buen comportamiento y sobre todo de una excelente elasticidad. Este motor se recupera desde muy pocas revoluciones sin tartamudear ni protestar. Lo que menos gusta es la posición al volante, que obliga a llevar las piernas giradas.



ALFA ROMEO 75 1.8 IE Y 2.4 TD

ENERGIA TURBULENTA

1.8 IE: Cilindrada: 1.779 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 122 CV. Velocidad máxima: 183 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 34,1 seg. Consumos en ciudad: 10,4 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 7 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,4 l/100 km.; medio ponderado: 9,3 l/100 km. Probado en el número: 279.

2.4 TD: Cilindrada: 2.393 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 112 CV. Velocidad máxima: 184 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,8 seg. Consumos en ciudad: 8,1 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 5,6 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km.; medio ponderado: 7,4 l/100 km. Probado en el número: 296.

ECONOMIA en consumo y un funcionamiento más suave son sin duda las virtudes más conseguidas en el nuevo 75 1.8 IE de Alfa Romeo. La adopción de un sistema de inyección Bosch Motronic consigue una reducción en los consumos, un funcionamiento muy regular y en cualquier circunstancia y una notable reducción en la emisión de los gases del escape.

Por otro lado, el punto fuerte del Alfa 75 2.4 TD es, sin lugar a dudas, su motor turboalimentado. El coche se maneja sin ningún esfuerzo e incluso se puede llegar a olvidar que estamos conduciendo un diesel.

La excelente estabilidad de estos modelos, unido a un equipo muy completo y rematado con unos precios bastante buenos, hacen de estos dos Alfa una de las opciones más interesantes en su segmento, sin olvidar que su consumo está dentro de unos valores coherentes.

VIRTUDES

Consumos ajustados
Comportamiento
Equipo completo

DEFECTOS

Balances de la carrocería
Manejo del cambio
Prestaciones mediocres (en el 1.8 IE)

PRECIO 1.8 IE 2.179.609 PTAS.

PRECIO 2.4 TD 2.716.703 PTAS.



AUSTIN MONTEGO 1.6 SL Y 2.0 DSL

UN ASUNTO DE FAMILIA

1.6 SL: Cilindrada: 1.598 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 83 CV. Velocidad máxima: 168 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 35,7 seg. Consumos en ciudad: 10,3 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 5,9 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 10 l/100 km.; medio ponderado: 8,9 l/100 km. Probado en el número: 299.

2.0 DSL TURBO: Cilindrada: 1.994 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 81 CV. Velocidad máxima: 169 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 34,8 seg. Consumos en ciudad: 6,7 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 4,7 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7 l/100 km.; medio ponderado: 6,1 l/100 km. Probado en el número: 297.

EL Austin Montego 1.6 SL es un coche espacioso, cómodo y bien equipado que trata a sus ocupantes con toda delicadeza, se conduce sin problemas, hace gala de un comportamiento noble en todas las circunstancias, de unos frenos dignos y de una dirección tan rápida como suave. Es un familiar apacible en el que no tienen cabida ni las aceleraciones explosivas, ni las velocidades puntas excepcionales; el modelo británico apuesta por la economía de consumo y el confort.

Austin ofrece en el Montego 2.0 DSL Turbo una interesante opción dentro del mercado de las berlinas con motorización diesel, por un precio razonable si lo comparamos con el resto de la oferta disponible en el mercado. Son aspectos positivos sus consumos y una presentación muy atractiva, mientras que en el lado negativo cabe señalar los ruidos y vibraciones de su motor de inyección directa.

VIRTUDES

Precio asequible
Presentación atractiva
Comportamiento

DEFECTOS

Desarrollos largos
Calidad de acabado
Mecánica ruidosa

PRECIO 1.6 SL 1.883.788 PTAS.

PRECIO 2.0 DSL T 2.285.389 PTAS.

M A Z D A 6 2 6

Puesto de dirección

Entre en el nuevo Mazda 626 y ocupe un puesto de excepción. Reservado para ese reducido grupo de personas que saben muy bien lo que quieren. Por propio criterio. Con iniciativa. Personas que marcan al resto la dirección a seguir. Que buscan en un automóvil la prolongación de su personalidad.



Como el nuevo 626 de Mazda, un automóvil que abre camino a una nueva generación de coches; el primero y único con dirección electrónica a las cuatro ruedas. La tecnología más revolucionaria al servicio del confort y la seguridad; suspensión TTL, motor DOHC de 2 litros, inyección electrónica, 16 válvulas, 148 CV, 210 km/h... y tres versiones donde elegir: Coupé, Sedán o Hatchback. Un automóvil seguro de sí con 3 años de garantía. La respuesta más inteligente al carácter de un líder. Un coche que, como sus conductores, Va. vera poco. Porque, como Mazda, son pocos los que marcan una nueva dirección. Por su puesto.



mazda
Automóviles

IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL:
TECNITRADE RV, S.A. - Paseo de la Castellana, 86 - 28046 Madrid
Tel (91) 262 42 35 Red de Concesionarios en las principales capitales
Asistencia en toda España.

GAMA BMW SERIE 3

COCHES PARA TODOS

NADA menos que 22 versiones diferentes ofrece la marca alemana BMW de su serie tres. Hay opciones como para cubrir todos los gustos, desde berlinas de tres volúmenes con marcado carácter deportivo o con mecánicas diesel, hasta modelos familiares en los que el espacio dedicado al maletero ha tenido más importancia a la hora del diseño. Sin olvidar la versión Cabrio o la más potente capaz de rendir 200 caballos. También la tracción total se adapta a esta serie ofreciendo una mayor versatilidad a determinados modelos.

El último en llegar ha sido el 318i, con mecánica multiválvula conjugada con un buen equipamiento y con un atractivo precio.

Podemos elegir entre nueve motorizaciones diferentes con potencias que van desde los 102 caballos del 316i, hasta los 200 del M-3. También se ofrecen dos mecánicas diesel, una de ellas dotada de turbocompresor con 86 y 115 caballos.

Todos los modelos disponen de cajas de cambio manuales y automáticas excepto la versión más deportiva, el M-3.

En general, el manejo del cambio en estos coches es suave y preciso y los desarrollos permiten obtener un buen rendimiento del motor.

Las suspensiones varían dentro del amplio espectro de la gama, desde las más blandas que montan los modelos menos potentes y más familiares hasta las de menor recorrido y mayor dureza de los más deportivos. La estabilidad

BMW 316i

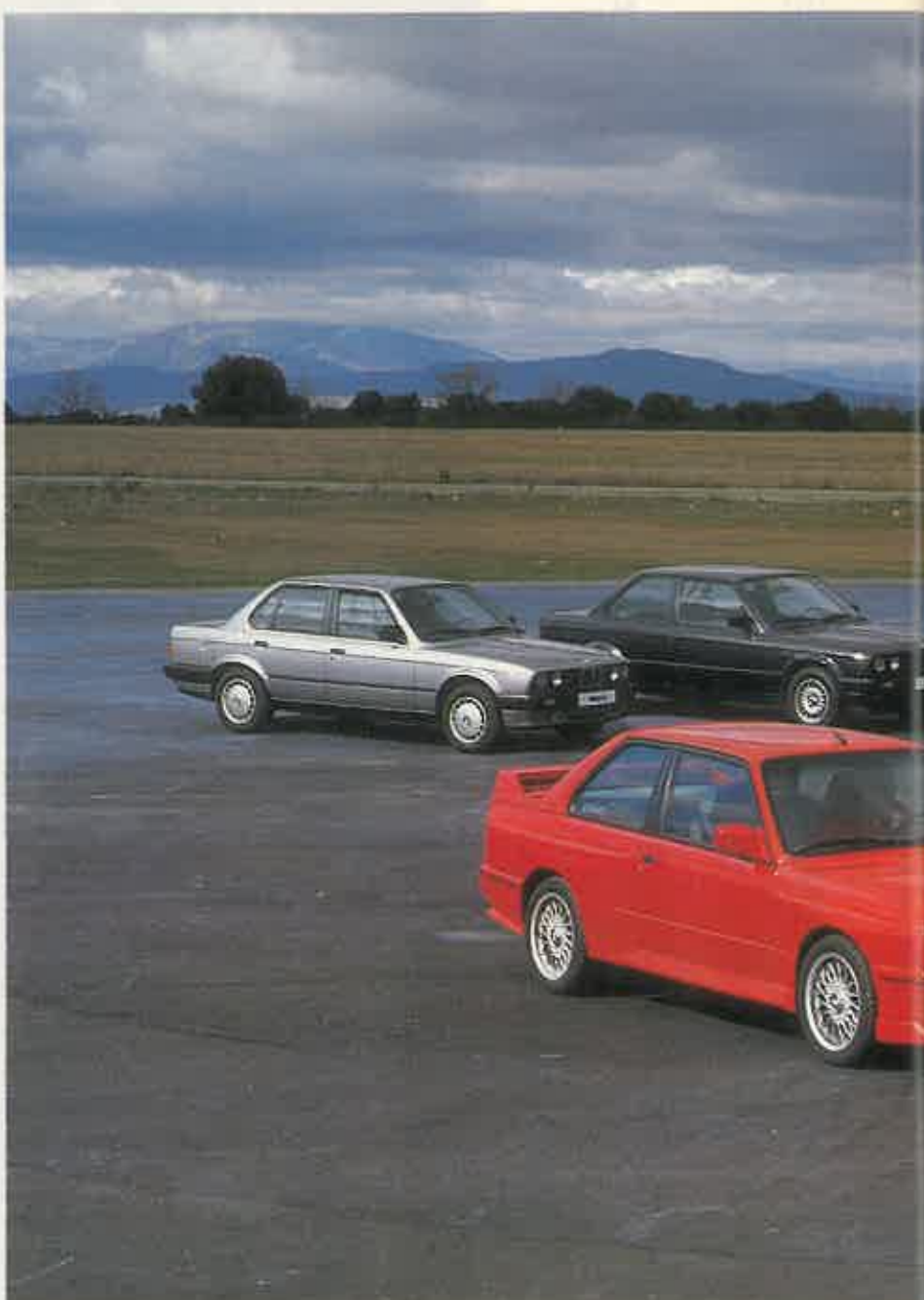
Cilindrada: 1.596 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 102 CV. Velocidad máxima: 183 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 seg. Consumos en ciudad: 10,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,3 l/100 km; medio ponderado: 9,4 l/100 km. Probado en el número: 288 y 281.

PRECIO 2.372.183 PTAS.

BMW 318i

Cilindrada: 1.796 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 189 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,5 seg. Consumos en ciudad: 11,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,7 l/100 km; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 281.

PRECIO 2.689.919 PTAS.



en general es buena, siempre que el terreno se encuentre en buen estado. Aunque los modelos más potentes, en determinadas circunstancias, tienen tendencia a irse de atrás.

Se trata de modelos ágiles en casi todos los aspectos con una sola crítica a una dirección demasiado desmultiplicada, lo que repercute en la conducción

por ciudad. Esto no ocurre ni en el M-3 ni en el 325ix.

En general, la serie tres de BMW dispone de vehículos amplios con buena capacidad tanto para sus ocupantes como para el equipaje. Aunque también es cierto que en caso de que la parte trasera vaya ocupada por tres pasajeros, el puente que cubre la transmi-

BMW 318is

Cilindrada: 1.796 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 136 CV. Velocidad máxima: 208 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,2 seg. Consumos en ciudad: 10,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km; medio ponderado: 9,2 l/100 km. Probado en el número: 316.

PRECIO 2.843.319 PTAS.

BMW 320i

Cilindrada: 1.990 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 125 CV. Velocidad máxima: 191 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,9 seg. Consumos en ciudad: 13,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,9 l/100 km; medio ponderado: 11 l/100 km. Probado en el número: 281.

PRECIO 3.161.014 PTAS.

sión, supone una cierta molestia sobre todo en largos trayectos.

El acabado de todos los modelos es excelente, con unos materiales de muy buena calidad. Aunque hay que recurrir al pago de un equipamiento extra bastante caro para disponer de un equipo a la altura de otras marcas.

La versión Cabrio ofrece uno de los

BMW 325i

Cilindrada: 2.494 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 171 CV. Velocidad máxima: 212 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,2 seg. Consumos en ciudad: 12,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9 l/100 km; medio ponderado: 10,9 l/100 km. Probado en el número: 281.

PRECIO 4.086.014 PTAS.

mejores sistemas de capota existentes. Esta se aloja tras los asientos traseros en un hueco perfectamente adaptado y herméticamente cerrado. El sistema de sujeción también está muy logrado y es cómodo de manipular.

La carrocería break se llama, en la serie tres, Touring. Con él, BMW ha pretendido ofrecer un vehículo más es-

BMW 324 D

Cilindrada: 2.443 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 86 CV. Velocidad máxima: 170 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,4 seg. Consumos en ciudad: 7,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,8 l/100 km; medio ponderado: 7,1 l/100 km. Probado en el número: 281.

PRECIO 3.106.108 PTAS.

pacioso pero sin perder el carácter deportivo de la serie. Sus medidas no son de ninguna manera exageradas y se ha conseguido un break, ante todo, equilibrado.

En definitiva una gran serie que cubre las necesidades de muchos conductores con dinero, amantes de los productos germanos y de las cosas bien hechas.

BMW 324 TD

Cilindrada: 2.443 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 193,5 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,0 seg. Consumos en ciudad: 10,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,9 l/100 km; medio ponderado: 8,8 l/100 km. Probado en el número: 281 y 282.

PRECIO 3.763.108 PTAS.



GAMA CITROEN BX

ETAPA DE MADUREZ

A lo largo del año Citroën ha completado la gama BX con una versión de cuatro ruedas motrices y diferentes retoques en las dos versiones GTI.

El GTI se mantiene como una opción plenamente válida. Su excelente comportamiento permite sacar todo el partido al magnífico motor, aunque la línea del BX empieza a acusar ya el paso del tiempo. El confort de marcha es bueno y únicamente ciertos detalles de acabado y un pedal de freno de tacto esponjoso deslucen el conjunto. La versión dieciséis válvulas ha experimentado diversos cambios en su aspecto exterior, mucho más agresivo gracias a la incorporación de nuevas llantas y diversos elementos aerodinámicos. En lo demás el coche permanece invariable, destacando los excelentes frenos (dotados de ABS) y la suavidad de marcha. Las prestaciones son de primer orden, y el único reproche que se le puede hacer al potente motor es cierta pereza a bajas revoluciones. El equipamiento es



VIRTUDES

Frenos excelentes
Precio
Confort de marcha

DEFECTOS

Detalles de acabado
Ruidos aerodinámicos
Carrocería superada

PRECIO (GTI) 2.224.857 PTAS.

PRECIO (GTI 16V) 3.009.143 PTAS.

PRECIO (4x4) 2.527.555 PTAS.

CITROEN BX GTI

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 125 CV. Velocidad máxima: 183,1 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,2 seg. Consumos en ciudad: 9,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,8 l/100 km; medio ponderado: 8,3 l/100 km. Probado en el número: 315.

CITROEN BX GTI 16V

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 160 CV. Velocidad máxima: 215,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,7 seg. Consumos en ciudad: 11,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 313.

muy bueno, y no es necesario recurrir a la lista de opciones para completarlo.

La gran novedad es el BX 4x4. Sobre la versión de 107 caballos (tres menos que la versión de tracción delantera) se ha adaptado un sistema de trac-

ción basado en tres diferenciales. La capacidad para vadear obstáculos y andar por caminos embarrados aumenta, complementándose perfectamente con la suspensión hidroneumática que permite regular la altura del vehículo. Sobre asfalto, el Citroën no puede explorar todas las virtudes que posee debido a unos neumáticos inadecuados. Nos ha sorprendido el aumento de consumos, y el incremento del nivel de rumorosidad... El precio de esta berlina de tracción integral la sitúa en una posición muy competitiva frente a sus rivales.

CITROEN BX 4x4

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: A las cuatro ruedas. Potencia: 107 CV. Velocidad máxima: 183,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,8 seg. Consumos en ciudad: 12,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,5 l/100 km; medio ponderado: 10,8 l/100 km. Probado en el n.º: 313.

SUZUKI-SANTANA

PRIMERO ABSOLUTO

RAID MONTES DE CUENCA



COPA DE ESPAÑA DE RAIDS, 1989





FORD SIERRA 2.0i DOHC GHIA

JUSTO A TIEMPO

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Trasera.**
Potencia: **125 CV.** Velocidad máxima: **190 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **33,4 seg.** Consumos en ciudad: **10,6 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,6 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,2 l/100 km.**; medio ponderado: **9,3 l/100 km.** Probado en el número: **301.**

HASTA ahora, y ante la invasión de novedades de otras marcas en el segmento de las berlinas, el Ford Sierra se quedaba atrás por su ya viejo motor. Un motor ruidoso, con excesivas vibraciones y con un consumo que es más alto de lo normal.

Justo a tiempo, los técnicos de Ford han acometido la empresa de sustituir estas

mecánicas por otras bastante más adecuadas que reciben el nombre de DOHC que significa doble árbol de levas en cabeza.

Estos son los primeros que fabrica la propia Ford, y en ellos se ha buscado la mejor respuesta a bajas revoluciones, el mejor consumo y una baja emisión de gases.

Lo cierto es que todo ello se ha conseguido, el nuevo Sierra acelera con fuerza y suavidad, sin ruidos extraños. Se han mejorado las prestaciones ligeramente y además gasta del orden de un litro menos en cada medición.

También se ha trabajado en la caja de cambios, de nueva concepción y mucho más precisa y suave de accionar, sobre todo al engranar la marcha atrás, que ahora cambia su disposición.

Los interiores apenas han variado y seguimos ante un modelo perfectamente acabado con materiales de calidad. Por último, el precio se ha mantenido apenas invariable.

VIRTUDES

Consumo reducido
Suavidad y silencio de marcha
Terminación y habitabilidad

DEFECTOS

Balaneo de la carrocería
Prestaciones justas
Tacto de frenos

PRECIO 2.718.018 PTAS.



MERCEDES 190 2.5 TD

RAPIDO Y COMODO

Cilindrada: **2.497 c.c.** Tracción: **Trasera.**
Potencia: **122 CV.** Velocidad máxima: **196 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,4 seg.** Consumos en ciudad: **7,6 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,7 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,4 l/100 km.**; medio ponderado: **7,0 l/100 km.** Probado en el número: **296.**

EL Mercedes 190 Turbodiesel, se comercializó al principio solamente con caja automática, versión de nuestra prueba y ahora también se ofrece con caja manual.

Es una berlina de lujo muy silenciosa, capaz de alcanzar casi los 200 kilómetros por hora y consumiendo siete litros de media del carburante más económico.

Gracias a la sobrealimentación, los adelantamientos se realizan sin problemas. La insonorización es excelente, y se ha conseguido un silencio de marcha impensable para un diesel hace sólo unos años.

El cambio automático es algo brusco, sobre todo cuando a la entrada de una marcha más corta se le une la entrega de potencia proporcionada por el turbo.

El Mercedes 190 se comporta de manera excepcional, con un buen compromiso entre los apartados de la estabilidad y el confort.

La última remodelación del 190 ha supuesto una ganancia de espacio para los ocupantes de los asientos traseros. Se ha cambiado de sitio el depósito de la gasolina y se ha modificado totalmente la distribución interior.

El producto cumple con los rúters más exigentes, pero por él hay que pagar una cantidad elevada, en relación al equipamiento algo pobre del coche.

VIRTUDES

Silencio de marcha
Comportamiento
Velocidad máxima

DEFECTOS

Relación equipamiento-precio
Cambio algo brusco
Opciones caras

PRECIO 4.773.234 PTAS.

GAMA OPEL VECTRA

PARA TODOS LOS GUSTOS

LOS Opel Vectra han venido a sumarse al numeroso y competido mercado de los coches intermedios, de más de cuatro metros de longitud, que es el segmento en el que más ventas se producen. Esta feroz competencia obliga a los constructores a ofrecer todo tipo de versiones de un mismo modelo. Así, del Vectra podemos comprar desde versio-



nes de cuatro ruedas motrices o de culata multiválvulas hasta los tranquilos y económicos diesel. La carrocería es común en toda la gama, sólo varía en un alerón, un spoiler o unas llantas de aleación, en las versiones deportivas.

VIRTUDES

Excelente motor
Comportamiento
Habitabilidad

DEFECTOS

Ventilación pobre
Tacto de frenos
Pérdidas de motricidad

OPEL VECTRA 1.6 GL

Cilindrada: **1.598 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **82 CV.** Velocidad máxima: **170,6 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,6 seg.** Consumos en ciudad: **7,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **4,8 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,1 l/100 km.**; medio ponderado: **7,0 l/100 km.** Probado en el número: **280.**

OPEL VECTRA 1.7 D

Cilindrada: **1.700 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **57 CV.** Velocidad máxima: **155 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **39 seg.** Consumos en ciudad: **6,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,4 l/100 km.**; medio ponderado: **6,3 l/100 km.** Probado en el número: **288.**

PRECIO (1.6 GL) 1.954.788 PTAS.

PRECIO (1.7 D) 2.105.200 PTAS.

PRECIO (GT) 2.485.920 PTAS.

PRECIO (2000 16V) 3.281.014 PTAS.

PRECIO (4 x 4) 2.825.919 PTAS.

OPEL VECTRA GT

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **129 CV.** Velocidad máxima: **203,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **30,8 seg.** Consumos en ciudad: **10,5 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,5 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,5 l/100 km.**; medio ponderado: **9,1 l/100 km.** Probado en el número: **288.**

Es de aspecto compacto, funcional y cuenta con unas líneas redondeadas. Se ofrece en versiones de cuatro o cinco puertas. Los Vectra son vehículos destinados principalmente a un uso familiar, por su buena habitabilidad.

OPEL VECTRA 2000 16V

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **156 CV.** Velocidad máxima: **216 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **23,6 seg.** Consumos en ciudad: **10,4 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,0 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8 l/100 km.**; medio ponderado: **8,8 l/100 km.** Probado en el número: **311.**

OPEL VECTRA 4 x 4

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **129 CV.** Velocidad máxima: **201 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **32,6 seg.** Consumos en ciudad: **10,4 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **7,1 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,4 l/100 km.**; medio ponderado: **9,3 l/100 km.** Probado en el número: **313.**



GAMA PEUGEOT 405

LIDERES EN FAMILIA

El 405 es uno de los coches de mayor aceptación en el competido segmento en que se mueve.

La carrocería está en línea con las tendencias actuales, y cuenta con un buen coeficiente aerodinámico y una amplitud interior excelente. También en cuanto a motorizaciones ofrece un amplio abanico. El 405 GL en concreto tiene un motor de 92 caballos, potencia alta en relación a su cilindrada de tan sólo 1.580 centímetros cúbicos; su funcionamiento es eficaz aunque consume más combustible que sus rivales.

La versión con tracción a las cuatro ruedas dispone de más caballos, exactamente 110. Su conducción es fácil, pues tiene un comportamiento muy equilibrado. El confort de marcha general también contribuye a que este

modelo haya tenido una buena acogida.

Por último y refiriéndonos siempre a

VIRTUDES

Comportamiento
Carrocería atractiva
Consumo (en diesel)

DEFECTOS

Acabado mejorable
Rumorosidad
Consumos (en gasolina)

PRECIO (GL)	1.926.593 PTAS.
PRECIO (GLD)	2.108.374 PTAS.
PRECIO (GRDT)	2.416.793 PTAS.
PRECIO (SRDT)	2.702.753 PTAS.
PRECIO (GR 4x4)	2.712.093 PTAS.
PRECIO (MI 16)	3.198.088 PTAS.

PEUGEOT 405 GL

Cilindrada: 1.580 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 92 CV. Velocidad máxima: 175,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 34,3 seg. Consumos en ciudad: 11,0 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,2 l/100 km; medio ponderado: 9,0 l/100 km. Probado en el número: 280.

PEUGEOT 405 GLD

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 70 CV. Velocidad máxima: 174,8 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 38,6 seg. Consumos en ciudad: 6,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,0 l/100 km; autopista a 120 km/h: 6,1 l/100 km; medio ponderado: 5,8 l/100 km. Probado en el número: 284.

PEUGEOT 405 GRDT

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 180,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 35,3 seg. Consumos en ciudad: 6,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 4,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,7 l/100 km; medio ponderado: 6,2 l/100 km. Probado en el número: 284.

PEUGEOT 405 SRDT

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 180,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 35,3 seg. Consumos en ciudad: 6,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 4,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 7,7 l/100 km; medio ponderado: 6,2 l/100 km. Probado en el número: 284.

PEUGEOT 405 GR 4x4

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: A las cuatro ruedas. Potencia: 110 CV. Velocidad máxima: 182,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 33,9 seg. Consumos en ciudad: 11,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km; medio ponderado: 8,8 l/100 km. Probado en el número: 313.

PEUGEOT 405 MI 16 V

Cilindrada: 1.905 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 160 CV. Velocidad máxima: 219,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,8 seg. Consumos en ciudad: 11,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 313.

los modelos de gasolina probados este año en Motor 16, tenemos el Mi 16, versión tope de gama, con 160 caballos y que brilla con luz propia en cuanto a estabilidad. La habitabilidad es tan buena como la de sus hermanos de gama. En contra, un motor ruidoso y, también compartiéndolo con las demás versiones, un acabado mejorable.

Las versiones diesel nos ofrecen dos posibilidades con 70 y 90 caballos dependiendo de que lleve o no turbo.

Estos modelos han llegado con algo de retraso, pero sus cartas de presentación han sido contundentes; una excelente relación prestaciones-consumo, un comportamiento rutero de los mejores y unos precios bastante ajustados. En el lado negativo, una dirección dura en el GLD y un equipamiento escaso.

CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFÍCIL...



ESCOBILLAS LIMPIAPARABRISAS

Valeo

RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

La visibilidad al volante es su seguridad. En cualquier situación. Ante cualquier inclemencia.

Las Escobillas Limpiaparabrisas Valeo, por la especial composición de su goma y el exclusivo diseño de su perfil, le garantizan siempre una visión perfecta.



Valeo

El equipo del Automóvil

GAMA RENAULT 21

NUEVA JUVENTUD

LOS Renault 21 han sido siempre los modelos más peleones del segmento, pero tras la llegada de nuevos rivales con fuerzas renovadas, la marca ha acelerado el proceso de actualización del modelo. Además de una estética bastante mejorada, el modelo ha sufrido una profunda revisión de toda su mecánica, que aunque no ha sufrido ningún cambio radical, sí que se han mejorado muchos pequeños puntos.

La gama actual del R-21 se compone de siete versiones, de las cuales cinco son de gasolina y dos de gasóleo. Entre los de gasolina hay una versión, el GTS, que dispone del motor 1.7 que también usa el R-19. Este motor ha sido retocado en el sistema de alimentación, para conseguir una respuesta más suave y progresiva. No obstante se queda un poco corto para un vehículo de esta categoría. Esto también se aprecia en los consumos, que suben algo más de la cuenta al vernos obligados a apurar las posibilidades del motor para conseguir unas prestaciones honestas.

El equipamiento del GTS está a buen nivel y destaca el aire acondicionado de serie, al igual que en el resto de la gama.

Con mecánica de dos litros e inyección, hay tres versiones: el GTX, el TXE y el TXE Automático. Todos comparten el mismo motor de 120 ca-

ballos que responde con mucha alegría. El GTX se diferencia de los otros dos en un equipamiento algo más sobrio, en el cual la única ausencia notable es el ABS, que no obstante se mantiene como opción. El TXE es el caballo de batalla de la gama y es uno de los modelos que tienen una relación valor precio más favorable del mercado.

También con la misma mecánica, está el Automático, que destaca por una gran suavidad de funcionamiento. Esta caja de cambios es de cuatro relaciones, con bloqueo del convertidor en las relaciones más altas. Esto permite que los consumos no se disparen, aunque las reacciones son algo lentas.

Queda hablar del R-21 Turbo, que es la versión de claro talante deportivo. Básicamente su motor emplea el mismo bloque del cuatro cilindros de dos litros del TXE, pero con una culata rediseñada y un sistema de alimentación ayudado por un turbo. La potencia es de 175 caballos y las prestaciones no tienen nada que envidiar a las de otras berlinas deportivas de mayor precio. El comportamiento hace pensar que las posibilidades de este R-21 son ilimitadas. El precio que hay que pagar es un consumo bastante elevado.

Las versiones diesel emplean el mismo cuatro cilindros de 2.068 centíme-



tros cúbicos, que tan buen resultado vienen dando. La diferencia básica estriba en que una es atmosférica y la otra sobrealimentada. El atmosférico desarrolla 74 caballos, mientras que el

turbo dispone de 88. La reciente mejora de la versión atmosférica, ha permitido ganar seis caballos, que se notan en unas prestaciones más energéticas, sin que los consumos se hayan resentido.

En particular las recuperaciones permiten una conducción bastante cómoda.

Como buen motor diesel a la antigua usanza, deja notar su condición, con unas vibraciones cuando estamos al ra-

lenti que son demasiado evidentes.

El turbo dispone de un soplo de potencia suficiente para alcanzar los 178 kilómetros por hora de velocidad punta sin ningún inconveniente.

RENAULT 21 GTS

Cilindrada: **1.721 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **92 CV.** Velocidad máxima: **175 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **35,2 seg.** Consumos en ciudad: **9,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,9 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **9,6 l/100 km;** medio ponderado: **8,6 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO 2.045.000 PTAS.

RENAULT 21 GTX Y TXE

Cilindrada: **1.995 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **120 CV.** Velocidad máxima: **194,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,4 seg.** Consumos en ciudad: **10,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,5 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,3 l/100 km;** medio ponderado: **9,2 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO (TXE) 2.491.013 PTAS.

RENAULT 21 TXE AUT.

Cilindrada: **1.995 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **120 CV.** Velocidad máxima: **185,2 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34 seg.** Consumos en ciudad: **12,9 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **7,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **10,4 l/100 km;** medio ponderado: **11,0 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO 2.645.000 PTAS.

RENAULT 21 TURBO

Cilindrada: **1.995 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **175 CV.** Velocidad máxima: **227,9 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **27,6 seg.** Consumos en ciudad: **13,1 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **7,9 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **9,9 l/100 km;** medio ponderado: **11,2 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO 3.500.000 PTAS.

RENAULT 21 GTD

Cilindrada: **2.068 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **74 CV.** Velocidad máxima: **166 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **39,3 seg.** Consumos en ciudad: **7,2 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,5 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,2 l/100 km;** medio ponderado: **6,8 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO 2.235.000 PTAS.

RENAULT 21 DX TURBO

Cilindrada: **2.068 c.c.** Tracción: **Delantera.**
Potencia: **88 CV.** Velocidad máxima: **178,1 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **34,8 seg.** Consumos en ciudad: **10,3 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **5,6 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **6,7 l/100 km;** medio ponderado: **8,5 l/100 km.** Probado en el número: **310.**

PRECIO 2.450.000 PTAS.



aprilía
TUAREG

LA GRAN EVASION!



125 c.c. 30 C.V. Vel. 140 km/h.

TUAREG

POWERED BY
HALLING DIVISION



BERLINAS MEDIAS

TOYOTA CAMRY GLI 2.0

TOMANDO POSICIONES

Cilindrada: **1.998 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **128 CV.** Velocidad máxima: **191 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **33,1 seg.** Consumos en ciudad: **11,4 l/100 km.**; carretera a 90 Km/h: **6,4 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,3 l/100 km.**; medio ponderado: **9,6 l/100 km.** Probado en el número: **298.**

El Toyota Camry es una berlina de líneas clásicas y lujoso equipamiento que compete dentro de un segmento repleto de rivales muy duros.

La marca nipona no juega en España la baza de la potencia y las prestaciones brillantes, sino que ha apostado por la economía, un equipamiento muy completo y una conducción suave y relajada.



El Camry que se comercializa en nuestro país va provisto del mismo motor de dos litros y dieciséis válvulas de los Celica GT, pero en una versión descafeinada de 128 caballos. Las prestaciones se han quedado casi al límite de lo exigido y el coche acelera y se recupera honestamente gozando de una suavidad de marcha y un silencio envidiables.

Dentro de esa falta de brillantez en las prestaciones, lo que sí encontramos es una agradable elasticidad que ayuda a mantener una conducción muy relajada y unos consumos bastante recortados para el cubaje del motor y el peso del coche.

Una agradable sensación de seguridad nos acompaña constantemente, la dirección asistida es de endurecimiento variable en función de la velocidad y el cambio es de una precisión impecable y de fácil manejo. En general es un modelo sin grandes defectos y sí con grandes virtudes, con un equipamiento muy bueno que pagaremos a un precio elevado.

VIRTUDES

Facilidad de conducción
Silencio de marcha
Equipamiento completo

DEFECTOS

Dirección muy asistida
Potencia algo justa
Precio elevado

PRECIO 3.551.996 PTAS.

VOLVO 440 TURBO Y GLT

BARBAROS DEL NORTE

440 T: Cilindrada: **1.721 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **120 CV.** Velocidad máxima: **192,6 Km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,1 seg.** Consumos en ciudad: **13,4 l/100 km.**; carretera a 90 Km/h: **6,7 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,5 l/100 km.**; medio ponderado: **11,0 l/100 km.** Probado en el número: **272**

440 GLT: Cilindrada: **1.721 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **109 CV.** Velocidad máxima: **182,6 Km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **32,5 seg.** Consumos en ciudad: **10,6 l/100 km.**; carretera a 90 Km/h: **6,5 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,3 l/100 km.**; medio ponderado: **9,1 l/100 km.** Probado en el número: **267**



La obsesión de los diseñadores suecos por la fortaleza mecánica y por las soluciones más tradicionales ha cedido un poco en favor de otros aspectos como son las prestaciones y la vanguardia. El resultado es un familiar de tipo medio alto, bastante espacioso, y muy confortable, con una mecánica ágil y un comportamiento digno, en donde la seguridad activa es tan notable como la pasiva.

El motor de inyección es de origen Renault, acoplado un turbo en la versión así denominada que no ha podido evitar un carácter algo brusco.

El Volvo 440 es un coche amplio, con capacidad suficiente para cinco personas y que además tiene una accesibilidad excelente.

Calidad de acabado, silencio de marcha y equipamiento de alto nivel son aspectos a destacar en estos modelos que en nuestro país se venden a unos precios algo elevados.

VIRTUDES

Acabado y equipamiento
Habitabilidad
Facilidad de conducción

DEFECTOS

Reacciones del eje trasero
Autonomía escasa
Prestaciones pobres

PRECIO 440 T 3.227.454 PTAS.

PRECIO 440 GLT 2.867.259 PTAS.

EXTRA PRUEBAS



VW PASSAT GL

EL BARBARO DEL NORTE

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 112 CV. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 34,1 seg. Consumos en ciudad: 11,1 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7,8 l/100 km.; medio ponderado: 9,0 l/100 km. Probado en el número: 267.

EN la clase media europea y proveniente del norte, ha aparecido el nuevo Volkswagen Passat, que aporta una carrocería muy aerodinámica y estéticamente innovadora, para conquistar los mercados meridionales. El Passat, con algo más de cuatro metros y medio y gracias a su prodigiosa habitabilidad, resultado de un buen estudio aerodinámico,

puede competir, además de en su segmento natural, en el de coches de gama superior, como pueden ser los Opel Omega o Ford Scorpio. En el interior, el Passat sorprende por el gran espacio libre para las piernas de los ocupantes del asiento posterior; éste además, admite la posibilidad de una inclinación del respaldo. El maletero tiene un buen volumen de carga y podrá satisfacer las exigencias de equipaje de toda una familia. Los asientos delanteros son lo suficientemente confortables y se consigue una buena postura al volante, que además se puede regular en altura. En cuanto a comportamiento, el Passat lo tiene estupendo y se muestra ágil, incluso en carreteras de montaña, a pesar de su tamaño. El motor, que es excelente, pone muy buena voluntad en las recuperaciones, pero se queda un poco corto a la hora de mover una carrocería tan grande y eso que le han acordado un poco las relaciones del cambio, para tratar de darle un poco más de brío.

VIRTUDES

Excelente comportamiento
Confort de marcha
Habitabilidad y acabado

DEFECTOS

Cambio impreciso
Ventilación mediocre
Recuperaciones lentas

PRECIO 2.642.201 PTAS.



VW PASSAT GT 16V

AL GUSTO EUROPEO

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 136 CV. Velocidad máxima: 204,9 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 seg. Consumos en ciudad: 11,3 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 7,3 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 8,4 l/100 km.; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 298.

DENTRO de las berlinas dotadas con un motor multiválvulas, el Volkswagen Passat se presenta en el mercado con una aerodinámica bien conseguida, con una potente motorización y con una habitabilidad interior muy espaciosa. El uso de la técnica multiválvula está muy de moda en los últimos años y resulta muy eficaz a la hora de elevar la potencia

del motor. El motor del Passat, como suele ser frecuente en los multiválvulas, es un motor que empuja a alto régimen. La elasticidad tampoco es su punto fuerte, pues le cuesta bastante subir de vueltas cuando gira a un bajo régimen. Esta característica se agrava aún más, por la dotación de unos desarrollos largos del cambio. Hay que resaltar del manejo del cambio, que en los antiguos Passat era casi perfecto, la pérdida de la facilidad de su manejo, por la incorporación de un complejo sistema de mando por cable en lugar del varillaje habitual. El puesto de conducción está bien conseguido, con una buena visibilidad tanto delantera como trasera. La iluminación, ya buena del Passat, está reforzada con unos faros de largo alcance y proyectores de niebla. Por último hay que destacar su equipamiento, muy completo, que incluye asistencia en la dirección y una computadora de viaje, que ofrece datos de consumo, velocidad y temperatura.

VIRTUDES

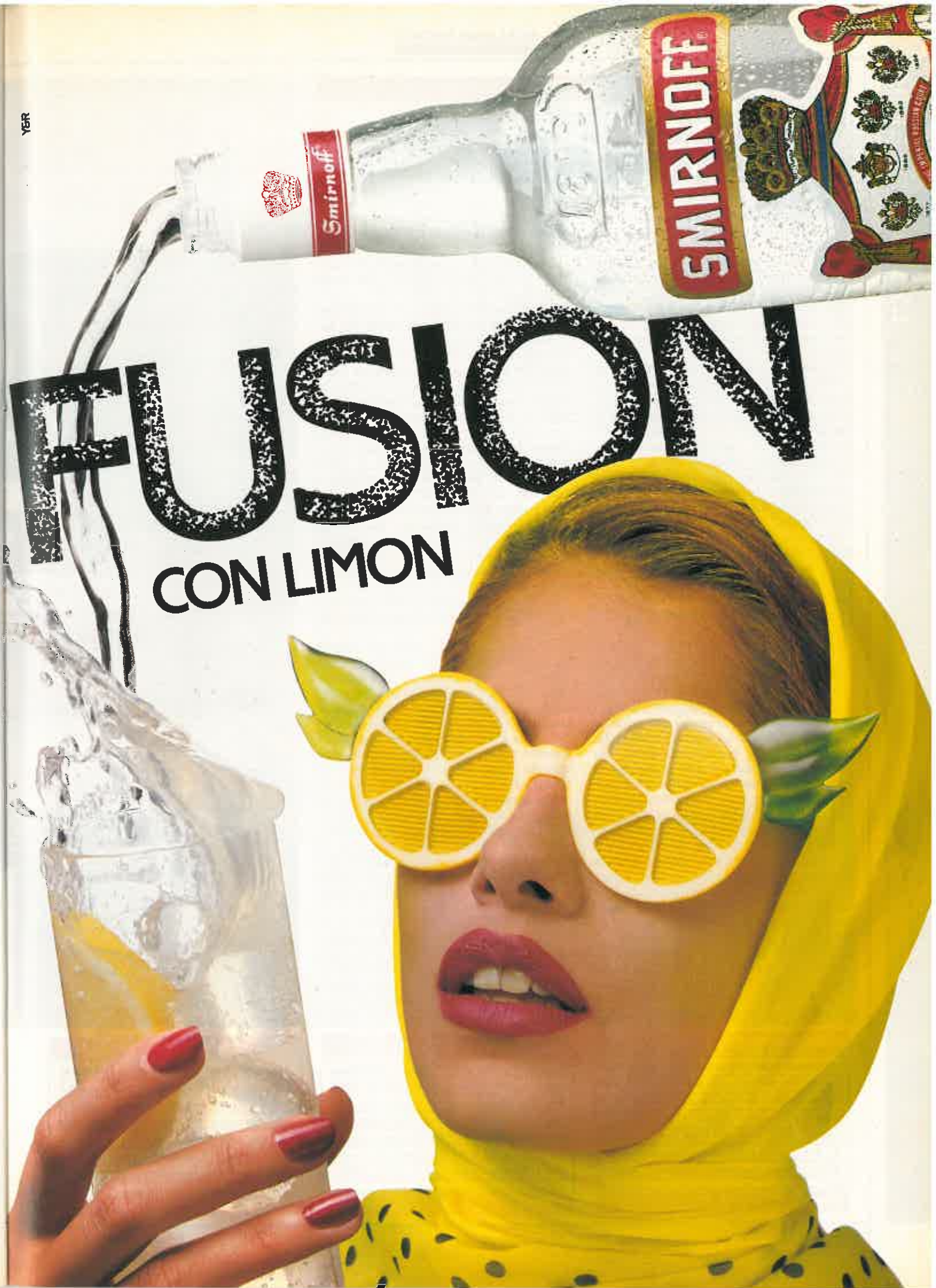
Estabilidad
Habitabilidad interior
Confort de marcha

DEFECTOS

Cambio impreciso
Desarrollos largos
Motor poco elástico

PRECIO 3.051.048 PTAS.

YER



HONDA ACCORD FRENTA A SUS RIVALES

CINCO SAMURAI

DURANTE el pasado año se han vendido en España cinco mil coches japoneses. Las cinco berlinas aquí comparadas constituyen una parte importante de ese mercado. Todas ellas pueden clasificarse como berlinas de lujo, algunas con un matiz más deportivo que otras. El denominador común de todas es la impecable calidad del acabado y un equipamiento muy completo.

El Mazda es, junto con el Honda Accord, el coche que más se acerca a los gustos del consumidor europeo. Su motor resulta excepcionalmente elástico para ser un multiválvulas, aunque unos desarrollos de cambio excesivamente largos no nos permiten llevar a cabo una conducción todo lo relajada que quisiéramos, al tener que recurrir constantemente a la palanca de cambios. Su habitabilidad es superior a la de sus rivales, así como la capacidad de su maletero. Los frenos, dotados con un ABS muy suave y eficaz, son especialmente fuertes. Al igual que el Mazda, el Mitsubishi Galant ofrece una suspensión regulada electrónicamente y que es posible seleccionar desde el cuadro de mandos. También podemos controlar la altura de la carrocería a nuestro gusto, aunque al rodar a velocidades altas, automáticamente el regulador seleccionará la posición más baja. El sistema funciona bastante bien, lo que permite al Galant ofrecer un confort de marcha por encima de sus competidores. Su motor resulta muy suave, e incluso al superar los doscientos kilómetros por hora apenas se aprecian ruidos de cualquier índole. La habitabilidad del Mitsubishi es buena, aunque no llega a las excelentes cifras de algunos de sus rivales. El maletero, por contra, resulta escaso.

De los cinco coches comparados, el Subaru, fiel a su tradición, es el único que ofrece un sistema permanente de tracción a las cuatro ruedas. Dispone, además, de un cambio dotado de «reductura», por lo que podemos decir que el Subaru dispone de diez marchas. Todo ello hace de esta berlina el vehículo ideal para zonas de hielos y nieves

frecuentes, o para quienes se tengan que enfrentar con frecuencia a caminos embarrados, donde la tracción integral, combinada con un sistema de suspensión electroneumática (similar al usado por Citroën), le convierten en un coche muy eficaz.

El Nissan Bluebird es el más veterano de todos los aquí probados. Su habitabilidad es excelente, y su equipamiento resulta superior a la media ofrecida por sus rivales. El motor es similar al del Subaru, 1.800 con turbo, lo que se nota en la poca potencia disponible a bajas revoluciones. El comportamiento se ve penalizado por un tren delantero algo perezoso a la hora de tomar una curva. Por lo demás, el coche destaca por su buena presentación y acabado. La dirección tiene la dureza justa, algo que no suele ser frecuente entre los coches japoneses, que suelen pecar de una dirección excesivamente asistida. Por su parte, el cambio tiene un manejo suave y preciso, virtud que puede hacerse extensiva a los cinco coches aquí comparados y a la gran mayoría de los coches de procedencia japonesa.

El Honda posee el perfil más elitista de todo el grupo. Su motor es muy agradable de conducir, y, pese a su escasa potencia, tira desde muy bajas revoluciones. Su estabilidad es irreprochable, y únicamente sobre piso en mal estado la excesiva dureza de la amortiguación repercutirá sobre el confort de marcha. Una suspensión con control electrónico le proporcionaría un comportamiento mucho más homogéneo en todos los terrenos, a la vez que eliminaría las pérdidas de tracción existentes en la salida de los virajes lentos. El equipamiento es el más completo del grupo, aunque el antibloqueo de frenos sólo está disponible por el momento como opción.

En resumen, nuestras preferencias en el apartado mecánico van orientadas hacia los motores dos litros, en especial al Mitsubishi. En comportamiento también el Galant sale vencedor, seguido muy de cerca por el Mazda, beneficiándose ambos de unas suspensiones



HONDA ACCORD 2.0i 16V

Cilindrada: 1.958 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 137 CV. Velocidad máxima: 199,4 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,3 seg. Consumos en ciudad: 12,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km; medio ponderado: 11,2 l/100 km. Probado en el número: 298.

PRECIO 3.578.288 PTAS.

MAZDA 626 2.0i

Cilindrada: 1.998 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 148 CV. Velocidad máxima: 199,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 seg. Consumos en ciudad: 13,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km; medio ponderado: 11,0 l/100 km. Probado en el número: 298.

PRECIO 3.732.093 PTAS.

MITSUBISHI GALANT GTi 16V

Cilindrada: 1.997 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 145 CV. Velocidad máxima: 204,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,8 seg. Consumos en ciudad: 11,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,3 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,1 l/100 km; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 298.

PRECIO 3.808.499 PTAS.

NISSAN BLUEBIRD TURBO

Cilindrada: 1.809 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 135 CV. Velocidad máxima: 184,1 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,7 seg. Consumos en ciudad: 15,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,7 l/100 km; medio ponderado: 12,3 l/100 km. Probado en el número: 298.

PRECIO 2.610.865 PTAS.

SUBARU 4WD TURBO

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: A las 4 ruedas.
Potencia: 136 CV. Velocidad máxima: 186,9 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,5 seg. Consumos en ciudad: 12,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,6 l/100 km; medio ponderado: 10,7 l/100 km. Probado en el número: 298.

PRECIO 3.716.981 PTAS.

muy elaboradas. El punto de referencia en cuanto a la habitabilidad lo marca el Honda. Subaru, por su parte, juega la atractiva baza de la tracción integral. En cuanto a equipamiento, todos están a un altísimo nivel, destacando en especial el Nissan Bluebird y el Honda Accord. Pero no debemos olvidar que el Nissan, fabricado en Inglaterra, es cerca de un millón de pesetas más barato que cualquiera de sus rivales.

LAS BERLINAS 4 x 4

TODAS SON TOTALES

ESTA prueba reúne a una muestra de la oferta que en vehículos con tracción total existen en España.

Todos ellos están concebidos para mejorar en lo posible el comportamiento sobre los terrenos deslizantes y elevar el grado de seguridad de marcha en

Ford tiene los coches más homogéneos y confortables y además son los que menor sobreprecio tienen por la tracción integral.

El más equilibrado es el coche de BMW, es decir, el 325 ix, con una suavidad de funcionamiento muy especial;

más de sencillo de conducir. El Subaru tiene unas reacciones más vivas y es algo más difícil de conducir en situaciones adversas. Los dos están bien terminados y cuentan con un equipamiento muy completo, pero todavía les falta una red de asistencia más completa.

En el caso del Alfa Romeo 33 es el único que no tiene tracción permanente, sino que tiene un sistema de desconexión manual que permite al 33 salir de las situaciones más comprometidas en terrenos difíciles.

Al no disponer de diferencial central,



ALFA ROMEO 33 4 x 4

Cilindrada: 1.490 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas/Delantera**. Potencia: 150 CV. Velocidad máxima: 181 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,5 seg. Consumos en ciudad: 11,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,4 l/100 km; medio ponderado: 9,3 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 1.877.382 PTAS.

BMW 325 ix

Cilindrada: 2.494 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 171 CV. Velocidad máxima: 208 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,4 seg. Consumos en ciudad: 13,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km; medio ponderado: 11,7 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 4.923.014 PTAS.

FORD SCORPIO GHIA

Cilindrada: 2.833 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 150 CV. Velocidad máxima: 206 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,7 seg. Consumos en ciudad: 15,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 8,2 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,3 l/100 km; medio ponderado: 12,6 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 4.756.303 PTAS.

FORD SIERRA LONGWAY 4 x 4

Cilindrada: 2.792 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 150 CV. Velocidad máxima: 200 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 seg. Consumos en ciudad: 14,1 l/100 km; carretera a 90 km/h: 8,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,6 l/100 km; medio ponderado: 12,0 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 3.846.899 PTAS.

cualquier tipo de circunstancia.

Todos lo consiguen, aunque, eso sí, la conducción de un vehículo de este tipo de tracción requiere un periodo de adaptación por parte del conductor. Este se encontrará con unas reacciones muy distintas a las que hasta ahora ha experimentado, pero no cabe duda que una vez acostumbrados se mejora la conducción, sobre todo en cuanto a seguridad.

LANCIA DELTA INTEGRALE

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 185 CV. Velocidad máxima: 217 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 27,5 seg. Consumos en ciudad: 11,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 11,1 l/100 km; medio ponderado: 10,6 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 3.648.664 PTAS.

por contra, el precio es demasiado elevado.

El Integrale de Lancia, en este caso el de ocho válvulas, consigue altísimas prestaciones y un comportamiento y efectividad envidiables. Se le puede considerar el mejor tracción total de todos, pero falla en apartados como el de habitabilidad, acabado, etcétera.

Por parte de los japoneses, tenemos el Mazda, efectivo y equilibrado, ade-

MAZDA 323 4WD

Cilindrada: 1.997 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 150 CV. Velocidad máxima: 196 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 28,8 seg. Consumos en ciudad: 12,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,5 l/100 km; medio ponderado: 10,8 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 3.535.525 PTAS.

Mercedes ha conseguido un grado de sofisticación muy alto con su sistema 4 matic. Alta tecnología al servicio del conductor que se encuentra con un sistema electrónico que sólo se pone en funcionamiento cuando las circunstancias lo requieren. Es también el más lujoso, el más confortable y el que mejor cifra de velocidad máxima ha conseguido. Pero todo esto tiene un precio y, por supuesto, bastante alto.

MERCEDES 300 4 MATIC

Cilindrada: 2.962 c.c. Tracción: **Trasera/A las cuatro ruedas**. Potencia: 190 CV. Velocidad máxima: 228 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,7 seg. Consumos en ciudad: 14,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km; medio ponderado: 12,0 l/100 km. Probado en el n.º: 270.

PRECIO 7.017.884 PTAS.

tiene ciertas limitaciones, pero es el más barato y el sobreprecio, con respecto a su hermano de gama, no supera las doscientas mil pesetas.

Ya se van conociendo en nuestro país estos vehículos y la creencia de que la tracción total es una moda o se limita a los todo terreno o a los modelos muy sofisticados queda desmentida con esta prueba. Hay vehículos de todas clases, precios y tamaños.

SUBARU COUPE 1.8 TURBO 4WD

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Potencia: 136 CV. Velocidad máxima: 195 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32 seg. Consumos en ciudad: 12,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,8 l/100 km; medio ponderado: 10,7 l/100 km. Probado en el número: 270.

PRECIO 3.607.377 PTAS.

D I S E Ñ O

M A D E B Y

G R U N D I G

GRUNDIG

Expóngalo en su automóvil

Máquina de coleccionistas.

Tecnología High End con personalidad propia.

Diseñado y firmado por un nombre mítico, F.A. Porsche. Un chasis de diseño revolucionario con todos los avances posibles en un autorradio de elite.

Sistema HAD. Un nuevo concepto de recepción que permite una perfecta separación entre emisoras muy próximas. Óptima recepción de las emisiones más débiles. Y la corrección de las señales perturbadas para conseguir una excelente escucha.

Radio Data System. El sistema de información más sofisticado que existe en la actualidad. A través del cual podrá recibir todos los datos sobre las emisoras FM que sintonice. Consiguiendo la mejor calidad de emisión en cada zona por la que transite. Y obteniendo información sobre el estado del tráfico, a partir del momento en que se emita este servicio.

Speed Control Volume. Que regula el volumen en función de la velocidad del automóvil.

Y un revolucionario Doble Sistema de Seguridad. Mediante código numérico secreto y un panel de mandos extraíble que le permite llevarse el autorradio sin sacarlo del coche.

Para que los 4 x 40 vatios de potencia de pico, el HAD, el RDS, el SCV y la firma de F.A. Porsche sólo resulten irresistibles para usted. Durante mucho tiempo.



ALFA 164 FRENTE A SUS RIVALES

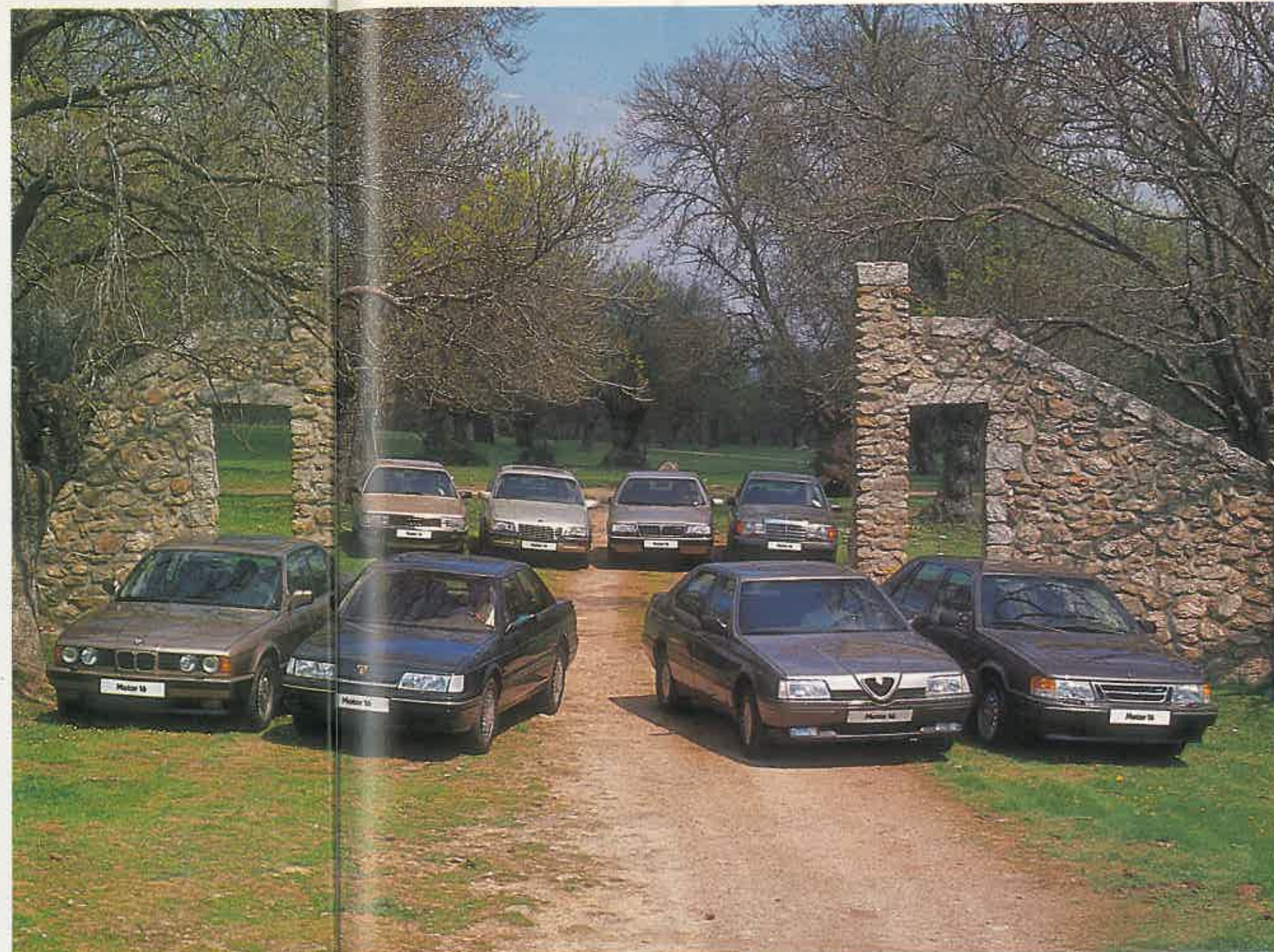
EUROPEOS DE PRIMERA

El Alfa 164 3.0 está integrado en un segmento compuesto por berlinas de tres volúmenes con cuatro puertas, con un precio que ronda los cinco millones de pesetas y que se fabrican en Europa. Un tipo de coches dirigido principalmente a ejecutivos y profesionales bien situados; son, ante todo, coches rápidos y confortables, con potencias en torno a los 170 caballos, capaces de llevar a sus ocupantes con un alto nivel de confort durante muchos kilómetros. Los rivales del modelo italiano los encontramos en el Audi 200 Turbo, BMW 525i, Lancia Thema Turbo IE 16V, Mercedes 260 E, Opel Senator 3.0 CD, Rover 827 Sterling y Saab 9000 CD.

Puestos a analizar el aspecto mecánico, podemos comprobar que hay coches con tracción delantera y trasera, impulsados por motores de cuatro, cinco y seis cilindros, turbos y atmosféricos y con culatas de dos y cuatro válvulas por cilindro, pero, en definitiva, y es lo que nos importa, con un rendimiento muy similar, ya que después de efectuar la prueba de estos ocho coches hemos podido comprobar que sobrepasan holgadamente los 200 kilómetros por hora y tienen un consumo medio en torno a los 11 litros cada 100 kilómetros. De todos, el más rápido es el Alfa 164, aunque el Lancia y el Audi le ganen en aceleraciones y recuperaciones. Sin embargo, y a pesar de que aceleran y recuperan mejor, tanto el Lancia como el Audi son los que tienen los motores más desagradables de conducir; en los dos, cuando sopla el turbo con decisión tenemos una patada brutal de potencia. Puestos a buscar mo-

tores suaves y progresivos, nos tenemos que quedar con el Alfa y el Rover, detrás de estos dos modelos podemos situar al BMW, que por otro lado es el más económico en término medio. Un poco más atrás y en un grupo homogéneo se encuentran el Mercedes, que ofrece unas cifras muy razonables; el Opel Senator, que si bien no es el que tiene un motor de los más brillantes, se mueve con una gran agilidad, y el Saab 9000, que cuenta con un propulsor poco progresivo, que se ve penalizado además por unos desarrollos del cambio un poco largos.

El comportamiento de estos coches es bueno en general, aunque puestos a buscar diferencias podemos decir que el Lancia y el BMW son los más manejables. Con respecto al primero, las pegadas que le podemos buscar se deben a la pérdida de motricidad si aceleramos en apoyo, sobre todo cuando entra el turbo, que lo hace de forma brutal. Con respecto al segundo, al límite, tiene la típica tendencia de los tracciones traseras y tiende a derrapar del tren trasero. Ambos, además, junto al Rover, son los que mejor frenan. En un segundo escalón, y por lo que a comportamiento se refiere, podemos colocar al Saab, Opel, Mercedes y Rover, tanto el Saab como el Rover, si el pavimento no es bueno, al límite, aparecen unas reacciones del eje posterior un poco incómodas, mientras que el Mercedes y el Opel tienen tendencia a tirar de morro en las curvas, lo que les resta manejabilidad. Por lo que se refiere al Alfa y al Audi, el primero de ellos en curvas cerradas acusa una notable pérdida de tracción y sobre pavimento



ALFA 164 3.0

Cilindrada: 2.959 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 192 CV. Velocidad máxima: 230 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 28,3 seg. Consumos en ciudad: 13,7 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,8 l/100 km; medio ponderado: 11,3 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.019.609 PTAS.

AUDI 200 TURBO

Cilindrada: 2.144 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 182 CV. Velocidad máxima: 226 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,5 seg. Consumos en ciudad: 14 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,6 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,2 l/100 km; medio ponderado: 11,7 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.854.716 PTAS.

BMW 525i

Cilindrada: 2.494 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 170 CV. Velocidad máxima: 223 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,8 seg. Consumos en ciudad: 13,3 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,3 l/100 km; medio ponderado: 10,8 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.274.202 PTAS.

LANCIA THEMA TURBO 16V

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 185 CV. Velocidad máxima: 223 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 seg. Consumos en ciudad: 11,6 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,2 l/100 km; medio ponderado: 10,2 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 4.567.094 PTAS.

MERCEDES 260 E

Cilindrada: 2.599 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 170 CV. Velocidad máxima: 219 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,0 seg. Consumos en ciudad: 13,4 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,2 l/100 km; medio ponderado: 11,4 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.345.874 PTAS.

OPEL SENATOR 3.0 CD

Cilindrada: 2.989 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 177 CV. Velocidad máxima: 217 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,8 seg. Consumos en ciudad: 14 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,9 l/100 km; medio ponderado: 11,7 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.035.204 PTAS.

ROVER 827 STERLING

Cilindrada: 2.675 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 177 CV. Velocidad máxima: 219 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,8 seg. Consumos en ciudad: 13,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 8,1 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9 l/100 km; medio ponderado: 11,4 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.511.014 PTAS.

SAAB 9000 CD

Cilindrada: 1.985 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 175 CV. Velocidad máxima: 229 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,3 seg. Consumos en ciudad: 12,8 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 10,3 l/100 km; medio ponderado: 10,9 l/100 km. Probado en el número: 290.

PRECIO 5.994.514 PTAS.

irregular obliga a corregir constantemente con el volante para llevar el coche en línea recta. El Audi, por su parte, también muestra pérdidas de tracción en apoyos fuertes y tendencia a se-

guir recto en la entrada de las curvas. El confort de las suspensiones es bastante similar, siendo las del Alfa y las del Saab las que tienen los tarados más duros, dirigidos a una conducción rápida,

pero sin que repercuta en la comodidad.

En habitabilidad, a la cabeza se encuentran el Audi, el Opel y el BMW. A continuación van el Alfa, el Saab y el Lancia, siendo el Mercedes el menos

amplio de todos. En cuanto a calidades de acabado, el Mercedes, es sin duda superior a sus rivales, en general el nivel es muy alto, si bien hay que señalar al Opel como el último de la fila.

ALFA ROMEO 164 TS Y TD

LA MARCA PININFARINA

164 TS: Cilindrada: **1.962 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **148 CV.** Velocidad máxima: **218,0 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **31,3 seg.** Consumos en ciudad: **13,1 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **6,8 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **8,8 l/100 km.**; medio ponderado: **10,8 l/100 km.** Probado en el número: **277.**

164 TD: Cilindrada: **2.500 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **117 CV.** Velocidad máxima: **204,0 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **32,5 seg.** Consumos en ciudad: **8,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **5,4 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **7,3 l/100 km.**; medio ponderado: **7,6 l/100 km.** Probado en el número: **287.**



VIRTUDES

Prestaciones brillantes
Equipamiento completo
Habitabilidad interior

DEFECTOS

Pérdidas de motricidad
Detalles de acabado
Suspensión algo dura

PRECIO 3.899.608 PTAS.

PRECIO 4.071.513 PTAS.

son argumentos de lujo para un familiar de precio muy elevado.

El Audi V8 utiliza un motor espectacular, un motor de ocho cilindros que tira con energía en regímenes elevados, sin perder por ello su tono señorial cuando se rueda a un ritmo tranquilo. Es necesario criticar el cambio automático, que resta cierta agilidad al conjunto.

Los frenos hacen gala de una eficacia espectacular y parecen insensibles a los tratos más despiadados.

El interior está recubierto con materiales de primerísima calidad y la terminación no admite ni la menor pega. La tapicería de cuero y los listones de madera noble ponen la nota de prestigio en un conjunto que rezuma calidad.

El precio final, próximo a los diez millones de pesetas, es demasiado alto y resta difusión a un automóvil que hace gala de una seguridad activa y pasiva digna de los mayores elogios. Es una lástima que el precio sea tan contundente.

VIRTUDES

Comportamiento
Sistema de frenos
Equipamiento y terminación

DEFECTOS

Ruidos aerodinámicos
Ausencia de cambio manual
Precio elevado

PRECIO 9.794.629 PTAS.

AUDI V8

BIEN PLANTADO

Cilindrada: **3.562 c.c.** Tracción: **Integral permanente.** Potencia: **250 CV.** Velocidad: **236,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **29,8 seg.** Consumos en ciudad: **15,9 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **9,2 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **10,3 l/100 km.**; medio ponderado: **13,3 l/100 km.** Probado en el número: **296.**

AUDI conoce a fondo la tracción integral, los coches de la marca alemana fueron pioneros de la especialidad y todavía siguen marcando la pauta. El V-8 es la máxima expresión de esa técnica; un comportamiento excepcional en todas las circunstancias, unos frenos de primera que dan plena confianza a la persona sentada al volante y un acabado impecable



son argumentos de lujo para un familiar de precio muy elevado.

El Audi V8 utiliza un motor espectacular, un motor de ocho cilindros que tira con energía en regímenes elevados, sin perder por ello su tono señorial cuando se rueda a un ritmo tranquilo. Es necesario criticar el cambio automático, que resta cierta agilidad al conjunto.

Los frenos hacen gala de una eficacia espectacular y parecen insensibles a los tratos más despiadados.

El interior está recubierto con materiales de primerísima calidad y la terminación no admite ni la menor pega. La tapicería de cuero y los listones de madera noble ponen la nota de prestigio en un conjunto que rezuma calidad.

El precio final, próximo a los diez millones de pesetas, es demasiado alto y resta difusión a un automóvil que hace gala de una seguridad activa y pasiva digna de los mayores elogios. Es una lástima que el precio sea tan contundente.

VIRTUDES

Comportamiento
Sistema de frenos
Equipamiento y terminación

DEFECTOS

Ruidos aerodinámicos
Ausencia de cambio manual
Precio elevado

PRECIO 9.794.629 PTAS.



BMW 530i

EL ARISTOCRATA

Cilindrada: **2.986 c.c.** Tracción: **Trasera.** Potencia: **188 CV.** Velocidad máxima: **229,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **29,8 seg.** Consumos en ciudad: **14,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **7,4 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **10,2 l/100 km.**; medio ponderado: **12,1 l/100 km.** Probado en el número: **267.**

BMW ha conseguido con el 530i, comercializar una berlina rápida, cómoda, espaciosa y a la vez con mucha clase. La marca germana ha trasladado a su nueva Serie 5, el estilo estético mostrado en los nuevos Serie 7 pero diferenciándolos en su parte trasera. Con algo más de cuatro metros y medio de longitud, BMW ha conseguido unos interiores realmente

muy espaciosos. Los pasajeros que se suban al 530i tendrán una agradable sensación de amplitud, sin estrecheces para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Los asientos son buenos, confortables y con unos guarnecidos consistentes, de los que no se hunden y que a la vez sujetan bien a sus ocupantes. Asimismo, el asiento del conductor tiene múltiples reglajes que facilitan una postura cómoda al volante. El motor, un seis cilindros en línea, nos permite rodar rápido, a la par que seguro, destacando por su asombrosa elasticidad. El cambio, que es manual, se maneja con gran precisión y suavidad. La dirección tiene un buen grado de asistencia, sin pecar de demasiado blanda. Y en lo que se refiere al comportamiento, el BMW va como sobre raíles, siempre y cuando no se le apure.

El BMW 530i es un coche de presentación clásica, sobria, con unos acabados y ajustes impecables y con un cierto aire aristocrático.

VIRTUDES

Excelente motor
Amplitud y confort
Prestaciones y consumo

DEFECTOS

Lagunas de equipamiento
Falta de iluminación de algunos mandos
Recuperaciones lentas

PRECIO 5.874.203 PTAS.



CITROËN XM

LUJO Y FUTURO

Cilindrada: **2.975 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **170 CV.** Velocidad máxima: **206,8 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **29,9 seg.** Consumos en ciudad: **16,2 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **10,1 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **11,6 l/100 km.**; medio ponderado: **13,9 l/100 km.** Probado en el número: **304.**

NO era tarea fácil la sustitución del CX, pero con el lanzamiento en Europa del nuevo buque insignia, el XM, Citroën ha vencido este reto. No menos de una docena de bocetos fueron rechazados en los últimos años, hasta que por fin un proyecto creado en el Centro de Diseño y con la colaboración del carrocerero Bertone, vio la luz. El resultado es una

carrocería de dos volúmenes con portón trasero, como todos los Citroën desde hace muchos años. La línea, con un coeficiente aerodinámico de 0,28, tiene una amplia superficie acristalada y presenta un escalonamiento lateral.

La versión del XM probada es la que lleva un motor de seis cilindros en V, la más potente y mejor equipada. El motor es suave, silencioso y con notable potencia a regímenes bajos y medios, con excelente capacidad de recuperación. Su mayor defecto es la avidez de combustible cuando se rueda deprisa. La caja de cambios, que por ahora sólo es ofertada en su versión manual, tiene un funcionamiento suave y preciso; los desarrollos resultan algo cortos, sobre todo en quinta. El sistema de suspensión del XM, es, sin duda, su elemento más destacado. El sistema hidráulico, que utiliza Citroën desde hace bastante tiempo, permite ofrecer una suspensión inteligente, cuyos parámetros se modifican automáticamente.

VIRTUDES

Excelente estabilidad
Buena habitabilidad
Frenos potentes

DEFECTOS

Tacto de la dirección
Consumos altos
Visibilidad hacia atrás

PRECIO 4.600.000 PTAS.

DYNAGEL

LIQUIDO DE REFRIGERACION
ANTICONGELANTE / REFRIGERANTE

**EL NUEVO
PODER**

Con DYNAGEL nace la generación de Líquidos Refrigerantes del futuro.
PROTECCION TOTAL: Refrigerante, Anticongelante y Anticorrosivo.

REFRIGERANTE: Hasta +125°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1120

ANTICONGELANTE: Hasta -38°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1177 (según mezcla)

ANTICORROSIVO: Representa el avance más espectacular de los últimos tiempos en la lucha contra la corrosión. Asegura la PROTECCION TOTAL de cualquier pieza metálica del Circuito de Refrigeración, ya sea de Aluminio, Aleaciones de Aluminio, o cualquier otro metal por sensible que sea (hasta 12 metales y aleaciones distintas).

Con un conjunto de aditivos especialmente equilibrados y estables que le convierten en el único capaz de garantizar la protección anticorrosiva en las paredes del bloque, donde las temperaturas de trabajo superan los 150°C.

SIMULACION DE LOS EFECTOS PRODUCIDOS POR LOS REFRIGERANTES EN LAS PAREDES DEL BLOQUE.
Test de corrosión por transmisión de calor.
—HOT FINGER—

CON UN ANTICONGELANTE NORMAL



CON DYNAGEL



Sólo DYNAGEL ha superado los más duros ensayos por transmisión de calor.



**PROTECCION
TOTAL 12 METALES**

DYNAGEL,
un solo color fluorescente para detectar fugas.



DYNAMIC, S.A.

Polígono Industrial Santa Rita, 08755 CASTELLBISBAL (Barcelona) - Tel. (93) 772.11.12 - Télex: 93524 DylE

BERLINAS DE LUJO



FIAT CROMA 2.0 i.e. Y TURBO D i.d.

VIGOR LATINO

2.0 i.e.: Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 120 CV. Velocidad máxima: 192,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,4 seg. Consumos en ciudad: 10,0 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 6,6 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.; medio ponderado: 8,9 l/100 km. Probado en el número: 269.

Turbo D i.d.: Cilindrada: 1.929 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 92 CV. Velocidad máxima: 173,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 36,9 seg. Consumos en ciudad: 6,3 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 4,3 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 6,4 l/100 km.; medio ponderado: 5,7 l/100 km. Probado en el número: 303.

VIRTUDES

Comportamiento
Consumos ajustados
Habitabilidad y confort

DEFECTOS

Rumores mecánicos
Detalles de acabado
Asientos delanteros

PRECIO 2.0 i.e. 3.121.634 PTAS.

PRECIO T.D. 2.739.909 PTAS.

FORD SCORPIO 2.0 EFI

TODOS UN CUERPO

Cilindrada: 1.993 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 188,6 km/h. Aceleración 1.000m salida parada: 33,8 seg. Consumos en ciudad: 12,5 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 5,8 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 7,2 l/100 km.; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 269.

El mercado de las berlinas de cierto nivel siempre ha tenido en el Ford Scorpio uno de sus principales exponentes. El motor dos litros con inyección (que pronto será sustituido por una versión más potente) se muestra sobrio y muy suave, aunque el cambio, excesivamente largo, obliga a apurar las marchas cortas, lo que acaba repercutiendo ante el

surtidor. El comportamiento del Ford es bueno, su suavidad de marcha es muy alta, y sólo con firme resbaladizo deberemos tener precaución por su condición de tracción trasera. En busca de un nivel de confort alto, Ford ha equipado al Scorpio con una suspensión algo blanda, por lo que los balanceos en curva son evidentes, sin que nunca llegue a afectar a la seguridad del vehículo. Los frenos, equipados con sistema ABS, se muestran suficientes para el elevado peso del coche.

La habitabilidad del Ford es excelente, el espacio es amplio para los pasajeros de las plazas tanto delanteras como traseras. Los asientos, muy cómodos y amplios, forman parte de un interior orientado en busca de la mayor comodidad posible. El equipamiento, como en casi todos los coches de origen germano, es escaso. La extensísima lista de opciones permite dotar al coche de un equipamiento a nuestra medida, pero a costa de pagar un sobreprecio.

VIRTUDES

Frenos con ABS
Buena habitabilidad
Confort de marcha

DEFECTOS

Desarrollos largos
Balanceo de la carrocería
Recorridos de la palanca de cambios

PRECIO 2.932.019 PTAS.





JAGUAR SOVEREIGN

UN GRAN COCHE

Cilindrada: **3.980 c.c.** Tracción: **Trasera.** Potencia: **235 CV.** Velocidad máxima: **220 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **29,7 seg.** Consumos en ciudad: **17,3 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **9,5 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **11,3 l/100 km.**; medio ponderado: **14,4 l/100 km.** Probado en el número: **317.**

ción. Para esto último, se ha subido la cilindrada hasta casi los 4.000 centímetros cúbicos. El par motor es ahora más elevado, y también se ha conseguido disponer de él en un margen de revoluciones mucho mayor. Este Jaguar es progresivo y el cambio automático con el que cuenta funciona con suavidad y apenas se nota cuando entran las velocidades.

Tanto las aceleraciones como las recuperaciones, son notables y con él se alcanza una velocidad de 220 kilómetros por hora.

Teniendo en cuenta su potencia y su elevado peso, no se puede decir que consuma mucho. Sólo realizando una conducción más deportiva, esta cifra aumenta considerablemente.

Se trata de un vehículo con un excelente comportamiento rutero, en el que las irregularidades de la carretera no se transmiten de forma seca a los pasajeros. Otra de sus virtudes son sus frenos, así como una presentación y acabado impecables.

VIRTUDES

Confort de marcha
Estabilidad
Frenos

DEFECTOS

Rueda de repuesto en el maletero
Peso elevado
Diámetro de giro

PRECIO **8.171.026 PTAS.**

LANCIA THEMA 16V Y 8.32

ASUNTOS DE FAMILIA

16V: Cilindrada: **1.995 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **150 CV.** Velocidad máxima: **207 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **30,8 seg.** Consumos en ciudad: **13,9 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **7,1 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **9,5 l/100 km.**; medio ponderado: **11,4 l/100 km.** Probado en el número: **277.**

8.32: Cilindrada: **2.927 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **215 CV.** Velocidad máxima: **236 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **28,1 seg.** Consumos en ciudad: **15,1 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **8,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **10,8 l/100 km.**; medio ponderado: **12,6 l/100 km.** Probado en el número: **284 y 308.**

ESTAMOS ante dos berlinas familiares con la misma carrocería, pero con distinto carácter. Se trata del Thema 16V con un motor de dos litros y 148 caballos y del 8.32, un Thema muy especial dotado de un motor Ferrari de tres litros y 215 caballos que montaban en su día los míticos modelos italianos del cavallino rampante 308 GTB y GTS.

En ambos casos el motor responde de manera excepcional, por supuesto con diferencias. Las prestaciones son muy buenas y el comportamiento general está también a la altura. En el caso del 8.32 se ha recurrido a una suspensión controlada electrónicamente.

Ambas versiones compiten en sus respectivos segmentos con razones poderosas para estar en los primeros lugares. Modelos sin duda para un tipo de cliente amante del lujo y las prestaciones.

VIRTUDES

Motor potente y prestaciones
Buen comportamiento
Confort de suspensión

DEFECTOS

Consumo elevado
Alumbrado de cruce
Asientos poco envolventes

PRECIO 16V **4.470.004 PTAS.**PRECIO 8.32 **7.868.683 PTAS.**ELEGIDO POR
LOS ELEGIDOS

Sólo los elegidos pueden elegir. A ellos, Pirelli les ofrece lo mejor: el P600. Algo más que un neumático, un concepto nuevo capaz de mejorar las prestaciones de cualquier vehículo.

El diseño helicoidal de su banda de rodaje aumenta notablemente su agarre y maniobrabilidad en todo tipo de condiciones.

Mientras la tecnología de los fabricantes de automóviles avanza,



Pirelli estará allí dando soluciones. El resultado es claro: su homologación por parte de las primeras marcas. Pirelli P600. Elegido por los elegidos.



Ahora, un Kipo de regalo por la compra de sus neumáticos Pirelli SR y TR.

Infórmese en su distribuidor habitual Pirelli. Sólo hasta el 30 de Noviembre 1989

PIRELLI

MERCEDES 190 E 2.5 16V

CASI PERFECTO

Cilindrada: 2.490 c.c. Tracción: Trasera.
Potencia: 204 CV. Velocidad máxima: 234 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 28,3 seg. Consumos en ciudad: 17,3 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 8,2 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.; medio ponderado: 13,7 l/100 km. Probado en el número: 285.



inconvenientes, y animados en superar al BMW M-3 lo potenciaron mucho más. El resultado fue el 190 E 2.5 16V, un vehículo equipado con un motor excepcional con un elevado rendimiento en cualquier régimen de giro y que, a pesar de que los desarrollos se han alargado, las recuperaciones son fantásticas. Otra cosa que ha mejorado es el comportamiento; sigue manteniendo los mismos esquemas de suspensiones, pero han retocado los reglajes y los elementos flexibles, además de contar ahora con un corrector de altura del eje posterior. Con todo esto el coche es mucho más dócil y para tratarse de un tracción trasera tiene un comportamiento muy noble.

Otra cosa que hay que destacar del Mercedes 190 E 2.5 16V es su acabado, que tal y como corresponde a un vehículo de esta marca, es excepcional, además de contar con un equipamiento muy completo. Lo más criticable es el poco espacio disponible en las plazas traseras.

VIRTUDES

Comportamiento impecable
Rendimiento del motor
Presentación y equipamiento

DEFECTOS

Habitabilidad reducida
Volante grande
Plazas traseras

PRECIO 7.086.104 PTAS.

OPEL OMEGA 2.3 TD INTERCOOLER

MUCHO MAS Y MEJOR

Cilindrada: 2.260 c.c. Tracción: Trasera.
Potencia: 100 CV. Velocidad máxima: 174 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 35,9 seg. Consumos en ciudad: 9,0 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.; medio ponderado: 8,2 l/100 km. Probado en el número: 277.



OPEL no es una marca que destaque por una gran tradición en coches diesel, pero son conscientes de que es un sector que interesa a un buen número de usuarios; es por eso que se esfuerzan en ofrecer un buen producto en este sentido. Buen ejemplo de esto es el Omega TD, al que han dotado de un «intercooler», con lo que el motor pasa a rendir de 90 a 100

caballos. Gracias a este elemento no sólo aumenta la potencia, sino que el motor tiene un mayor margen de utilización, sobre todo a pocas vueltas; otro apartado que se ha beneficiado es el de los consumos, que son más ajustados. La velocidad máxima prácticamente no ha variado, pero la consigue más fácil y la mantiene mejor. Lo más criticable de esta mecánica es su rumorosidad.

Sin duda, el punto fuerte del Omega es su comportamiento; es un coche muy equilibrado con unas reacciones muy neutras y un buen compromiso entre estabilidad y confort. En este Opel se rueda como sobre una alfombra, sin excesivas inclinaciones de la carrocería.

Las líneas del Omega son conocidas, siendo uno de los coches con mejor coeficiente aerodinámico de su categoría. Tiene una gran habitabilidad, con un interior muy confortable y un equipamiento muy completo. A su favor un maletero muy amplio.

VIRTUDES

Comportamiento
Consumo moderado
Confort de marcha

DEFECTOS

Vibraciones del motor
Dirección sensible a alta velocidad
Diseño del asiento posterior

PRECIO 3.383.822 PTAS.



SAAB 900i 16

SEGURIDAD AEREA

Cilindrada: 1.985 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 133 CV. Velocidad máxima: 185,2 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 32,7 seg. Consumos en ciudad: 12,2 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 7,1 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km.; medio ponderado: 10,4 l/100 km. Probado en el número: 272.

El Saab 900i 16 tiene la seguridad de los mejores aviones, un dato confirmado por las aseguradoras americanas. El modelo sueco es un coche fácil de conducir, con un comportamiento noble, unos frenos eficaces y una dirección muy suave, un coche que ofrece un trato exquisito a sus pasajeros, mimados en todo lo que se refiere a climatización y confort de

marcha. En su diseño, veterano pero muy resistente, se descubre una y otra vez la influencia aeronáutica de sus creadores, algo que salta a la vista de inmediato al contemplar el cuadro de instrumentos, o el parabrisas frontal, muy envolvente y panorámico.

El 900i 16 lleva un motor de dos litros de cubicaje que es bastante tranquilo cuando funciona por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto. A partir de ese instante descubre todo su carácter. Los 133 caballos son más percherones que «pura sangre» y entran en escena con suavidad, sin dar una mala sorpresa. Este cuatro cilindros funciona sin vibraciones incluso en las condiciones más adversas.

La palanca de cambios, larga y desgarrada, se maneja con una precisión fenomenal y las distancias entre las distintas posiciones son bastante cortas. La cuarta y la quinta son marchas ideales para terrenos abiertos pero quitan nervio al motor en adelantamientos y en cuestas.

VIRTUDES

Facilidad de manejo
Nobleza de comportamiento
Confort de marcha

DEFECTOS

Transmisión demasiado aborrativa
Asientos delanteros sin apoyo
Motor perezoso a bajo régimen

PRECIO 3.201.514 PTAS.



SAAB 9000 AIRFLOW II

AMIGO DEL VIENTO

Cilindrada: 1.985 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 192 CV. Velocidad máxima: 229,1 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 28,6 seg. Consumos en ciudad: 15,3 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 7,8 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 10,7 l/100 km.; medio ponderado: 12,6 l/100 km. Probado en el número: 276.

DEBAJO de los elementos aerodinámicos de un equipo adicional cuyo precio supera el millón seiscientos mil pesetas, se esconde una máquina de formas familiares pero con un corazón deportivo, un automóvil rápido, con aceleraciones contundentes, un comportamiento de primera categoría y unos frenos que llaman la atención por su eficacia.

El motor del Airflow II impresiona por su suavidad, por su rapidez de respuestas, dos virtudes que deben ponerse en el activo de un turbocompresor de dimensiones reducidas con respuestas instantáneas. Los consumos son algo altos.

Las suspensiones del Airflow II son algo más rígidas que las suspensiones utilizadas por las versiones clásicas del Saab 9000. El comportamiento ha ganado en precisión y se puede rodar más deprisa sin que disminuya por ello el grado de seguridad del conjunto. En carreteras mojadas hay que dosificar la presión sobre el acelerador para que el tren delantero no pierda la compostura.

Los frenos funcionan a la perfección, los cuatro discos cuentan con el apoyo de un sistema ABS de gran eficacia. El Saab soporta bien los tratos duros y los frenos no pierden su eficacia ni en situaciones extremas.

El equipamiento del Airflow II es completísimo y el acabado es fenomenal.

VIRTUDES

Comportamiento y prestaciones
Amplitud y confort de marcha
Frenos excelentes

DEFECTOS

Pérdidas de tracción en mojado
Asientos poco envolventes
Precio elevado

PRECIO 4.761.575 PTAS.



GAMA RENAULT 25/89

GRANDES ESPACIOS

El modelo tope de la gama Renault, con sus actuales líneas, dispone de cinco versiones, cuatro de gasolina y una de gasoil. Las motorizaciones van de los 85 caballos del GTD a los 182 del turbo inyección, empleando para ello 4 ó 6 cilindros respectivamente. La principal novedad en el apartado mecánico, se centra en las suspensiones; la delantera tiene ahora un tarado mucho

más duro, en cambio la trasera es más blanda de cara a mejorar el confort.

El comportamiento es uno de los puntos sobresalientes en todos los R-25

VIRTUDES

Comportamiento
Amplitud interior
Motor elástico

DEFECTOS

Ventilación mediocre
Dirección muy sensible
Consumo algo elevado

RENAULT 25 TX

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 120 CV. Velocidad máxima: 190,3 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 32,2 seg. Consumos en ciudad: 11,5 l/100 km; carretera a 90 km/h: 6,8 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,7 l/100 km; medio ponderado: 9,8 l/100 km. Probado en el número: 276.

RENAULT 25 GTD

Cilindrada: 2.068 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 85 CV. Velocidad máxima: 174,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 37,4 seg. Consumos en ciudad: 10 l/100 km; carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km; autopista a 120 km/h: 8,1 l/100 km; medio ponderado: 8,6 l/100 km. Probado en el número: 276.

PRECIO (TX) 2.838.271 PTAS.

PRECIO (GTD) 2.680.596 PTAS.

PRECIO (GTX) 3.301.365 PTAS.

PRECIO (V6 I) 4.664.554 PTAS.

PRECIO (V6 TI) 5.660.365 PTAS.

RENAULT 25 GTX

Cilindrada: 2.165 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 126 CV. Velocidad máxima: 194,2 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 31,5 seg. Consumos en ciudad: 10,2 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,2 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,4 l/100 km; medio ponderado: 9,2 l/100 km. Probado en el número: 276.

tanto en autopista como en carreteras viradas.

La carrocería, de generosas dimensiones exteriores, hace que en su interior se obtengan grandes espacios, con asientos cómodos, que en la versión más alta de la gama pueden ser de cuero en opción. La asignatura pendiente del modelo sigue siendo la ventilación, problema que arrastra desde sus primeros pasos, en cambio se ha mejorado en los apartados de calidad de acabado y equipamiento.

La incorporación del nuevo motor V6 atmosférico, resulta muy positiva y refuerza la imagen de este modelo como coche que cubre la parte más alta de la gama.

RENAULT 25 V6 INYEC.

Cilindrada: 2.849 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 160 CV. Velocidad máxima: 212,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,6 seg. Consumos en ciudad: 12 l/100 km; carretera a 90 km/h: 8,5 l/100 km; autopista a 120 km/h: 11,1 l/100 km; medio ponderado: 10,7 l/100 km. Probado en el número: 276.

RENAULT 25 V6 TURBO INY.

Cilindrada: 2.458 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 182 CV. Velocidad máxima: 223 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,2 seg. Consumos en ciudad: 14,9 l/100 km; carretera a 90 km/h: 7,9 l/100 km; autopista a 120 km/h: 9,8 l/100 km; medio ponderado: 12,3 l/100 km. Probado en el número: 276.

VEN AL PARIS DAKAR



Si quieres ir al *París-Dakar*, y tienes más de 18 años, *Trident* te ayuda a conseguirlo. Sólo tienes que enviar cuatro envueltas de *Trident*, de cualquier sabor, al Aptdo. de Correos 123 del Prat de Llobregat (Barcelona). Participarás

en el sorteo de 3 viajes como acompañante del *Equipo Trident en el París-Dakar*, y miles de regalos como anoraks, camisetas, gorras... Sorteo ante notario de 3 viajes (Diciembre 89) y miles de regalos (Enero 90).

¡Te estamos esperando!

Esta promoción caduca el 31.1.90



ADAMS



AUDI COUPÉ QUATTRO 20V

NUEVA DIMENSION

Cilindrada: 2.309 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: 170 CV. Velocidad máxima: 219 Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,9 seg. Consumos en ciudad: 12,6 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 7,4 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km.; medio ponderado: 11,2 l/100 km. Probado en el número: 278.

AUDI popularizó el sistema de tracción integral entre los coches de altas prestaciones y su Coupé Quattro, lanzado en 1980, conquistó durante dos años consecutivos el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Cuando los técnicos de Ingolstadt se plantearon sustituirlo, tuvieron muy en cuenta la tendencia del mercado y no qui-

sieron correr riesgos. Según están las cosas, vender un coupé de formas redondeadas, de tamaño exterior reducido, gran habitabilidad, equipamiento completo y modernas soluciones técnicas es lo que la marca alemana ha creído más interesante.

Su motor de cinco cilindros con culata multiválvulas se muestra algo perezoso hasta las cuatro mil vueltas. Es a partir de aquí cuando muestra su carácter y el velocímetro comienza a subir rápidamente. Las relaciones de cambio se han elegido bien y permiten aprovechar al máximo la potencia de este motor que tiene un sonido precioso.

La nueva tracción integral de segunda generación, con sistema de diferencial central autoblocante Torsen, no impide al sistema de frenos ABS realizar su labor. Todos estos elementos permiten que el comportamiento del coche sea excelente en cualquier terreno. Lástima que este sensacional modelo siga teniendo un precio algo elevado.

VIRTUDES

Excepcional comportamiento
Manejo del cambio
Habitabilidad muy conseguida

DEFECTOS

Carácter poco deportivo
Precio elevado
Tacto de frenos duro

PRECIO 5.068.014 PTAS.



BMW M3 EVOLUCIÓN

CAMUFLAJE DE CIRCUITO

TRES años después de que fuera lanzado el M3, BMW comercializó una serie limitada de 500 unidades para poder homologar su nueva configuración y hacerlo más competitivo en el Campeonato de Europa de Turismos, en el que empezaba a quedar en desventaja ante la escalada de potencia de sus rivales. Así, el nuevo M3 Evolución ha recibido una in-

yección de potencia y una serie de retoques que afectan a los apéndices aerodinámicos, frenos y tapicerías.

El motivo principal de esta evolución, el aumento de potencia, se ha conseguido a base de trabajar la culata, especialmente los conductos de admisión, pistones de nuevo diseño y aumento de la compresión.

Exteriormente, se distingue por el nuevo spoiler delantero, ahora más grande, del que han desaparecido los faros antiniebla para dejar sus huecos como tomas de aire que mejoran la refrigeración de los nuevos discos, de mayor diámetro y más gruesos que antes.

Al excelente comportamiento del Evolución, gracias a sus anchos neumáticos, unos 225/45 ZR 16, y al importante apoyo aerodinámico, no se le puede reprochar nada, estando a un nivel altísimo.

La pega de este M3 es un equipo de serie y una instrumentación algo justos, dejando a parte el elevado precio.

VIRTUDES

Comportamiento excelente
Motor y prestaciones brillantes
Frenos potentes

DEFECTOS

Precio elevado
Instrumentación escasa
Muchas y caras opciones

PRECIO 8.364.203 PTAS.



BMW M-5

OBRA MAESTRA

Cilindrada: 3.535 c.c. Tracción: **Trasera.** Potencia: 315 CV. Velocidad máxima: 250 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 26,8 seg. Consumos en ciudad: 21,5 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 9,3 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 11,4 l/100 km.; medio ponderado: 16,8 l/100 km. Probado en el número: 299.

La nueva serie 5 de BMW, se completa con la aparición de la versión más alta y rápida, el M-5. El nuevo M-5 no se diferencia estructuralmente con sus hermanos de gama. Su carrocería, de cuatro puertas, mantiene un aspecto discreto, sin alerones que rompan la armonía y elegancia de sus líneas. Es un coche de altísimas prestaciones sin dejar de perder el

aspecto de una berlina de lujo. Todos los BMW marcados con la M de Motorsport, la filial que se dedica a la fabricación de coches y motores especiales, son el resultado de hacer evolucionar un modelo de los ya existentes. El bastidor se toma pues del Serie 5, que es lo suficientemente robusto, para incorporarle el potente motor de 315 caballos y dotarlo de las suspensiones y calzado necesarios, como para que pueda transmitirse la potencia al suelo sin que el chasis flexione.

El poderoso e increíblemente elástico motor, permite todo tipo de conducción, desde la tranquila y relajada, hasta la más deportiva, ayudado en parte por unas relaciones de la caja de cambios, perfectamente adaptadas a las características de rendimiento del motor. Los frenos están a la altura del coche: son excepcionales. Pero excepcional también es su precio; pagar casi diez millones de pesetas por un coche, por muy artesanal que sea, es pagar mucho dinero.

VIRTUDES

Motor elástico y brillante
Relación prestaciones-consumo
Acabado y equipamiento

DEFECTOS

Velocidad máxima limitada
Asiento trasero para dos personas
Precio elevado

PRECIO 9.847.929 PTAS.



BMW Z-1

EL MUNDO A TUS PIES

Cilindrada: 2.494 c.c. Tracción: **Trasera.** Potencia: 170 CV. Velocidad máxima: 215,6 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 29,5 seg. Consumos en ciudad: 12,4 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 6,9 l/100.; autopista a 120 km/h: 8,7 l/100 km.; medio ponderado: 10,9 l/100 km. Probado en el número: 306.

El Z-1 es algo diferente, no es un descapotable cualquiera, es algo distinto de lo que estamos acostumbrados a ver, un coche pensado para sentir sensaciones poco corrientes. Conducir un Z-1, es tener la sensación de circular sin apenas obstáculos, con el viento como tu aliado; es conducir sin limitaciones de carrocería, en una palabra: en libertad. Tres

años tardaron los diseñadores germanos en tener listo su roadster, pero el resultado merece la pena, es un coche que rompe con todos los esquemas tradicionales. De momento, la producción del Z-1 es lenta, tan sólo se fabrican seis unidades diarias. El último descapotable de BMW es un dos plazas, que se comercializa en el mercado a un precio muy alto, aproximadamente nueve millones de pesetas. El Z-1 utiliza el mismo motor del 325i, un motor que sube de vueltas con alegría, con un sonido precioso; un motor suave y efectivo que funciona a las mil maravillas tanto en ciudad como en carretera. Este roadster se maneja con facilidad en cualquier circunstancia, contribuyendo a esto un buen reparto de pesos en los dos ejes, unido a unos neumáticos de generosas dimensiones y perfil bajo, que le convierten en un vehículo muy dócil incluso en piso deslizante. Uno de los aspectos más importantes de este descapotable de BMW, es su rigidez.

VIRTUDES

Carrocería muy lograda
Rigidez excepcional
Motor excelente

DEFECTOS

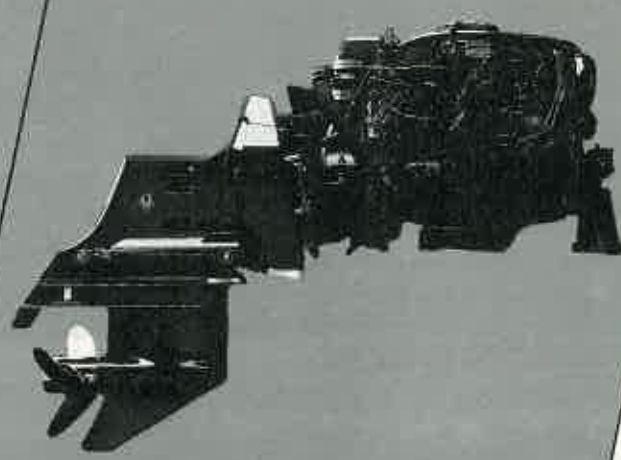
Acceso difícil al interior con capota
Precio alto
Maletero escaso

PRECIO (APROX.) 9.000.000 PTAS.

EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE[®] Fuerabordas

OMCobra[™] Dentro Fuerabordas



OMCSea Drive[®] Motores con Bracket

FOUR WINNS[™] Embarcaciones



SARA CRAFT[®] Botes de aluminio



MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovía de Castelldefels Km. 9
Cruce Ctra. de Viladecans
Apartado 53
08830 SANT BOI - BARCELONA

Tel. (93) 661 41 00
Fax: (93) 661 30 10
Télex 50.754 JMMV-E

EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO, distribuidor exclusivo de primeras marcas mundiales en náutica, le ofrece la más amplia selección en motores y embarcaciones para disfrutar la mar en exclusiva.

MOTORMASO y su amplia red de distribuidores, más de 150 en toda España, garantizan en todo momento y lugar un servicio y atención muy exclusivos.

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

DEPORTIVOS



FERRARI F40

EL DIABLO EN EL CUERPO

Cilindrada: 2.936 c.c. Tracción: Trasera.
Caja de cambios: Manual de cinco marchas. Potencia: 478 CV. Velocidad máxima: 324 Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 21 seg. Aceleración desde 0 a 200 Km/h: 12,0 seg. Consumo medio en ciudad, carretera y autopista: 27 l/100 Km. Probado en el número: 244.

EL Ferrari F40, es en estos momentos la máxima expresión de lo que se entiende por un superdeportivo. Es uno de los escasísimos coches capaces de superar la barrera de los 300 kilómetros por hora, y no sólo eso, sino que la supera con toda facilidad. Este fenomenal Ferrari es lo más próximo a un coche de competición que existe en el mercado. La tecnología aplicada es lo más avanzado que hay en este momento en lo que se refiere a motores, chasis, neumáticos... es decir, un producto muy refinado.

logía aplicada es lo más avanzado que hay en este momento en lo que se refiere a motores, chasis, neumáticos... es decir, un producto muy refinado.

En su habitáculo no hay concesiones al confort o al lujo. La funcionalidad existente, es la misma que podemos encontrar a los mandos de un coche de competición. Los pedales quedan perfectamente situados para realizar las operaciones de punta-tacón necesarias en una conducción deportiva. La palanca de cambios está guiada por la clásica rejilla de todos los Ferrari.

Al contrario de lo que pudiese parecer, el F40 es un vehículo muy dócil que permite una conducción relajada. El límite de adherencia es muy elevado y los enormes neumáticos Pirelli P Zero, guían al Ferrari con toda precisión.

Desgraciadamente, esta joya sobre ruedas sólo está al alcance de muy pocos. Los cuarenta millones de pesetas y su limitada producción tienen la culpa.

VIRTUDES

Prestaciones
Comportamiento
Tecnología puntera

DEFECTOS

Habitáculo angosto
Tacto del freno
Precio elevado

PRECIO 40.000.000 PTAS.



HONDA PRELUDE 2.0i

POR EL BUEN CAMINO

Cilindrada: 1.958 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 150 CV. Velocidad máxima: 201,7 Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,9 seg. Consumos en ciudad: 11,9 l/100Km.; carretera a 90 Km/h: 6,3 l/100Km.; autopista a 120 Km/h: 8,7 l/100Km., medio ponderado: 9,9 l/100Km. Probado en el número: 305.

HONDA ha sido el pionero en la técnica de las cuatro ruedas directrices. Junto con el Mazda 626 Coupé, el Honda Prelude, completa la oferta nacional de este tipo de coches.

El sistema de dirección a las cuatro ruedas desarrollado por Honda, es de tipo mecánico. Un árbol de dirección, liga las ruedas delanteras con las traseras, de for-

ma, que cuando el volante se gira tan sólo un poco, las ruedas traseras giran hacia el mismo lado. Si se gira el volante algo más, entonces las ruedas posteriores se orientan en sentido contrario para favorecer las maniobras. Este mecanismo tiene un funcionamiento óptimo en maniobras de aparcamiento, o en circulación urbana.

En cambio, cuando se rueda por carreteras de montaña con curvas más cerradas y a cierta velocidad, se produce una reacción extraña que puede llegar a sorprender.

Al margen de las peculiaridades del sistema de dirección a las cuatro ruedas, el Honda Prelude es un coupé muy atractivo, con una buena amplitud interior y un motor de dos litros capaz de empujar al coche por encima de los doscientos kilómetros por hora. El comportamiento, al margen de lo ya mencionado, es bueno. Tal y como viene siendo habitual en los coches japoneses, el equipo de serie es muy completo y su acabado excelente.

VIRTUDES

Comportamiento
Equipamiento de serie
Maniobrabilidad

DEFECTOS

Motor poco elástico
Ruidos aerodinámicos
Consumo a alta velocidad

PRECIO 3.997.187 PTAS.

LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

FIERO COMO LO PINTAN

Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción: Integral permanente. Potencia: 200 CV. Velocidad: 218,0 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 27,3 seg. Consumos en ciudad: 12,7 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 8,6 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 12,2 l/100 km.; medio ponderado: 11,4 l/100 km. Probado en el número: 309.



El Delta Integrale es tan fiero como lo pintan, los doscientos caballos mecánicos de su motor, turbocomprimido y con culata de dieciséis válvulas, ponen la nota feroz en una máquina que acelera como una bala y es capaz de rondar los doscientos veinte por hora.

El cuatro cilindros Lancia va bien apoyado por un cambio deportivo que se ma-

neja con precisión. El embrague, de accionamiento hidráulico, está bien dimensionado para soportar el aluvión de caballos mecánicos.

El Delta Integrale 16V se caracteriza por su comportamiento, impecable en todas las circunstancias. El último descendiente de esta línea de deportivos ha perdido uno de sus vicios, la tendencia a continuar recto a la entrada de las curvas más cerradas, lo que permite rodar a un ritmo muy elevado incluso en las carreteras más sinuosas.

Los frenos, los cuatro discos, hacen gala de una energía descomunal. La opción del sistema antibloqueo, del ABS, cuyo precio ronda las doscientas setenta mil pesetas, eleva la eficacia del conjunto hasta unos límites impresionantes.

La carrocería del Delta Integrale 16V se mantiene fiel a los esquemas impuestos por su creador, por Giorgio Giugiaro, pero se han multiplicado las tomas de aire para refrigeración del conjunto.

VIRTUDES

Comportamiento
Prestaciones excepcionales
Potencia de frenos

DEFECTOS

Consumo elevado
Ventilación interior
Maletero reducido

PRECIO 4.167.764 PTAS.

MASERATI KARIF

VIENTO TEMPLADO

Cilindrada: 2.790 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 285 CV. Velocidad máxima: 237 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 27,0 seg. Consumos en ciudad: 18,4 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 10,6 l/100 km.; medio ponderado: 14,9 l/100 km. Probado en el número: 307.



El Karif es el tracción trasera de cuatro metros más potente del mercado, producido en serie.

Cuenta con el mismo motor del 228 pero con algo más de potencia, concretamente con 285 caballos. Aún así, el coche es muy manejable, incluso en zona de muchas curvas en las que el Maserati no traiciona. El Karif lleva de serie un dife-

rencial autoblocante que permite ese buen comportamiento.

El Maserati Spyder es la base del Karif, y por supuesto las plazas traseras, como en el cabrio, no son muy amplias.

El lujo, las maderas nobles y un equipamiento completísimo, contrastan con fallos de acabado increíbles para un coche de este nivel.

Los asientos de cuero recogen bien el cuerpo y en general la postura de conducción es la adecuada.

En el Karif, la potencia no entra de forma brutal, en un momento determinado, pero sí se aprecia un respetable «empujón» por encima de las tres mil revoluciones por minuto, cuando se acelera a fondo.

El cambio, con desarrollos deportivos, destaca por su sincronización y por unos recorridos adecuados. Sólo podría pedirse algo más de suavidad en su utilización.

Conducir el Karif es muy agradable; lo que no es tan agradable, es su precio.

VIRTUDES

Placer de conducción
Comportamiento rutero
Equipamiento completo

DEFECTOS

Fallos de acabado
Ausencia de ABS
Dirección poco rápida

PRECIO 9.013.493 PTAS.



MASERATI 222 Y 228

FUERZA INTERIOR

222: Cilindrada: 1.996 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 220 CV. Velocidad máxima: 214 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 28,9 seg. Consumos en ciudad: 13,5 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 8,6 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 10,4 l/100 km.; medio ponderado: 11,7 l/100 km. Probado en el número: 269.

228: Cilindrada: 2.790 c.c. Tracción: Trasera. Potencia: 250 CV. Velocidad máxima: 234 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 27,3 seg. Consumos en ciudad: 17,4 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 9,0 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 12,3 l/100 km.; medio ponderado: 14,4 l/100 km. Probado en el número: 307.

VIRTUDES

Equipamiento completo
Mecánica deportiva
Comodidad y lujo

DEFECTOS

Dirección dura (en el 222)
Detalles de acabado
Elevado consumo

PRECIO 222 7.021.124 PTAS.

PRECIO 228 8.656.803 PTAS.



MAZDA 626 2.0i 16V 4WS

CAMBIO RADICAL

Cilindrada: 1.998 c.c. Tracción: Delantera. Potencia: 148 CV. Velocidad: 206,8 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 30,7 seg. Consumos en ciudad: 12,5 l/100 km.; carretera a 90 km/h: 6,9 l/100 km.; autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.; medio ponderado: 10,5 l/100 km. Probado en el número: 301.

La dirección a las cuatro ruedas ha significado una revolución en el mundo del automóvil, una revolución en la seguridad y una revolución en la manejabilidad. En este sentido, Mazda con el 626 está en vanguardia de los coches equipados con este tipo de dirección. Las cuatro ruedas directrices del Mazda mandadas por un sistema electrónico, propor-

cionan un aplomo extra al coche y una mayor fijación al suelo, tanto en superficies secas como deslizantes. Con este revolucionario sistema el Mazda 626 se desenvuelve por las curvas con una rapidez y seguridad pasmosa y sobre todo las maniobras de aparcamiento se convierten en un juego de niños. Este sistema la marca lo comercializa a un precio que supera por muy poco las doscientas mil pesetas, costo poco relevante y que merece la pena desembolsar, teniendo en cuenta que el precio del coche ronda los cuatro millones de pesetas.

Otro de los atractivos de este curioso vehículo, es su motor de 2,0 litros, coronado con una culata de cuatro válvulas por cilindro y una potencia de 148 caballos, con una tremenda facilidad para subir de revoluciones, llegando a la zona roja del cuentavuelts en un abrir y cerrar de ojos. También destaca el cambio con unos desarrollos adecuados y una suavidad y precisión impresionantes.

VIRTUDES

Comportamiento excepcional
Prestaciones
Suavidad de manejo y confort de marcha

DEFECTOS

Precio algo alto
Aire acondicionado en opción
Consumo en ciudad

PRECIO 4.122.820 PTAS.

MAXIMO NIVEL ASEGURADOR

MN

MULTINACIONAL ASEGURADORA

SEDE SOCIAL: DOCTOR FERRAN, 3-5. BARCELONA 08034
TEL.: (93) 204 00 12. FAX: (93) 205 60 56

DEPORTIVOS

PORSCHE 944 S-2

SIMPLE Y EFICAZ

Cilindrada: 2.990 c.c. Tracción: Trasera.
Potencia: 211 CV. Velocidad máxima:
236,8 Km/h. Aceleración 1.000m salida pa-
rada: 26,4 seg. Consumos en ciudad: 13,2
l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 8,2 l/100
km.; autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.;
medio ponderado: 11,3 l/100 km. Probado
en el número: 279.

El Porsche 944 S-2 culmina la reno-
vación de esta gama. En esta última
versión el motor ha visto aumentada su
cilindrada hasta los tres litros, una cifra
muy elevada para tratarse de únicamente
un cuatro cilindros. La verdad es que el
motor responde a lo que se espera de él.
La potencia está disponible en una franja
muy amplia del cuentarrevoluciones. Lo



que los ingenieros de Porsche no han po-
dido evitar son ciertas vibraciones a bajas
y muy altas revoluciones; un motor de
seis cilindros estaría más acorde con el
talante y categoría del coche. Sin lugar a
dudas, lo que más impresiona del nuevo
Porsche es su eficacia. La adopción de
nuevas suspensiones y ruedas más anchas
hacen que el mantener medias de infarto
resulte fácil, incluso aburrido. Sólo al lí-
mite se puede apreciar cierta pereza de
las ruedas delanteras al tomar la curva,
que en ocasiones va seguida de un derra-
paje fácilmente controlable del tren trasero.
La docilidad de la dirección y la alta
capacidad de frenado de la que siempre
disponemos no hacen sino elevar la sen-
sación de seguridad. El confort no se ha
descuidado, aunque debemos recordar
que las plazas traseras son prácticamente
inutilizables. El equipamiento es bueno,
aunque hay que tirar de la lista de opcio-
nes para que esté a la altura que se espera
de este coche.

VIRTUDES

Frenos impecables
Buen comportamiento
Prestaciones

DEFECTOS

Plazas traseras inutilizables
Maletero escaso
Cambio lento

PRECIO 7.058.514 PTAS.

PORSCHE 944 S-2 CABRIO

BRISA GERMANA

Cilindrada: 2.990 c.c. Tracción: Trasera.
Potencia: 211 CV. Velocidad máxima:
232,9 Km/h. Aceleración 1.000m salida pa-
rada: 26,4 seg. Consumos en ciudad: 13,2
l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 8,2 l/100
km.; autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.;
medio ponderado: 11,3 l/100 km. Probado
en el número: 294.

El principal problema de todo fabri-
cante al diseñar la versión cabrio de
alguno de sus modelos es el mantener la
rigidez del conjunto al retirar un elemento
primordial como es el techo. En este sen-
tido el trabajo realizado por los hombres
de Porsche no termina de convencernos.
Varios elementos de la carrocería crujen
en exceso y las puertas no terminan de

encajar, algo impensable en un coche de
la categoría del Porsche. El sistema de la
capota tampoco nos parece el más idó-
neo, y pese a ser eléctrico su acciona-
miento es mucho más difícil que el de un
Escort Cabrio, por ejemplo.

A la hora de rodar con la capota bajada
todos estos problemas se olvidan. Enton-
ces podemos disfrutar del sonido del im-
presionante cuatro cilindros (el mismo
que equipa la versión coupé) y de la doci-
lidad de manejo del coche. Las sensacio-
nes que genera entonces el 944 Cabrio
son muy difíciles de igualar, pese a la
pérdida de prestaciones que supone llevar
la capota bajada. Es una pena que el re-
sultado final no llegue a los niveles a los
que Porsche nos tiene acostumbrados, y
que sitúan al último 944 en una difícil po-
sición frente a sus rivales británicos e ita-
lianos, e incluso frente a su hermano, el
911, que tanto en sus versiones Cabrio y
Targa resulta un coche mucho mejor ter-
minado.



VIRTUDES

Motor muy elástico
Prestaciones brillantes
Buena estabilidad

DEFECTOS

Terminación mejorable
Ruidos aerodinámicos
Plazas traseras exigüas

PRECIO 8.548.114 PTAS.



Porsche Carrera 4

NUEVA JUVENTUD

Cilindrada: **3.600 c.c.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **250 CV.** Velocidad máxima: **262 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **26,5 seg.** Consumos en ciudad: **16,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **8,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **10,4 l/100 km;** medio ponderado: **14,2 l/100 km.** Probado en el número: **286.**

DESPUES de cumplir el cuarto de siglo, al 911 de Porsche, se le han inyectado unos cuantos años más de juventud en forma de una transmisión a las cuatro ruedas. Con este sistema, el Carrera 4 se convierte en un modelo dócil pese a que su motor sigue manteniendo una potencia respetable.

El motor de 250 caballos que equipa, es

muy elástico y esto se une además a la excelente capacidad de tracción. Las cifras de prestaciones hablan por sí solas, 262 kilómetros por hora, 6 segundos en alcanzar los 100 kilómetros por hora desde parado, etcétera.

El cambio es manual de cinco marchas con un tacto un poco duro pero con una precisión excelente.

El nuevo Porsche perdona muchos errores que otros modelos no pasaban, su comportamiento es muy noble y el reparto de potencia entre ejes permite una conducción segura en cualquier circunstancia.

En el Carrera 4, destaca además del sistema de tracción, el que se haya podido montar un sistema de aire acondicionado con temperatura programable. Exteriormente hay ligeras modificaciones que atañen a los paragolpes, ahora en material absorbente y a los bajos totalmente carenados. Esto ha permitido un coeficiente aerodinámico excelente.

VIRTUDES

Prestaciones
Comportamiento
Confort de marcha

DEFECTOS

Plazas traseras mínimas
Cambio lento
Maletero reducido

PRECIO 12.634.729 PTAS.



Porsche 928 GT

PARA EXIGENTES

Cilindrada: **4.957 c.c.** Tracción: **Trasera.** Potencia: **330 CV.** Velocidad máxima: **274 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **25,7 seg.** Consumos en ciudad: **22,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **10,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **12,0 l/100 km;** medio ponderado: **17,9 l/100 km.** Probado en el número: **302.**

PARA los más exigentes, para los que no se conforman con el 911 ni con el 944 Turbo, ni siquiera con el 928 S-4, existe el 928 GT, una fiera de la carretera que alcanza los 274 kilómetros por hora sin que apenas nos demos cuenta. Esto se consigue gracias a un motor de ocho cilindros en V muy evolucionado. Su rendimiento es sobresaliente y empuja

con una fuerza brutal en un amplísimo margen de revoluciones. Las marchas se encuentran bien escalonadas y aprovechan con eficacia el potencial del motor.

Para sacarle todo el partido a este Porsche, no sólo hace falta saber conducir, hay que saber adelantarse a sus reacciones, hay que dominar de principio a fin todas sus respuestas para poder disfrutar, para sentir de verdad lo que es un tracción trasera potente.

La presentación y el acabado interior, siguen la tradición de la marca. Materiales de primera calidad, ni un solo fallo en el ajuste de las piezas. El equipamiento está en consonancia, con climatizador automático, alarma antirrobo, controlador electrónico de la presión de los neumáticos, etcétera. Pero para ello estamos pagando casi 15.000.000 de pesetas.

Sin duda el 928 GT es un modelo muy exclusivo concebido para el automovilista exigente que busca algo más. Algo que por supuesto, encuentra.

VIRTUDES

Prestaciones
Calidad de acabado
Mecánica brillante

DEFECTOS

Maletero pequeño
Precio elevado
Plazas traseras

PRECIO 14.419.589 PTAS.

TOYOTA CELICA 1.600 GT

CINTURON VERDE

Cilindrada: **1.587 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **124 CV.** Velocidad máxima: **191 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **31,6 seg.** Consumos en ciudad: **8,5 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,0 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **8,3 l/100 km;** medio ponderado: **7,7 l/100 km.** Probado en el número: **276.**



EL Toyota Celica se ha hecho muy popular en nuestro país a raíz de las magníficas actuaciones de Carlos Sainz en el Mundial de Rallyes. Nipauto, importador en España de Toyota, decidió comercializar la versión más básica, la equipada con el motor de 1,6 litros dotado con culata de cuatro válvulas por cilindro. Lo más destacable de este propulsor es su

sistema de inyección desarrollado por la marca japonesa, que tiene la misión de controlar el flujo de combustible en función de las exigencias del motor para que rinda al máximo en cualquier régimen de giro. Esto sólo lo consigue en parte, pues a pocas revoluciones se muestra muy perezoso y empuja muy poco. El resto de apartados mecánicos están muy bien conseguidos, y hay que destacar la suavidad y efectividad de la palanca del cambio. Con todo esto tiene un comportamiento muy noble y divertido, resultando muy ágil en carreteras muy viradas.

Pero lo más llamativo del Celica es su atractiva carrocería, muy al gusto europeo con una amplísima superficie acristalada y con unas líneas muy personales. Pero otra cosa muy interesante es su excelente habitabilidad, que para tratarse de un vehículo de esta clase, cuenta con dos plazas traseras muy razonables y con un maletero que muy poco tiene que envidiar al de una berlina familiar.

VIRTUDES

Buena habitabilidad
Línea atractiva
Comportamiento noble

DEFECTOS

Motor poco elástico
Acabado mejorable
Elevado ruido

PRECIO 3.033.077 PTAS.

VOLKSWAGEN CORRADO 16V GT

VIENTO DEL OESTE

Cilindrada: **1.781 c.c.** Tracción: **Delantera.** Potencia: **136 CV.** Velocidad máxima: **207 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **31,1 seg.** Consumo en ciudad: **11,8 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **6,4 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **7,0 l/100 km;** medio ponderado: **9,7 l/100 km.** Probado en el número: **300.**



CUANDO la gran mayoría de las marcas europeas han abandonado la producción de coupés deportivos, Volkswagen que es una marca que se caracteriza por ser muy conservadora, sorprendió a propios y extraños con el Corrado, un pequeño y atractivo coupé con tracción delantera. Para empezar podemos decir que es un vehículo que deriva del Sciroc-

co y que, a diferencia de otros modelos de la marca se fabrica en las instalaciones del prestigioso carroceros Karman. La versión que se vende en España del Corrado es la que equipa el motor de 1,8 litros con culata de cuatro válvulas por cilindro y 136 caballos de potencia, similar al que impulsa a los Golf GTI 16V y que ha demostrado más que de sobra un excelente rendimiento. El resto de elementos mecánicos, tal como la caja de cambios y el esquema trasero de suspensiones lo hereda del Passat. Lo cierto es que el conjunto resulta tremendamente eficaz y tiene un comportamiento irreprochable, mostrándose muy neutro, con reacciones muy nobles.

Pero sin duda el gran atractivo del Corrado es su carrocería, con un diseño realmente bonito con un excelente perfil aerodinámico y un tamaño reducido. El interior, a pesar de tratarse de un coupé es amplio y sigue la línea espartana habitual de los modelos de la marca.

VIRTUDES

Buen comportamiento
Línea atractiva
Razonable habitabilidad

DEFECTOS

Defectos de terminación
Cambio lento
Visibilidad reducida

PRECIO 3.578.013 PTAS.

15.000 KM



BAJO LA LUPA

FIAT TIPO 1.4 DGT

Cilindrada: 1.288 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 72 CV. Velocidad Máxima: 163,3
Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada:
34,8 seg. Consumo en ciudad: 8,0 l/100
km.; carretera a 90 km/h: 5,4 l/100km.; au-
topista a 120 km/h: 7,7 l/100km.; medio
ponderado: 7,2 l/100km. Probado en el nú-
mero: 269.

El Fiat Tipo pasó por nuestro duro ensayo de 15.000 kilómetros con gran éxito, puesto que a lo largo de los dos meses de prueba, no se apreció ninguna pega de importancia. El motor del Tipo, era el 1.4, que es el más sencillo de los que se comercializan en España. A lo largo de la prueba se mostró como una mecánica honesta, con un consumo razo-

nable, que cumple perfectamente con su cometido en una utilización familiar. La única pega detectada en el aspecto mecánico, fue un líquido de frenos que no estaba a la altura de la calidad del resto de los elementos. El uso de pastillas de freno de tipo ecológico provocaba un desagradable chirrido, que tan sólo afectaba al confort, pero no influía en el rendimiento del freno.

Tras el análisis realizado en nuestro taller, pudimos comprobar que la estanqueidad del motor era buena y no se apreciaron pérdidas de aceite o de agua. El consumo de aceite fue mínimo y el estado de todos los elementos sometidos a fricción era óptimo. El único punto negativo se observó en las rótulas de la dirección, cuyas protecciones de goma se rompieron dejando que la grasa se escapase. Esta anomalía nos consta que ya está solucionada por el fabricante, que detectó el defecto de material en las primeras series que salieron de la fábrica.

VIRTUDES

Consumo razonable
Amplitud interior
Confort de marcha

DEFECTOS

Dirección pesada
Desarrollos largos
Mandos complicados

PRECIO 1.669.049 PTAS.

BAJO LA LUPA

RENAULT 19 GTS

Cilindrada: 1.390 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 80 CV. Velocidad Máxima: 176,1
Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada:
34,1 seg. Consumo en ciudad: 8,8
l/100km.; en carretera a 90 Km/h: 5,5
l/100km.; en autopista a 120 Km/h: 7,8
l/100km.; medio ponderado: 7,7 l/100
Km. Probado en el número: 278.

El modelo estrella de la marca del rombo se sometió a la maratónica prueba de 15.000 kilómetros pocas semanas después de salir al mercado. La versión probada fue la que dispone del motor Energy de 1,4 litros, heredero del veterano motor Sierra. A lo largo de todo el recorrido no se apreció ninguna anomalía digna de mención. La normalidad fue la

nota predominante a lo largo de las seis semanas que duró la prueba. El consumo de gasolina se puede catalogar como bajo, ya que como término medio, se mantuvo por debajo de los ocho litros cada cien kilómetros. También el consumo de aceite se mantuvo dentro de los límites de la absoluta normalidad.

Una vez concluidos los 15.000 kilómetros, el R19 pasó a nuestro taller para ser competentemente desmontado. Al analizar las piezas tampoco se detectó ningún problema. El aceite cumplió a la perfección con su cometido y no se apreciaron desgastes anormales en ninguno de los elementos del motor sometidos a fricción.

Un punto al cual se prestó especial atención, fue el acabado. La opinión unánime de todos los conductores, coincidió en la gran mejora en este aspecto que ha supuesto para la marca la aparición de este modelo. Además de su robustez mecánica, el R19 se mostró como un perfecto familiar de tamaño medio.

VIRTUDES

Buena amplitud
Funcionamiento suave
Buen acabado

DEFECTOS

Visibilidad hacia atrás
Climatización
Diseño de puertas

PRECIO 1.573.318 PTAS.



15.000 KM



BAJO LA LUPA

VW GOLF SPRINTER

Cilindrada: 1.781 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 179,8
Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada:
31,8 seg. Consumo en ciudad: 8,8
l/100km.; carretera a 90 km/h: 5,4
l/100km.; autopista a 120 km/h: 8,7
l/100km.; medio ponderado: 7,8 l/100km.
Probado en el número: 275.

Desde su aparición, el Volkswagen Golf ha sido el ejemplo que han seguido el resto de los fabricantes europeos dentro de este segmento. Su tremendo éxito en España, obligaba a realizar una prueba de larga duración. Su paso por el banco de pruebas de MOTOR 16, fue totalmente satisfactorio. Las bondades de su mecánica se pusieron de manifiesto a lo

VIRTUDES

Comportamiento
Confort
Rendimiento del motor

DEFECTOS

Manejo del cambio
Ruidos de escape
Equipo escaso

PRECIO 1.747.984 PTAS.



BAJO LA LUPA

VW JETTA CL

Cilindrada: 1.595 c.c. Tracción: Delantera.
Potencia: 75 CV. Velocidad máxima: 167,3
Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada:
35,1 seg. Consumo en ciudad: 9,2
l/100km.; carretera a 90 km/h: 6,1
l/100km.; autopista a 120 Km/h: 9,3
l/100km.; medio ponderado: 8,3 l/100km.
Probado en el número: 288.

El Volkswagen Jetta lleva en el mercado nacional ya bastantes años pero hasta que la marca no se decidió a bajar los precios, su aceptación fue muy limitada. Ahora, el Jetta ha sido objeto de un profundo examen por parte del equipo de pruebas de MOTOR 16 y posteriormente ha sido analizado por nuestros técnicos. El resultado ha sido muy bueno y se pue-

de decir con toda tranquilidad, que este Volkswagen es un producto de primera calidad. No obstante, nuestros conductores, se quejaron de que las relaciones de cambio eran demasiado largas y que no se podía aprovechar el honesto rendimiento del motor. La Península Ibérica fue el escenario de la prueba, por lo que la orografía puso a prueba este aspecto. Los consumos fueron muy razonables y resulta difícil superar los diez litros cada cien kilómetros, por mucho que se apure el coche. La anomalía detectada en el cambio del Golf, no se reprodujo en este modelo. Es de destacar la excelente calidad de los materiales empleados en el Jetta. Después de casi cincuenta días de rodar sin parar, con sólo un lavado, el coche recobró el mismo aspecto del primer día. El carburador sufrió las consecuencias de las gasolinas sucias, y durante algunos kilómetros el rendimiento bajó, pero con una rápida visita al taller para limpiarlo todo volvió a su lugar.

VIRTUDES

Maletero amplio
Consumo moderado
Buen comportamiento

DEFECTOS

Desarrollos largos
Interior espartano
Carburador sensible

PRECIO 2.700.000 PTAS.



ARO DACIA 10

GUARDA FORESTAL

Cilindrada: **1.397 c.c.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **64 CV.** Velocidad máxima: **127 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **43,5 seg.** Consumos en ciudad: **11,6 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **10,2 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **13,9 l/100 km;** medio ponderado: **11,4 l/100 km.** Probado en el número: **300.**

El Aro Dacia 10, un todo terreno de origen rumano, es un vehículo que por su configuración y poca altura libre con respecto al suelo, se desenvuelve mejor por caminos y pistas forestales que por terrenos más trialeros y si nos decidimos a circular por zonas de rocas, correremos el riesgo de ir golpeando en el suelo continuamente con los bajos, quedando mer-

mada en buena medida la capacidad trepadora. Por el contrario, unas dignas prestaciones y unas suspensiones suaves y confortables hacen del Aro un estupendo rodador por carreteras, permitiendo realizar viajes de largo recorrido con comodidad.

La parte motriz, sigue estando encomendada a un motor de gasolina de origen Renault. Esto tiene la ventaja de ser una mecánica de demostrada fiabilidad y con la posibilidad de ser reparada en cualquier concesionario de la marca gala.

Con ánimo de hacerlo más ágil y manejable, se le han efectuado unos ligeros retoques, que afectan principalmente a la dirección y al cambio. Por contra, el mando de selección de la tracción y reductoras sigue siendo duro y necesita de una cierta práctica para manejarlo con soltura.

El interior es amplio y con un buen equipamiento aunque el salpicadero es muy mejorable. Teniendo en cuenta su buen precio, no se puede pedir más.

VIRTUDES

Precio interesante
Suspensión confortable
Buena habitabilidad

DEFECTOS

Acabado mejorable
Aptitudes todo terreno limitadas
Mando de la reductora muy duro

PRECIO 1.320.109 PTAS.



BERTONE FREECLIMBER

MEZCLA ASCENDENTE

Cilindrada: **2.443 c.c.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **115 CV.** Velocidad máxima: **153,5 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **36,3 seg.** Consumos en ciudad: **11,5 l/100 km;** carretera a 90 km/h: **8,6 l/100 km;** autopista a 120 km/h: **13,9 l/100 km;** medio ponderado: **10,9 l/100 km;** Probado en el número: **313.**

La unión de dos elementos como son, la carrocería y el chasis del Daihatsu Rocky y el excelente motor turbo diesel de seis cilindros de BMW, aderezado con el toque maestro de Bertone, configuran lo que es, sin duda alguna, uno de los mejores todo terreno del mercado. Concebido para ese público elitista que busca un vehículo rápido, cómodo,

con buenas aptitudes para el todo terreno y diferente, el Freeclimber es una auténtica fiera que satisfará al propietario más exigente.

Con un equipamiento muy completo que incluye entre otros el cierre centralizado y los elevalunas eléctricos, el confort está presente en cualquier punto del coche. El acabado es excelente y la posición al volante es buena, aunque no vendría mal algo más de apoyo lumbar en el asiento.

Sustentado por dos ejes rígidos, que en buen firme cumplen a la perfección, el Freeclimber dispone de un práctico sistema de dureza variable de amortiguación, que mediante un sencillo mecanismo permite adaptar los mismos a las condiciones del terreno o de velocidad. En campo muestra una gran agilidad. Aunque no tiene una altura libre espectacular, sortea los obstáculos sin problemas. En términos generales, su mayor virtud es la homogeneidad del conjunto.

VIRTUDES

Motor potente y silencioso
Calidad de acabado
Presentación lograda

DEFECTOS

Protección de bajos escasa
Llantas delicadas
Rueda de repuesto sin llave

PRECIO (aprox.) 3.600.000 PTAS.

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.



¿QUÉ HORA ES?

UNA ETERNIDAD. Apenas

ha contestado y la respuesta ya no es cierta.

Ya no es la hora de hace un instante. El

tiempo es una joya invisible. El tiempo es el

secreto que modela nuestra vida. Nos dedica-

mos a hacer que este secreto sea algo visible.



RW
RAYMOND WEIL
GENEVE
LE TEMPS CRÉATEUR

FIDELIO
Colección

La colección clásica entre las clásicas, chapado de oro de 18 quilates, sumergible a 30 m.

TODO TERRENO

DAIHATSU ROCKY TD

A LA ÚLTIMA MODA

Cilindrada: **2.765 c.c.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **90 CV.** Velocidad máxima: **144 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **39,2 sg.** Consumos en ciudad: **10,3 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **10,8 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **14 l/100 km.**; medio ponderado: **10,7 l/100 km.** Probado en el número: **282.**

El concepto del Daihatsu Rocky es el de un vehículo todo terreno dedicado principalmente al ocio, pero con unas buenas posibilidades para poder usarlo a diario en ciudad y carretera. La última versión comercializada en España, se presenta muy mejorada con respecto a su predecesor. La diferencia más importante la encontramos en su motor, que ofrece

una mayor potencia y un mejor rendimiento a pocas revoluciones. Esto se traduce en un mejor aprovechamiento del motor y en una mayor facilidad de conducción, sobre todo circulando por campo donde no es necesario cambiar tan asiduamente. Otra de las ventajas de su retocada mecánica es que tiene unos consumos más ajustados.

El resto de sus apartados mecánicos están muy bien resueltos, tienen una concepción clásica de un vehículo de su clase y permiten una buena utilización en todo tipo de terreno, con una gran fiabilidad y robustez del conjunto. Una de las cosas que más llama la atención del Daihatsu Rocky TD, es la posibilidad de poder elegir entre tres tipos de dureza de suspensiones, por medio de un mando situado en el puesto de conducción, y con ello nos aseguramos la mejor estabilidad en función del terreno en que circulemos. Otra de sus características es su excelente acabado y completo equipamiento.



VIRTUDES

Comportamiento
Rendimiento del motor
Acabado y equipamiento

DEFECTOS

Poca protección de los bajos
Red de asistencia escasa
Autonomía en TT limitada

PRECIO 3.467.750 PTAS.

ISUZU TROOPER

FUNCIONALIDAD TOTAL

Cilindrada: **2.771 c.c.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **100 CV.** Velocidad máxima: **151 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **39,8 seg.** Consumos en ciudad: **8,9 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **8,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **12,1 l/100 km.**; medio ponderado: **9,1 l/100 km.** Probado en el número: **275.**

Uno de los inconvenientes más importantes con que nos encontramos a la hora de decidimos por un vehículo todo terreno de origen japonés es su escaso número de puntos de asistencia en nuestro país. En el Isuzu Trooper esto no es un problema, ya que se distribuye a través de la red de General Motors. Al margen de esto, que es toda una ventaja, el

Trooper es un todo terreno moderno, un vehículo de ocio, capaz de poder utilizarse en un uso normal cotidiano. Uno de sus puntos fuertes es su motor turbo diesel, con un diseño actual y que gracias a un sistema de inyección directa tiene un elevado rendimiento, 100 caballos, con una respuesta al acelerador inusual en un motor de su clase. Con todo esto y unas suspensiones muy bien resueltas, de tipo independiente en el eje delantero y un robusto eje rígido con ballestas en el trasero la movilidad por campo es excepcional, además de permitir una perfecta utilización por asfalto. Un elemento que contribuye decisivamente en su buen comportamiento es su diferencial trasero de tipo autoblocante, que es especialmente útil a la hora de enfrentarnos con terrenos muy deslizantes.

Otras de las cosas que caracterizan al Isuzu Trooper es su magnífico acabado, digno de un vehículo de alto standing y su completo equipamiento de serie.



VIRTUDES

Motor brillante
Confort de marcha
Habitabilidad

DEFECTOS

Dirección ligera
Balanceo de la carrocería
Ausencia de reposapié

PRECIO 3.413.306 PTAS.

¿Qué pinna Eristoff en tu historia?



VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



TODO TERRENO

JEEP MAHINDRA CJ3D

CORAZON DE PIEDRA

Cilindrada: 2.112 c.c. Tracción: A las cuatro ruedas. Potencia: 75 CV. Velocidad máxima: 95 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 46,6 sg. Consumos en ciudad: 13,3 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 9,8 l/100 km.; autopista a tope: 11,4 l/100 km.; medio ponderado: 12,0 l/100 km. Probado en el número: 296.

El Mahindra podríamos considerarlo como uno de los más puros todo terreno existentes en el mercado. Fabricado en Bombay desde 1950 con licencia americana, proviene del ejército y es un descendiente directo del mítico Jeep Willy que tan popular se hizo gracias a infinidad de películas americanas de la II Guerra Mundial. Equipado con el bloque de



2.112 centímetros cúbicos de Peugeot, que en su día impulsó al 504, éste es el vehículo ideal para aquellos que por necesidades de su trabajo o simplemente por placer quieran tener un auténtico devorador de montañas. Parajes agrestes, caminos pedregosos o inclinadas pendientes, son los lugares en donde el Mahindra se encuentra a gusto.

Cualquier elemento de lujo o confort brilla por su ausencia. El acabado es pobre y la instrumentación espartana. No en vano, han preferido dejar todos los lujos al margen. Aquí se busca, ante todo, robustez y pretender encontrar algo de confort en este vehículo, es algo absurdo.

Así pues el objetivo se ha cumplido y el Mahindra es duro y fiable. La estructura es muy sencilla, sin concesiones especiales a la técnica y realizar un viaje largo en él puede ser agotador. En cualquier caso éste no es su terreno de juego y pide a gritos encuentros trialeros donde poder demostrar sus verdaderas dotes.

VIRTUDES

Mecánica fiable
Conjunto robusto
Movilidad en campo

DEFECTOS

Mal acabado
Prestaciones pobres
Poca agilidad en carretera

PRECIO 1.590.000 PTAS.

MITSUBISHI MONTERO TD

DESCUBRIENDO MONTES

Cilindrada: 2.477 c.c. Tracción: A las cuatro ruedas. Potencia: 95 CV. Velocidad máxima: 141 km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 41,4 sg. Consumos en ciudad: 11,6 l/100 km.; carretera a 90 Km/h: 8,4 l/100 km.; autopista a 120 Km/h: 14,5 l/100 km.; medio ponderado: 10,9 l/100 km. Probado en los números: 304 y 312.

El modelo estrella de Mitsubishi, por lo menos en lo que a ventas se refiere, es el Montero, que, avalado por sus éxitos deportivos y por su demostrada fiabilidad y eficacia, es uno de los todo terreno más codiciados. Con el ánimo de no quedarse desfasados frente a la competencia, que no se duerme en los laureles y ataca duro, el fabricante japonés equipó

su Montero con un radiador para enfriar el aire de la admisión, es decir, un «inter-cooler». Con este elemento, que permite una mayor entrada de aire en los cilindros, han conseguido aumentar la potencia hasta 95 caballos. Caracterizándose por su completo equipamiento y buen acabado, los nuevos Montero están disponibles en los dos tipos de carrocería conocidos, corta y larga.

Uno de los puntos fuertes del Mitsubishi es la suspensión delantera de tipo independiente, similar a la de cualquier turismo, que permite en todo momento un perfecto guiado del tren delantero, a la vez que contribuye notablemente a ofrecer un buen confort de marcha. Gracias a su buena velocidad máxima, permite realizar viajes de largo recorrido sin problema y con un elevado nivel de seguridad, para luego, pasar a ser el señor de las montañas y los caminos, donde se desenvuelve con total soltura y alegría, demostrando que éste también es su terreno.

VIRTUDES

Equipamiento y acabado
Confort de marcha
Buenas prestaciones

DEFECTOS

Acceso a las plazas traseras (corto)
Potencia a bajo régimen
Palanca de cambios alejada

PRECIO 3.613.959 PTAS.



EXTRA PRUEBAS

HOY PUEDE GANAR 1.000.000 PTS. CON DIARIO 16



Aunque el sábado no le haya tocado la lotería, hoy puede ser millonario con ese mismo décimo.

Ahora todos los números no premiados en el sorteo de la Lotería Nacional entran en un nuevo sorteo. En el sorteo que **Diario 16** celebra de lunes a viernes y donde usted puede ganar 1.000.000 de pesetas.

Cada día, **Diario 16** publica una serie de números. Si usted posee un décimo de la lotería Nacional con uno de esos números puede ganar 1.000.000 de pesetas. No tire sus décimos no premiados, pueden traerle suerte.

Diario 16
Cada día más cerca.

HIPERCOR

TODO TERRENO



NISSAN PATROL 6 CILINDROS

GRADUACION FINAL

La última evolución de los Patrol da como resultado la incorporación de nuevos motores cada vez más potentes, en la actualidad existen hasta cinco motorizaciones para un amplísimo espectro de necesidades; además cuentan con tres niveles de acabado y toda una serie de posibilidades para los amantes de los todo terreno, sin grandes ambiciones velocísticas. Eso sí, siempre respaldados por una justificada fama de robustez y fiabilidad mecánica, que tan buenos resultados de ventas está teniendo en nuestro país. Los nuevos Nissan Patrol ahora andan más, son más cómodos y siguen cumpliendo a la perfección con sus cualidades de campero. Esta renovación ha afectado principalmente a la mecánica, hay dos motores que destacan: el seis cilindros de gasolina y el seis cilindros turbodiesel. Estos motores, totalmente nuevos en España, hacen del Patrol un todo terreno ágil, manejable y agradable de conducir, tanto por carretera como por el campo. Las suspensiones han sido rediseñadas con un recorrido más largo

para hacerlas más cómodas, sin perder sus cualidades. El equipamiento de la versión cumbre de la gama, el Top Line, está a la altura de los vehículos mejor equipados en este sector cada día más competido; al Patrol no le falta de nada, desde lavafaros y elevallunas eléctricos, hasta aire acondicionado de serie. También incorpora unos faros de largo alcance, cuya eficacia es discutible puesto que las luces originales del Patrol son más que suficientes, y además corren el riesgo de romperse.

La gran virtud de estos dos motores es su gran elasticidad y suavidad de funcionamiento. El de gasolina, con 136 caballos, empuja con ganas desde muy pocas vueltas y sube con alegría para poder salir sin dificultad de situaciones difíciles, en las que se requiere una inmediata y contundente respuesta. El Turbodiesel, por su parte, resulta algo perezoso en coger vueltas y se deja oír cuando está al ralentí. El comportamiento también ha mejorado en los dos Patrol, éste es ahora más cómodo y efectivo.

PATROL 6 C. TD TOP LINE LARGO

Cilindrada: 2.826 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **115 CV.** Velocidad máxima: **149,5 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **40,4 sg.** Consumos en ciudad: **13,2 l/100 km.** Carretera a 90 km/h: **11,3 l/100 km.** Autopista a 120 km/h: **17,5 l/100 km.** Medio ponderado: **13,1 l/100 km.** Probado en el número: **302.**

PATROL 6 C. GASOLINA CORTO

Cilindrada: 2.962 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **136 CV.** Velocidad máxima: **158,0 km/h.** Aceleración 1.000 m salida parada: **37,1 sg.** Consumos en ciudad: **18,7 l/100 km.** Carretera a 90 km/h: **13,0 l/100 km.** Autopista a 120 km/h: **19,9 l/100 km.** Medio ponderado: **15,8 l/100 km.** Probado en el número: **302.**

VIRTUDES

Motores elásticos y potentes
Manejos de la palanca del cambio
Amplitud interior (largo)

DEFECTOS

Consumo elevado
Motor sensible a la temperatura (TD)
Voladizo posterior

PRECIO (LARGO) 3.678.050 PTAS.

PRECIO (CORTO) 2.949.750 PTAS.



RANGE ROVER TD

PODEROSO CABALLERO

Cilindrada: 2.393 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: 106 CV. Velocidad máxima: 152 Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 37,8 sg. Consumos en ciudad: 12,5 l/100 Km.; carretera a 90 Km/h: 9,1 l/100 Km.; autopista a 120 Km/h: 14,0 l/100 Km.; medio ponderado: 11,6 l/100 Km. Probado en el número: 271.

Es la máxima expresión en vehículos todo terreno en España y se llama Range Rover. La versión con motor turbodiesel además, cuenta con un precio más asequible y una economía en cuanto a gasto de combustible, importante.

Este motor es elástico ya que se puede disponer de potencia desde las 1.800 revoluciones por minuto. Aún así, y aunque

cuenta con unas aceleraciones razonables, se muestra algo perezoso en recuperaciones. El Range Rover Turbodiesel dispone de un sistema de tracción total permanente con una novedad respecto a los anteriores modelos, un bloqueador viscoso en lugar del diferencial tradicional. Este, bloquea automáticamente el diferencial central considerándose mucho más eficaz.

El Range Rover, permite rodar con un nivel de confort bastante razonable por pistas en mal estado, aunque la suspensión algo blanda resulta un inconveniente según en qué situaciones. En carretera, su comportamiento, se asemeja al de un turismo, y puede permitirse unas buenas velocidades de crucero.

El Range, encaja a la perfección en el espíritu ciudadano que busca un elemento para sus escapadas de ocio, y no renuncia nunca a los placeres de un turismo convencional, con una capacidad para cinco adultos y un importante maletero.

VIRTUDES

Coche confortable
Comportamiento
Buena climatización

DEFECTOS

Marcha atrás sin gatillo
Dirección muy sensible
Instrumentación escasa

PRECIO 3.686.948 PTAS.



SUZUKI SAMURAI LONG BODY

LARGO RECORRIDO

Cilindrada: 1.324 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: 63 CV. Velocidad máxima: 123 Km/h. Aceleración 1.000 m salida parada: 40,5 sg. Consumos en ciudad: 10,0 l/100 Km.; carretera a 90 Km/h: 9,2 l/100 Km.; autopista a 120: 13,6 l/100 Km.; medio ponderado: 10,2 l/100 Km. Probado en el número: 297.

HASTA la aparición en el mercado de esta versión más larga del Suzuki, uno de los mayores problemas con los que se encontraba el usuario de las versiones más pequeñas, era la falta de espacio para equipaje, e incluso para los ocupantes de las plazas traseras. El Long Body viene a cubrir esta falta de espacio, con una pequeña pérdida de capacidad lateral

y también de maniobrabilidad en el tráfico diario.

Mecánicamente no hay diferencias con el modelo más corto, el motor empuja con fuerza desde bajas revoluciones, mientras que el cambio se maneja con precisión y rapidez. También la palanca de las reductoras se maneja sin problemas. La tracción a las ruedas delanteras se engrana fácilmente.

El consumo no es bajo, pero tampoco es disparatado. Los diez litros de media entre ciudad y carretera, se pueden considerar razonables. Ya en el campo este consumo puede llegar hasta los 15 litros cada 100 kilómetros.

El Long Body aporta muchas peculiaridades y se sitúa en un lugar del mercado vacío hasta ahora. El alargamiento no ha hecho milagros pero se ha conseguido paliar en parte el problema. Además se ha ganado algo en confort ya que ahora los rebotes de la suspensión se reparten bastante mejor.

VIRTUDES

Maletero amplio
Manejo de la palanca de cambios
Buena capacidad

DEFECTOS

Acceso a las plazas traseras
Ruido de la capota
Caja de reductoras expuesta

PRECIO 1.548.400 PTAS

CS aceite motor



HAY COCHES QUE FUNCIONAN
COMO UN AVIÓN.

Por su precisión.
Por la exacta puesta a punto
de su motor.
Por su perfecta elasticidad.

LA ESTRELLA DE SU MOTOR.

Por su excelente suavidad
de marcha.
Por su alto rendimiento...
algunos coches funcionan
como un avión.
Son coches que llevan
dentro una estrella.



TOYOTA LAND CRUISER 250 TD

MAYOR PODER

Cilindrada: 2.494 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **108 CV.** Velocidad máxima: **138,3 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **41,9 sg.** Consumos en ciudad: **13,8 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **11,3 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **17,6 l/100 km.**; medio ponderado: **13,4 l/100 km.** Probado en el número: **271.**

A SPIRANTE a ser uno de los 4x4 de gama alta preferidos por los amantes del todo terreno, el Land Cruiser turbo alimentado colma cualquier inquietud campestre. Montado en Portugal, presenta unos acabados sorprendentes y su motor VM de cinco cilindros lo convierte en un verdadero marchador de fondo en todo tipo de terrenos.

La carretera no es obstáculo para el Toyota, y rueda con soltura y sin consumir en exceso. En contra, las aceleraciones y recuperaciones no brillan excesivamente, resultando algo perezosas para moverse con soltura.

La transmisión es clásica en lo que respecta a su configuración, es decir, la tracción trasera puede ser engranada a las cuatro ruedas. El manejo de la palanca de reductoras y accionamiento de la tracción total es tan fácil como suave. También dispone en este importante apartado de desbloqueadores en las ruedas delanteras para no castigar la pifonera al rodar por carretera.

El resto de las soluciones mecánicas son asimismo sencillas, y están enfocadas hacia la fiabilidad. Así, las suspensiones son de eje rígido y ballestas, su reacción es bastante brusca para los pasajeros pero perfectamente acorde para cumplir frente a duros trabajos. Duro y fiable, el Land Cruiser es un corredor de fondo ideal.

VIRTUDES

Coche robusto
Equipamiento completo
Nivel sonoro bajo

DEFECTOS

Dirección muy desmultiplicada
Humos de escape
Motor perezoso

PRECIO 3.282.004 PTAS.



UAZ MARTORELLI

EFICACIA MILITAR

Cilindrada: 2.498 c.c. Tracción: **A las cuatro ruedas.** Potencia: **76 CV.** Velocidad máxima: **108 km/h.** Aceleración 1.000 m. salida parada: **44,3 sg.** Consumos en ciudad: **13,7 l/100 km.**; carretera a 90 km/h: **10,2 l/100 km.**; autopista a 120 km/h: **12,6 l/100 km.**; medio ponderado: **12,5 l/100 km.** Probado en el número: **296.**

E L planteamiento del UAZ está enfocado al todo terreno sin concesiones. Diseñado como vehículo militar para el ejército soviético, todo en él presenta el sello de la eficacia y la dureza.

Vitorio Martorelli, el importador italiano, ha modificado el vehículo original para adaptarlo a su utilización en la calle. Entre las muchas mejoras en este sentido,

el ruido UAZ recibe un motor Diesel de origen Peugeot y largamente utilizado en los 505 de la marca. Como heredando el castrense espíritu del chasis, presenta una excesiva dureza en su cambio y se muestra poco preciso.

Una palanca bloquea el diferencial delantero mientras que otra selecciona las marchas cortas o largas. Brilla por su ausencia un autoblocante que termina siendo indispensable por campo, terreno preferido por el UAZ- Martorelli.

Para resolver el apartado de las suspensiones, la tradición ha impuesto ballestas y amortiguadores telescópicos. Su funcionamiento puede también calificarse de «militar» sin concesiones al confort.

Donde mejor se desenvuelve este todo terreno es en las abruptas zonas trialeras. Sus reducidas dimensiones y sus cortas relaciones de cambio permiten escalar con eficacia. Lástima que la dirección sea muy lenta y pesada, mermando mucho la agilidad de maniobra.

VIRTUDES

Mecánica robusta
Espacio interior
Agilidad en campo

DEFECTOS

Acabado muy mejorable
Escasas prestaciones
Poca capacidad rutera

PRECIO 1.826.800 PTAS.

Comprar y vender



VEA LA NOVEDAD MUNDIAL AUDI COUPE



• Somos especialistas VW, AUDI
• Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICION: C/ Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20
TALLERES: C/ P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37



Especialistas en libros del automóvil, maquetas
Trans kits, consultenos
por tel.: 9738/ 60 4 85.



AUTOMOVILES
DE IMPORTACION

EXPOSICION:
MAV S.L.

Batalla del Salado, 16.
Tel.: 230 63 00. 28045 MADRID.



• Detecta los radares en un radio de 1 km.
• Totalmente indetectable.
• Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
• Garantía de 1 año.
• Instalación inmediata al mechero.
• Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
• Prohibido sobre carreteras europeas.
• Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
• Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275 45 47.
Distribuidor Bel-Tronics en España:
Paseo de la Castellana, 40.
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.
Ventas País Vasco: AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

CITROËN II LIGERO

1952
PINTURA Y TAPICERIA NUEVA
MOTOR 50KMS.A TODA PRUEBA
MATRICULADO EN FRANCIA
VISIBLE EN MADRID. 1.250.000 PTAS
07-33-53-051175 (FRANCIA)



MODELO 1987
TODOS LOS EXTRAS
PERFECTO ESTADO
4.900.000 PTAS.
Tel.: 4 07 27 00 EXT: 675 MADRID

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00



ALPINE
FUJITSU TEN
PIONEER
AIWA
Philips Car

GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

INOCENTI DE TOMASO

Motor a estrenar,
radiocassette, llantas
de aleación. Telf.:
(91) 556 00 40. Srta.
Begoña. Horas
oficina. ¡Gran
oportunidad!

VENDO LANCIA BETA COUPE

ZA-C, AIRE
ACONDICIONADO,
CASSETTE, MUY CUIDADO,
TELF.: (91) 556 05 66 Y (91)
739 35 54.

FORD SCORT XR3

M-EX, Perfecto estado,
elevados, cierre centrali-
zado, techo solar, spoiler
delantero, alerones,
alarma, muy cuidado.
Telf.: (91) 776 58 83,
(91) 407 27 00. Ext.
689. Horas oficina.



YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES
NACIONALES
Y DE IMPORTACION
CON MENOS DE 5 AÑOS
ASOMBRESE DE LO QUE
PAGAMOS POR SU COCHE

**¡AL CONTADO
Y AL INSTANTE!**

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 -
269 71 01

YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON

ABSOLUTAMENTE
DE MODA



100.000 PTAS. MENOS.

CORSA

JOY

¡Cielos... un Corsa
descapotable!



*Excepto Corsa Van, descuento: 84.210 ptas menos.

EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S.L.

Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 574 78 04-573 48 49

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 552 53 00.
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)

MOTORAMA, S.A.

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tels. 458 03 54

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44 Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45
Antonio López, 149
(junto Plaza Legazpi)
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)
Tel. 447 53 43

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9
(zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos. García Noblejas, 128
(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500
Tels. 889 45 12 / 48
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 32 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

**CENTRO SUR DE
AUTOMOVILES, S.A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.
Tel. 639 27 99.
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52
POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.
Tels. 617 04 11 / 617 03 61
EXPOSICION: Simón Hernández, 55
(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136 Tel. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4 Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

VILLALAUTO

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100
Tels. 850 90 13-63-94.

EN GUADALAJARA

ALTUSA

Pol. Ind. EL BALCONCILLO
Parcela 52. Tel. 22 81 00
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Carvan, S.A. Servicio Oficial

TODA LA GAMA FORD

Y LAS MEJORES OCASIONES



Export de Carvan, S.A. Tel: 241 11 91

CAR 10

Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

¡VISITENOS!

C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre Pº Habana y Serrano

SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y 404 73 57
DIRECCION: GERARDO CORDON, N.º 1, 28017 MADRID
TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses Todas las marcas

SUZUKI SJ 410, M-GV, azul, perfecto estado, 825.000 ptas 6 meses garantía

LANCIA Delta HS Turbo, 86, seminuevo, 1.200.000

LANCIA Thema, 86, grafito, full equip, 6 meses garantía, 2.300.000 pesetas

ALFA Romeo Spider, 86, rojo, 2.300.000 ptas

CITROËN AX 1.1 RE, 6 meses garantía, 740.000 ptas transfendiendo

PEUGEOT 309, 88, blanco, 6 meses garantía, precio

BMW 628 CS, rojo, 83, 2.300.000 ptas, con facilidades

RANGE Rover Efi. aire acondicionado, 89, seminuevo, 3.700.000 ptas

BMW 323i, 84, aire acondicionado, llantas, alarma, 1.600.000 ptas

AUDI 4, blanco, 86, muy buen estado, extras, 6 meses garantía, 2.800.000

MERCEDES 300E, automático, 86, blanco, 30.000 km, 4.600.000, facilidades

CAR 10, S.A. Vehículos Nacionales y de Importación, nuevos y usados. Tenemos el coche que busca. ¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10. Tel.: 563 27 88/28.

MASTER CAR ¡¡compruebel!! Asegúrese de una gran compra y vea la diferencia de nuestros vehículos seminuevos, revisados, 140 puntos por maestros ingenieros con sus kilómetros reales (demostrables). 91/564 30 65.

MASTER CAR venta y asesoramiento. C/Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). 91/256 62 22.

MASTER CAR Mercedes serie (201) 190 E, 190 E 16 V, 190 diesel.

MASTER CAR Mercedes (serie 124), 230E, 260 E, 300 E, 200 D, 300 Diesel.

MASTER CAR, Mercedes (serie 126), 280 SE, 300 SE, 380, 420 SE, 500 SE.

MASTER CAR, empresa más recomendada por los servicios oficiales.

MASTER CAR, la mejor garantía del mercado nacional con el mejor servicio post venta.

DEPORTIVO Mercedes 350 SLC, techo eléctrico, llantas, aire, terciopelo, etc. 2.550.000 ptas. Telf.: 564 30 65.

MERCEDES 380 SE, serie 126, capót sec, totalmente carrozado, full equipo, único, imprescindible verlo. 3.500.000 ptas. total, facilidades. Teléfono: 91/564 30 65, seminuevo, garantía 1 año. Piezas, mano obra, Master Car.

MASTER CAR todos modelos, BMW serie 3, serie 5, serie 6, serie 7.

VOLVO 760 GLE, como nuevo, cuero, todos los extras, antracita. 3.475.000. Garantía 1 año, piezas. Mano obra toda España. Master Car. Telf.: 91/256 62 22.

BMW 735 IAL, cuero, 88, todos los extras, nuevo. 5.900.000. Master Car.

MASTER CAR, todos modelos de ocasión. Audi-Porsche. Telf.: 91/564 30 65.

BMW 628 CS, rojo, 83, 2.300.000 ptas, con facilidades

RANGE Rover Efi. aire acondicionado, 89, seminuevo, 3.700.000 ptas

BMW 323i, 84, aire acondicionado, llantas, alarma, 1.600.000 ptas

AUDI 4, blanco, 86, muy buen estado, extras, 6 meses garantía, 2.800.000

MERCEDES 300E, automático, 86, blanco, 30.000 km, 4.600.000, facilidades

SE VENDE

LAMBORGHINI INORA URRACO P.250

Como nuevo, precio 5.200.000. Telf.: (952) 22 27 16, horas oficina.

32.000 km, impactante, estado óptimo, información fines semana. Teléfono: 91/734 68 50.

VENDO karts 100 c.c., ocasión y accesorios. Telf.: 93/692 98 24.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX, accidentado, interesante llamar telf.: 958/82 13 21, horas comidas, preguntar Francisco Javier.

VENDO Golf desca-potable 88, 1.950.000 ptas., metalizado. Telf.: 534 95 89.

TRAMITES actuales para importar vehículos desde el Mercado Común. Conózclos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375 Molina de Segura (30500) (Murcia). Telf.: 968/61 21 26. Oficina.

CORVETTES último modelo, importadores exclusivos J&R. Telf.: 91/276 38 50.

BMW 325 i2P, blanco, M-HK, ABS, 87,

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE

Teléfono: 91-268 00 69

RALLYE MANZANARES

Antonió López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

fischer CBOX.

LA SOLUCION IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES. Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas nacionales y de importación, se completan con los modelos standard de aplicación universal.

LAS VENTAJAS DEL PORTACASSETTE FISCHER C-BOX • Fácil de utilizar con una sola mano pulsando un botón. • Protege los cassettes del polvo, el sol, etc... • Diseño funcional en consonancia con el tablero. • El indicador óptico facilita el orden y la manipulación. • El sistema de bloques incorporado impide que se enrede la cinta, protegiendo así su radio-cassette. • El aculeado interior amortigua las vibraciones y evita el ruido. • De fácil montaje.

ALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

Tienda y taller: General Pardillas, 3 Dpto.
Tel. 275 18 38 - 275 12 17. 28801 MADRID.

NOVEDAD KEX-M-800

ALTA SEGURIDAD

PANEL FRONTAL EXTRAIBLE
RADIO-CASSETTE Y COMPAC DISC
MANDO A DISTANCIA POR INFRARROJOS

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS



Pirelli. Emoción por la tecnología.

Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION

Centro Comercial Jumbo. Avda. Pío XII, n.º 2,
Parking cubierto.
Telf.: 345 78 08
Central, c/Pradillo, n.º 3.

¡Abrimos sábados todo el día y domingos mañana.

Oferta especial limitada. Presentando este anuncio, 22% de descuento al cuarto neumático.

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA
MADRID
Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86

¡ANUNCIESE HOY!

Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario o nombre de INREVIS-MOTOR 16.

ADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ÚLTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS, MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma

eladio s. a.

Oca, 8 - teléfono 471 11 92 - 28025 MADRID
Queipo de Llano, s/n - BARBATE (Cádiz)

¡ATENCIÓN!

Antes de comprar su coche nuevo llámenos, descuentos especiales en todas las marcas y sin entrada.

- BMW 528i: ABS, aire, extras.
- Porsche 924: Año 83, pocos km. Targa.
- Mercedes 190 E: año 86.
- Citroën CX D 2.500. Ranchera barata.
- Peugeot 205 GT: precioso.
- BMW 728i: ABS, aire.
- BMW 635 Si: full-equip.
- Mercedes 300 E: año 86.
- Audi 4 Turbo: full-equip.
- Renault 11 GTD: gris metal.
- Ford Fiesta XR2: rojo.
- Renault 5 TL: pocos km.
- Opel Corsa 1.3 SR: motor nuevo.
- Citroën AX GT: ¡nuevo!
- Porsche 924: año 82.
- Porsche 944: precioso.
- Lancia HPE 2.000

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

MADRID
Teléfono: (91)
268 00 69

OCASION PARTICULAR

Audi 200 Turbo
Impecable.
M-HC.
532 20 50

C.A.N., S.A.

CX Turbo 2 GTI Intercooler, todos extras, seminuevo 40.000 kms, garantía 12 meses. 2.000.000 pts. Admiso cambio. Azcona, 62, garaje. 255 86 22.
Renault 25 GTX, todos extras. 1.600.000 pts. 255 86 21.
Opel Corsa varios 1.500 x 1.000 c.c. Revisados Azcona, 62, garaje.

BMW 323 i. Servodirección, techo, aire. M.O.V. Impecable. Siempre garaje. 1.000.000 pts. 255 86 21.
C.A.N., S.A. 40 autos stock. Facilidades. Pídanos lista precios por fax. Tel. 255 86 21.
BMW 528, aire, llantas, etc., español. 1.800.000 pts. Garantía. 256 17 17.

NISSAN PATROL CORTO 4 CIL

blanco 4 años
Llantas de aleación,
techo practicable,
lunas tintadas, defensas, baca.
1.550.000 pts. Tfno.:
200 50 44. Juan.

ALFA Romeo 75 TS, 148 cv, 40.000 km, full equipo, 8/87, M-IB, nuevo, siempre garaje, 1.650.000. Telf.: 91/314 59 96.
VENDO Peugeot 205 GTI 1.9, 2 años, pocos kilómetros, kit spoiler y alerones. Telf.: 96/240 05 90.

La Boutique del Automóvil Japonés

Vehículos procedentes de cambio.
TOYOTA SUPRA 3.0, Granate, 4.200.000, año 87.
TOYOTA LANDCRUISER STATIONWAGON Diesel, Marrón, 2.800.000, año 85.

Import Japón, S.A. Exposición, venta y talleres:
C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tel.: 469 27 25. Fax: 469 22 70.

INSTAL AUTO

Miguel Aracil, 95
Teléfono: 373 82 95 - 373 84 50
28035 Madrid

RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONDUCTOS LA MAYORÍA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTÍA.
ASEGURESE DE LO QUE COMPRA



Autotéléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

FIAT

Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial

Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)



INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS

Abrimos todos los días.
Los domingos, también.
Y por supuesto, los festivos.

Hasta el 31 de diciembre, cuatro Estaciones ITV de la Comunidad de Madrid abren diariamente. Para evitar las colas de los últimos días. Para que la inspección de su vehículo sea más cómoda y rápida.

El horario de apertura en domingos y festivos es de 9 de la mañana a 1 de la tarde, en las Estaciones ITV de:

COSLADA: Ctra. N-II, km. 15,400
Tels. 672 80 48 y 672 87 90

LAS ROZAS: Ctra. N-VI, km. 20,400
Tels. 637 71 61 y 637 72 44.

TRES CANTOS: Ctra. Colmenar (C-607)
acceso por km. 23
Tels. 803 11 93 y 803 21 93

S. SEBASTIAN DE LOS REYES:
Ctra. N-I, km. 23,500 (acceso por desvío de Algele, en km. 23)
Tels. 652 71 77 y 652 72 56

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

INTERLENC, S. A.
EMPRESA HISPANO ALEMANA
OFICINAS

ALEMANIA

Opladener Strasse, 219
4019 Monheim
Tfno.: 07 49 2173 51081
Tx. 8515941 - Fax: 07 49 2173 31614

ESPAÑA

P.º de la Castellana, 268
28046 Madrid
Tfno.: 314 0536 - Tx. 27245
Fax. 314 0331

- Importe su automóvil directamente de Alemania.
- Más de 100 vehículos en STOCK.
- Consulte nuestros precios sin ningún compromiso.
- Aproveche nuestra organización para importar cualquier producto de la RFA, EE.UU o Asia.

GRAN DISTRIBUIDOR ALEMAN DEL GRUPO VOLKSWAGEN (VAG)

RADICADO EN EL SUR DE ALEMANIA, OFRECE A

CASAS ESPAÑOLAS DE COMPRA-VENTA AUTOMOVILES USADOS A PRECIOS MUY INTERESANTES

de todos los tipos de la gama Volkswagen-Audi, seriedad absoluta. Todos los coches proceden de devoluciones de leasing, tienen aproximadamente 2 años y 50.000 a 100.000 kms.

Interesados contacten previamente con: **Tagesa, Modesto Lafuente, 63, 1.º a. 28003 Madrid.**
Telf.: 533 46 41, télex: 41236.

U.S.A. motors TALLERES PROPIOS

C/ Velázquez, 111, bajo dcha.
Teléfono: 563 30 55 28006 MADRID
Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

AUTOMOVILES

CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 250 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda Movida 40	87	21.000	540.000	Fiat Uno Turbo I.E.	86	34.000	1.075.000
Seat Panda Marbella GLX	88	15.000	680.000	Ford Escort 1.6 Diesel	88	23.000	1.075.000
Mini Moke	88	3.500	670.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	34.000	1.075.000
Seat Ibiza 1.5 GL	86	38.000	780.000	Ford Escort 1.4 CL	87	23.000	1.085.000
Citroën C-15 Diesel	86	33.000	785.000	Alfa Romeo 33 1.5 TL	87	26.000	1.125.000
Renault Supercinco GTL	87	25.000	795.000	Renault 11 GTD	87	21.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1	89	3.000	795.000	Peugeot 205 GTX	87	25.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	21.000	860.000	Citroën BX 19 GT A.A.	85	31.000	1.150.000
Renault Supercinco GTL 5p	89	15.000	860.000	VW Passat 1.8 GL	85	42.000	1.150.000
Citroën BX	87	31.000	875.000	Renault 11 TXE	87	23.000	1.150.000
Suzuki Santana SJ 410	87	21.000	875.000	O. Corsa 1.5 Turbo Diesel	89	10.000	1.175.000
Citroën C-15	89	5.000	880.000	Suzuki Samurai	88	13.000	1.175.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5 puertas	87	18.000	920.000	Renault 11 GTX A.A.	88	16.000	1.225.000
Citroën AX 14 T2S	87	23.000	925.000	Seat Ibiza 1.5 SXI	89	10.000	1.275.000
Ford Fiesta XR2	85	32.000	930.000	Renault 21 TXE	86	31.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5 puertas	87	23.000	940.000	Opel Kadett GSI 2.0 I	87	4.000	1.560.000
Peugeot 205 GT A.A.	86	40.000	990.000	F. Sierra 2.0 I S ABS F.E.	87	31.000	1.750.000
Seat Ibiza 1.5 GL A.A.	87	19.000	1.040.000	BMW 318i	87	27.000	1.950.000
R. Supercinco GT Turbo	87	33.000	1.050.000	Alfa Romeo 75 Evoluzione	88	26.000	1.975.000
				Renault 25 GTX A.A.	88	12.000	2.250.000

SI PIENSA EN LANCIA



BRAVOMOTOR

Bravo Murillo, 62. Tel.: 533 75 07
28003 MADRID



Philips Car Stereo

NUEVO TELEFONO MOVIL PARA COCHE CON TECNOLOGIA PHILIPS

**NO ESPERE MAS
SE LO INSTALAMOS EN EL DIA**

VENTA Y MONTAJE EN:
C/ JOSE MARIA DE PEREDA, 42
28017 MADRID
TELEFONO: 408 32 41

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

PARTICULAR VENDE
OPEL ASCONA
 1.8 GT
 Año 86. Muy buen estado. 1.100.000 pesetas. Telf.: 91/637 22 88 (noches).

PARTICULAR VENDE
OPEL KADETT GSI
 Negro, 45.000 kms. Radio. Alarma. Perfecto estado. Año 85. 1.100.000 ptas. (91) 754 35 14. Enrique.

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 70 - Ur. Esquerdo, 106 - Telf.: 661 46 00 - Fax: 661 46 00 20/21 Madrid

TODOS LOS MODELOS



**PARA QUE VD.
PUEDA PROBARLOS**

**VENTAS
TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION
VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

 MERCEDES 190 E • 122 cv. nuevo mod. • Muchos extras. • 2.400.000 ptas.	 AUDI 200 TURBO • 200 cv. nuevo mod. • Full equip. • 2.400.000 ptas.		 BMW 730i • 184 cv. full. • Nuevo modelo 88. • 75.000 mes.	 MERCEDES 560 S • 300 cv. nuevo mod. • Todos los extras. • 8.500.000 ptas.
GARANTIA TOTAL POR ESCRITO EN SERVICIOS OFICIALES				
 JAGUAR XJS12v COUPE • Full equip. • 4.500.000 ptas.	• SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD			 VOLVO 760 GLE • 170 cv. • Todos los extras. • 2.850.000 ptas.
Master Car VENDE MAS				
 BMW 635 CSI • 218 cv. • Aire, cuero, etc. • 2.750.000 ptas.	Master Car VENDE MAS			 MERCEDES 380 SE • Carrozado AMG. • Ultima modelo. • 3.500.000 ptas.
EXPOSICION Y VENTA				

DACIA

BARON S.A.
Antonio Leyva, 23
Tel.: 269 34 15. Madrid

TODO TERRENO

- Motor 1.400 c.c. de tecnología Renault
- Suspensión independiente delantera con muelles
- Llantas, enganche bola, defensas delanteras, etc.

(Incluido en el precio)

EL 4x4 MEJOR EQUIPADO

DITECNICA S.A.

C/ Huertas de Abajo, s/n.
Teléf.: 658 13 60
Paracuellos del Jarama (Madrid)

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO

- SERVICIO TALLER
- TURBOCOMPRESORES
- KITS MOTOR
- MANTENIMIENTO FLOTAS
- ACCESORIOS

**DESDE 1.590.000 + 12 % IVA
MOTOR PEUGEOT DIESEL**

DITECNICA S.A.

JEEP CHEROKEE 4x4

IMPORTADORES

C/ Huertas de Abajo, s/n.
Teléf.: 658 13 60
Paracuellos del Jarama (Madrid)

BMW Z-1
SEMIESTRENAR Y
¡ENTREGA
INMEDIATA!!

ESCABAJOS
CABRIOLET
¡¡¡INCREIBLES!!

MERCEDES 230-3
ULTIMO
MODELO
2.990.000

COMPARA
NUESTROS PRECIOS
¡¡¡SALDRA
AHORRANDO!!!

MERCEDES
300-E FULL
EQUIPE
3.490.000

GARANTIA
HASTA
18 MESES

BMW 535i
1988 FULL
EQUIPE
5.900.000

CASTELLO, 98
ALEMANA DE AUTOMOCION S.A. TEL.: 411 36 29 MADRID

¡¡¡LOS PRECIOS MAS EUROPEOS DE MADRID!!!

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...



...RENAULT, OPEL, AUDI VW, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.
LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS
IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona. Tel.: (93) 490 19 26
Fax: (93) 491 02 01



FEYDO

AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS
ELECTRONICAS. LAMINAS DE
SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL.
ACCESORIOS.

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentando este anuncio.

AVDA. FELIPE II. S/N (APARCAMIENTO)
TFNO. 276 97 67. 28009 MADRID
VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

Colaboramos con economato de banca, DYS (Economato y Servicios) y empresas de seguridad.

PARTICULAR vende
R-12 familiar, blanco,
M-AB. Teléfono:
218 59 04.
OPEL Corsa TR 4p LS.
Blanco. BA-I. Varios
extras. Garantía 12 meses.
Sr. Pain. Concesionario oficial Seat.
Teléf.: 924/31 97 60.
Apdo. 390. Mérida.

**ANUNCIESE
EN**

MOTOR 16

NORTE

Teléfono (94)
435 77 86



MERCEDES - AUDI - BMW - etc.

les ofrecemos a nuestros clientes transporte y todo tipo de gestión (T2, homologación etc.) totalmente gratuitos!!

Stock permanente de mas de 100 automoviles

Información: Sr. Diego Vega.

TLNO 07.32.3.314.70.77.

FAX 07.32.3.314.79.13.

QUE... DONDE... COMO...

¿qué es Von Shrader V-S 2?

— La solución más avanzada y práctica en limpieza de tapicerías de automóviles.

¿dónde aplicar Von Schrader V-S 2?

— En la limpieza de interiores de automóviles, cualquier tapicería, en el hogar y en cines o locales públicos.

¿cómo conseguir Von Schrader V-S 2?

— Pídanos información en:

NOVATECNICA, S.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA TODA ESPAÑA

Avda. Virgen de la Cabeza, 10-B. BURJASOT. Valencia

Teléfonos: (96) 364 37 62 ó 364 37 50



MADRID
Dulgo-España, S.A.
C/ Gabilán, n.º 36
Políg. Industrial Matagallegos
Tel.: (91) 698 60 14
FUENLABRADA (Madrid)

**LIMPIE SU TAPICERIA EN SECO CON
LAS TECNICAS U.S. EN 1 HORA**

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Golf Z 602



Kits de aerodinámica.
Llantas de aleación.
Kits muelles suspensión especial,
así como otros accesorios exclusivos para:
ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES,
OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.
Para mayor información disponemos de un
CATALOGO completo a todo color con más de
160 páginas, al precio de 990,- Ptas. más
franqueo.



Importador para España:

iacsol

Vallespir, 189-191 - Tel: 490 19 26 (6 líneas)
Tel: 54318-JSUA-E - Telefax: 491 02 01 - 08014-BARCELONA

ADAICO, S.L.
ARELOSA, S.A.
AT ACC. DEL AUTOMOVIL
AUTO BOUTIQUE
AUTO ELEC. ZENER
AUTO KIT S
AUTO NOVEDAD
AUTO SUPER
BOPAR RACING
CASA ARMANGUE
COMERCIAL RIZZO
DISEÑO SPORT
ELECTRONICA CIDAR
EUROSUR
KIT SETZE
MARLO
RALLYE MANZANARES
SEMAUTO
SORESA
SPOILER
STYLAUTO
STYLE FLY
SUMIAUTO
TALLERES BORREGO
TORIA AUTO SPORT
TOT AUTO
VADISA

Tel.: (948) 24 29 47
Tel.: (941) 25 96 83
Tel.: (91) 234 07 46
Tel.: (972) 50 96 21
Tel.: (956) 25 92 29
Tel.: (93) 870 01 79
Tel.: (942) 21 53 18
Tel.: (954) 63 69 40
Tel.: (93) 311 65 70
Tel.: (93) 218 53 78
Tel.: (93) 727 13 14
Tel.: (985) 39 71 01
Tel.: (971) 46 88 20
Tel.: (958) 13 18 76
Tel.: (93)
Tel.: (957) 27 54 99
Tel.: (91) 475 47 93
Tel.: (987) 41 05 95
Tel.: (975) 22 70 77
Tel.: (93) 818 05 42
Tel.: (96) 366 08 61
Tel.: (91) 676 14 74
Tel.: (945) 28 38 36
Tel.: (952) 31 66 00
Tel.: (94) 444 03 41
Tel.: (973) 31 28 37
Tel.: (943) 21 56 44

PAMPLONA
LOGROÑO
MADRID
FIGUERAS (GERONA)
CADIZ
GRANOLLERS (BARCELONA)
SANTANDER
SEVILLA
BARCELONA
BARCELONA
SABADELL (BARCELONA)
GIJÓN
PALMA DE MALLORCA
GRANADA
MATARÓ (BARCELONA)
CORDOBA
MADRID
PONFERRADA (LEÓN)
SORIA
VILAFRANCA P. (BARNA)
VALENCIA
MADRID
VITORIA
MÁLAGA
BILBAO
TÁRREGA (LÉRIDA)
SAN SEBASTIÁN

vo, todo original,
siempre garaje, úni-
co, 1.200.000. Telf.:
96/326 68 17.

SE vende Opel Kadett
GSI, GE-V, muy buen
estado, muchos ex-
tras. 1.325.000 ptas.
Llamar después 23 h,
972/67 27 14.

DESCAPOTABLE
inglés Austin-Healey
Sprite, MK-IV, ruedas
de radios, tres capot-
as, perfecto, apto
para uso diario. Telf.:
93/213 14 48, noches.
1.450.000 ptas.

¡¡OCASION!! VW
Escarabajo 1.303 LS,
como nuevo, muchos
extras. Telf.: 93/232
01 64.

VENDO Yamaha
RD350 1c, perfecto
estado, todos extras,
550.000 ptas. José,
Telf.: 96/243 09 44,
VCIA.

VOLKSWAGEN Es-
carabajo 1500, ver-
sión USA, semiauto-
mático, muy buen es-
tado, 800.000 ptas.
Telf.: 93/424 69 73.

TRIUMPH Spit-Fire
1500, overdrive, en-
cendido electrónico,
motor nuevo, dos le-
tras, tres capotas, ex-
tras, impecable,
1.300.000 ptas., con-
tado. Telf.: 477 34 70.

ESPECTACULAR
Porsche Testarossa,
blanco, 8.000.000.
Telf.: 442 40 38.

VENDO Ferrari 328
GTB, año 88, 20.000
km, 14.000.000 ptas.
Telf.: 96/28 28 76 y 28
30 54, Sr. Valderrey.

PARTICULAR Ci-
troën CX 25 GTI-Tur-
bo 2, año 87, 30.000
km, full, como nuevo,
teléfono c/manos li-
bres, aire acondicio-
nado, ABS, radiocas-
sette y ecualizador,
alarma, mando a dis-
tancia 40 m, rojo,
2.650.000 ptas. Telf.:
91/534 71 60, Eduar-
do.

TRAMITES actuales
para importar vehicu-
los desde el Mercado
Común, conózcalos
por sólo 1.800 ptas.
Apartado 375, Molina
de Segura (30500)
(Murcia). Telf.:
968/61 21 26, oficina.

VOLKSWAGEN Ca-
brio 1303, blanco me-
talizado, capota azul,
(nuevo), precioso e
impecable, varios ex-
tras. Teléfono:
91/207 96 74 (no-
ches).

PORSCHE 944 Tar-
ga, rojo, asientos, te-
cho y espejos eléctri-
cos, llantas radiocas-
sette, cierre centrali-
zado, 43.000 km, im-
pecable, finales 1986,
precio 4.300.000.
Telf.: 435 06 89.

KART 100 c.c. birel
sirio, 180.000 ptas.
Telf.: 93/692 18 24.

**iacsol ES EL IMPORTADOR DE
ZENDER EN BARCELONA.
POR UN ERROR LE CAMBIAMOS EN EL
N.º 314 DE DIRECCION, ESTA EN:
C/VALLESPÍ, 189-191.
TEL.: 490 19 26. FAX: 491 02 01**

VENDO Mercedes
380 SE, 115.000 km,
impecable, muchos
extras, 3.600.000
ptas., contado, tam-
bién cambiaría por
Range Rover. Telf.:
96/50 02 58.

VENDO Ford Sierra
2.0 i Guía, M-HP,
A.A., stereo, garaje

permanente, precio
1.860.000 ptas,
48.000 km. Telf.: 247
87 03, en horas de
oficina.

TOYOTA Land Cru-
iser, un año, pocos
km, nuevo, precio
2.650.000. Llamar
9-5, señor Constant.
Telf.: 521 28 57.

MERCEDES 190-E,
B-JZ, aire, techo,
perfecto. Telf.:
93/653 24 12.

VENDO BMW M-3, 1
año, full-equipe,
como nuevo. Teléfo-
no: 96/240 05 90.

PORSCHE 914 Targa
2000 I, versión USA,
año 1976, como nue-

VENDO Ferrari Tes-
tarossa, semi-nuevo.
Telf.: 965/28 30 54,
28 28 76, 22.000.000
ptas. Carlos Val-
derrey.

CAMBIO BMW 625
CSI, por coche infe-
rior, extras o vendo
2.100.000. Telf.:
947/26 04 98, tardes.

MERCEDES 500 SE,
1982, acondicionado,
ABS, llantas, AMG
único, precio
2.000.000. Teléfono:
07. 33 142 00 62 66.

MERCEDES 300 Die-
sel Tipo 123, acondi-
cionado, extras,
750.000 ptas. Telf.:
07 33 146 05 42.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Peugeot 405



Kits de aerodinámica.
Llantas de aleación.
Kits muelles suspensión especial,
así como otros accesorios exclusivos para:
ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES,
OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.
Para mayor información disponemos de un
CATALOGO completo a todo color con más
de 160 páginas, al precio de 990,- Ptas.
más franqueo.



Importador para España:

iacsol

Vallespir, 189-191 - Tel: 490 19 26 (6 líneas)
Tel: 54318-JSUA-E - Telefax: 491 02 01 - 08014-BARCELONA

DISTRIBUIDORES ZENDER:

Adaico, S.L. Telf.: (948) 24 29 47. Pamplona.
Arelosa, S.A. Telf.: (941) 25 96 83. Logroño.
AT Acc. del Automóvil: (91) 234 07 46. Madrid.
Auto Boutique. (972) 50 96 21. Figueras (Gerona).
Auto Elec. Zener. Telf.: (956) 25 92 29. Cádiz.
Auto Kit, S. Telf.: (93) 870 01 79. Granollers (Barcelona).
Auto Novedad. Telf.: (942) 21 53 18. Santander.
Auto Super. Telf.: (954) 63 69 40. Sevilla.
Bopar Racing. Telf.: (93) 311 65 70. Barcelona.
Casa Armangué. Telf.: (93) 218 53 78. Barcelona.
Comercial Rizzo. Telf.: (93) 727 13 14. Sabadell (Barcelona).
Diseño Sport. Telf.: (985) 39 71 01. Gijón.
Electrónica Cidar. Telf.: (971) 46 88 20. Palma de Mallorca.
Eurosir. Telf.: (958) 13 18 76. Granada.
Kit Setze. Telf.: (93) Mataró (Barcelona).
Marlo. Telf.: (957) 27 54 99. Córdoba.
Rallye Manzanares. Telf.: (91) 475 47 93. Madrid.
Semauro. Telf.: (987) 41 05 95. Ponferrada (León).
Sorella. Telf.: (975) 22 70 77. Soria.
Spoiler. Telf.: (93) 818 05 42. Vilafraça P. (Barma).
Stylauto. Telf.: (96) 366 08 61. Valencia.
Style Fly. Telf.: (91) 676 14 74. Madrid.
Semiauto. Telf.: (945) 28 38 36. Vitoria.
Talleres Borrego. Telf.: (952) 31 66 00. Málaga.
Torio Auto Sport. Telf.: (94) 444 03 41. Bilbao.
Tot Auto. Telf.: (973) 31 28 37. Tárrega (Lérida).
Vadisa. Telf.: (943) 21 56 44. San Sebastián.

PARTICULAR ven-
de Mercedes 280 CE,
gris oscuro metaliza-
do, 55.000 km, 1985,
20 extras.

MERCEDES 300 SE,
1987, aire acondicio-
nado, cuero, etc.,
como nuevo, 40.000
km, 3.950.000. Telf.:
07 33 146 05 42 11.
VENDO Suzuki Sa-
murai, rojo, con siete
meses, V-CV. extras,
precio 900.000. Telé-
fono: 123 32 57.

FORD Sierra 2.0 iS,
7/87, blanco, A.A.
techo Dir. asistida,
47.000 km, perfecto
estado, radio, precio
1.700.000 ptas. Telf.:
431 66 40, horas ofi-
cina.

PARTICULAR ven-
de, cambia, Merce-
des 450 SLC, año 81,
seminuevo. Telf.:
985/25 76 98.

COSWORTH vende
particular, color gris,
año 86, impecable,
extras, 70.000 km.
Telf.: 985/26 07 39,
horas oficina.

BMW M-3, vendo, a
matricular, color gra-
fito metalizado,
39.000 km, extras.
Telf.: 985/25 76 98.

JEEP Cherokee Limi-
ted, modelo 1990,
nuevo, color negro,
motor 4.000 c.c., ga-
solina, 180 cv, aire
acondicionado, cue-
ro, asientos, ventanas
y cierre eléctrico, pre-
cio 5.400.000 ptas.
Telf.: 435 09 02.

MERCEDES 190 16
válvulas, aire acondi-
cionado, preparación
Oettinger, color gris
grafito metalizado,
cierre centralizado,
ventanas y espejos
eléctricos, llantas, ra-
diocassette, 49.000
km, impecable, matrí-
cula M-GN, finales
1985, 4.400.000 ptas.
Telf.: 1435 06 44.

MERCEDES 200D,
crema, BA-I, motor
nuevo total, garantía
12 meses. Sr. Pain,
concesionario oficial
Seat. Teléfono:
924/31 97 60. Apdo.
390 Mérida.

OLDSMOBILE die-
sel, full equipo, impe-
cable, cuidadísimo.
Telf.: 985/25 76 98.

COMPRAMOS to-
dos ferraris, lamborg-
hinis, maseratis y va-
rios deportivos. Telf.:
07 3361 07 60 80, 07
3361 41 16 83.

BMW 323i 4 puertas,
M-JF, particular, ex-
tras, nuevo,
2.250.000 ptas. Telf.:
571 66 70.

SURTIDOR gasoli-
na, antiguo, comple-
to, buen estado,
compro. Teléfono:
927/22 45 00, ofici-
nas, D. Alfonso.

OPEL Corsa TR-4P
LS, blanco, BA-I, va-
rios extras, garantía
12 meses, Sr. Pain,
concesionario oficial
Seat. 924/31 97 60.
Apdo. 390 Mérida.

CITROËN BX Athe-
na, año 1988,
1.350.000 pesetas.
Pedro. Teléfonos: 666
33 64/255 45 52.

PAGODA 280 SL,
clásico, estado con-
curso, impecable,
110.000 km, nunca
averías, dos capotas
perfectas, inmejora-
ble, teléfono: (91)
262 60 75-243 13 49.

ALFA Romeo 1.5 TI,
negro, 30.000 km, im-
pecable, M-IG, tel.:
275 10 57. Particular
horas comercio.

BMW 320 i, 60.000
km, impecable. Telf.:
535 26 36, particular
horas comercio.

VENDO VW Escara-
bajo, año 1963, precio
450.000. Telf.: (91)
850 10 01.

AFICIONADO com-
pra Ferrari, todos mo-
delos, me desplazo en
toda España. Telf.:
(93) 765 34 31, de 1 a
5.

FIAT Tipo TDS, mu-
chos extras, 19.000
km, nuevo, 9 meses,
precio a convenir.
Telf.: 331 67 06.

VENDO Renault Es-
pace Turbo Diesel
DX, aire acondiona-
do, extras M-HK, im-
pecable, 2.500.000.
Telf.: 431 28 85.

PORSCHE 944 año 82, 67.000 km, color burdeos, blaupunkt digital, volante madera, techo, 2.750.000 ptas. Ricardo. Teléfono: 593 20 13.

CITROËN BX Athena, año 1988, precio 1.350.000 pesetas. Teléfonos: 666 33 74/255 45 52, Pedro.

ALFA Romeo 75 TS, 148 cv, 40.000 km, full equip, 8/87, M-IB, nuevo, siempre garaje. 1.650.000. Tel.: (91) 314 59 96.

TRIUMPH Spit-Fire 1.500 Overdrive, encendido electrónico, motor nuevo, dos letreros, tres capotas, extras, impecable, 1.300.000 ptas. contado. Tel.: 477 34 70.

OCASION VW Escarabajo 1.303 LS, como nuevo, muchos extras. Tel.: (93) 232 01 64.

VENDO Yamaha RD 350, perfecto estado, todos extras, 550.000



Instalación y venta de:

- Autorradios
- Alarmas
- Teléfonos móviles

Especialistas en:

- PIONEER
- KENWOOD
- ALPINE
- BECKER
- PIRANHA

Tel.: 93-630 15 19

Industria, 77. SANT BOI

ptas. José. Tel.: (96) 243 09 44.

VOLKSWAGEN Escarabajo, 1.500 versión USA, semiautomático, muy buen estado, precio 800.000. Tel.: (93) 424 69 73 tardes.

CAMBIO BMW 625 CSI por coche infe-

rior, extras o vendo a 2.100.000. Tel.: (947) 26 04 98, tardes.

ESPECTACULAR Porsche Testarossa, blanco. 8.000.000. Tel.: 442 40 38.

VENDO Karts 100 c.c., ocasión y accesorios. Tel.: (93) 692 98 24.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX, accidentado, interesados llamar tel.: (958) 82 13 21, horas comidas, preguntar Francisco Javier.

MERCEDES 300 SE, 1987, aire acondicionado, cuero, etc., como nuevo, 40.000 km, precio 3.950.000 pesetas. Teléfono: 07 33 146 05 43 11.

VOLKSWAGEN Cabrio 1303, blanco metalizado, capota azul (nuevo), precioso e impecable, varios extras. Teléfono: (91) 207 96 74 (noches).

MERCEDES 300 diesel, tipo 123, acondicionado, extras. 750.000 ptas. Tel.: 07 33 146 05 42.

VENDO Ferrari Testarossa, seminuevo. Teléfono: (965) 28 30 54 y 28 28 76. 22.000.000 ptas. Carlos Valderrey.

PORSCHE 944 Targa rojo, asientos, techo y espejos eléctricos, llantas, radiocassette, cierre centralizado, 43.000 km, impecable, finales 1986, precio 4.300.000 ptas. Tel.: 435 06 89.

MERCEDES 190 16 válvulas, aire acondicionado, preparación Oettinger, color gris grafito metalizado, cierre centralizado, ventanas y espejos eléctricos, llantas, radiocassette, 49.000 km, impecable, matrícula M-GN, finales del año 1985, precio 4.400.000 ptas. Tel.: 435 06 44.

ALFA Romeo 75 TS, 148 cv, 40.000 km, full equip, 8/87, M-IB, nuevo, siempre garaje. 1.650.000. Tel.: (91) 314 59 96.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad

La verdadera antena NIPPON automática

TS 40 S y TS 40 SB (negra)



Más silenciosa y ligera

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM, S.A.



Francesco Villa, s/n
Naves 16 y 17
POLIGONO CAN MAGI
Tel. (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52
80190 SANT CUGAT DEL VALLES

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

(Barcelona) TEL: 093 881 10 23 - Fax: 093 881 00 00

RECARO

Para sentarse seguro

Para sentirse seguro al volante, lo primero es sentarse seguro. Y para sentarse seguro, nada como un asiento RECARO. ¡Ah!, y después de usarlo, cambiará de coche, pero no de asiento. ¡Seguro!

Venga a sentarse seguro a:



Rambla de Catalunya, 127
Tel. (93) 218 53 78.
08008 BARCELONA.



Wild-Life
RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS

TALLER AUTOMOVILES ALEMANES

Servicio independiente
BOSCH

- Preparamos inyección para máximo reprim 28.000 pts.
- Mecánica general
- Inyección gasolina

LUXUS WAGEN S.C.
C/Mallorca, 103 BARCELONA Tel.: 254 44 42



LA LÍNEA EXCLUSIVA.



BBS es la línea de accesorios para automóvil, líder en estética y funcionalidad. Spoiler delantero, bajos, pasos de rueda y spoiler trasero en poliuretano PU/RIM. Llantas en aleación ligera de atractivo diseño original. Soliciten Catálogo BBS por sólo 500 Ptas, en sellos.

TURISPORT S.A. Pérez Galdós 40, 08012 BARCELONA (93) 237 83 24



Cuéntenos su caso

MAS SERIEDAD

A primeros del mes de julio de este año, me acerqué al concesionario Pronisan con la intención de adquirir un Nissan Patrol Wagon 6 cilindros. La operación se desarrolló normalmente hasta el momento en que se procedió a tasar el vehículo, un Renault 9 que yo iba a dejar. El tasador me ofreció por mi automóvil la cantidad de 600.000 pesetas, cifra que a mí me pareció

aceptable. Las cosas comenzaron cuando me solicitaron la documentación del vehículo y observamos que faltaban varios papeles.

Ante esta situación el comprador me sugirió la posibilidad de dejarles un talón por el importe antes citado como señal y que en el momento en que entregase la documentación completa, éste me sería devuelto. Por mi parte acepté y realicé la tramitación correspondiente. Una vez que tuve todo en



orden, volví a Pronisan para que se hicieran cargo del que yo ya consideraba que era mi ex vehículo. Pero según ellos era necesario que primero se vendiese y luego me abonarían la cantidad en que se hubiera comercializado.

Pero no terminan aquí las cosas. Yo, en una decisión de la que me arrepiento, accedí a que la operación se llevase a cabo de esta manera. Al mes un conocido me informó que el coche estaba lleno de polvo en un rincón

del concesionario. Me personé de nuevo en el concesionario, donde pude comprobar que esta afirmación era cierta y tras comentarles que no me parecía nada seria su postura, me amenazaron con una querrela criminal si no nos olvidábamos del caso. Ante esta postura retiré mi vehículo de Pronisan y me dirigí a la Consejería General de Comercio y Consumo de la Comunidad de Madrid, ante la cual presenté la correspondiente reclamación.

Valentín Ruiz
(Madrid)

Agenda

Del 21 al 27 de noviembre
TELEVISION

● El próximo día 25 y dentro del espacio de TVE-2 Estadio 2, se ofrecerá, en su edición nocturna, un reportaje sobre la prueba del **Campeonato de España de Rallyes** que se disputa durante ese mismo fin de semana en Madrid y que tiene prevista su salida desde el **Circuito del Jarama** a las diez de la mañana del sábado.

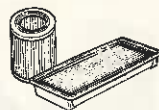


devil
TODO PARA LA COMPETICION

PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO
Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Importador colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.



Sustituye al filtro original sin modificación. Aspiración del 40% superior al del filtro original. Lavable. Duración de 100.000 km. PARA TODOS LOS VEHICULOS, TAMBIEN AUTOCROSS. F-1 - Producción - Rallye - Autocross - 4x4 TODOS LOS MODELOS



IMPORTADO POR:
AMR Ibérica, S.A.
Padre Claret, n.º 282-284, 08026
Barcelona. Telf.: 93/347 63 00,
93/347 64 22. Fax: 93/347 64 22. Té-
lex: 81071 amrib.

ALFA Romeo Sprint Veloce, 82.000 km, año 1981. Teléfono: 262 38 59.

VENDO Ford Escort RS-Turbo, M-IP, 34.100 km, 1.650.000. Tel.: (953) 26 21 11.

Ext. 120, de 18 a 20 h.
CITROËN BX-GTI 16 V, blanco, M-IX, nue-

vo, 20.000 km, alarma conectada, cierre M. D., ABS, A. A., equipo Hifi, guardado garaje, mod. francés, 2.800.000 ptas. Tel.: (91) 479 09 27. Francisco.

PARTICULAR BMW 318i, año 86, B-HL A. A. Tel.: (93)

417 15 21, de 20 a 22 horas.

VENDO lancha fuera borda, motor 70MP, con muchos extras. Teléfono: 123 32 57. Valencia. 1.500.000 pesetas.

PARTICULAR Citroën CX 25 GTI Turbo 2, año 87, 30.000

km, full, como nuevo, teléfono c/ manos libres, aire acondicionado, ABS, radiocasette y ecualizador, alarma mando a distancia 40 mts, rojo, 2.650.000 ptas. Tel.: (91) 534 71 60. Eduardo.

TRAMITES actuales

para importar vehículos desde el Mercado Común, conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500) (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26, oficina. **KART** 100 c.c., Birel Sirio, 180.000 ptas. Tel.: (93) 692 18 24.



Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES



NEUMATICOS

Baja belted hp
Baja belted 4x4

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. IMPORTADO EN ESPAÑA POR AMR IBERICA, SA. C/Padre Claret, 282-284 BARCELONA. Telf.: 347 63 00, Fax: 347 64 22.

Monos tres capas, Guantes, Botas y botines, homologados FIA. Asientos-arneses-sotocascos. Kit suspensión-Pastillas freno-Cierre capot-Tirantes-Lector notas, etc. TODO DISPONIBLE.

RAC RALLYE

TOYOTA QUATTRO

Enviados especiales

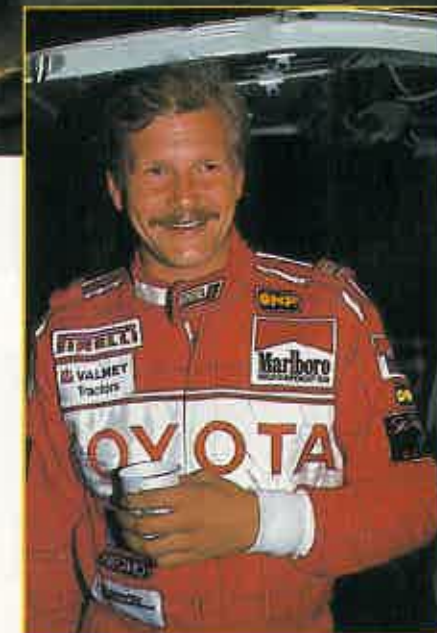
Esteban Delgado y José Robledo

ULTIMA prueba del campeonato del Mundo de Rallyes, el RAC de Inglaterra reúne, como suele ser habitual, la mejor inscripción de la temporada, a pesar de la ausencia del equipo oficial Martini-Lancia, campeón del Mundo de este año.

En efecto, a pesar de haber anunciado en el pasado Rallye Sanremo su participación en la prueba británica, con Markku Alen, Mikael Ericsson y Didier Auriol, lo cierto es que los dirigentes italianos, a última hora, decidieron reti-

rarse, alegando que ya lo tenían todo ganado. Lo cierto es que la razón era bien distinta, ya que a Claudio Lombardi no le hacía ninguna gracia el poner los nuevos Integrale 16 válvulas en manos de Ericsson, que ha fichado por Toyota y de Alen, que el año próximo correrá con el Subaru.

Esto puede propiciar un hecho histórico: el que por vez primera, el RAC vea como vencedor a un coche japonés. La más importante participación corresponde a Toyota, con tres Celica GT-Four para su equipo al completo, formado por el finlandés Juha Kankkunen, el sueco Kenneth Ericsson y el español Carlos Sainz, a los que se ha unido el galés Da-



Juha Kankkunen ha iniciado el RAC con ganas de ganar su última carrera con Toyota

vid Llewelin, vencedor del campeonato open británico de este año.

En la última prueba de la temporada, dos reapariciones: las del equipo Mazda y Mitsubishi. El primero, dirigido por Achim Warmbold, presenta su equipo de élite, con los finlandeses Timo Salonen y Hannu Mikkola, a los que se añade Ingvar Carlsson. El equipo Mazda ha

preparado el RAC a conciencia, hasta el punto de que Salonen ha participado en el «Audi Sport Rallye» hace dos semanas, para probar las nuevas soluciones en las suspensiones y en el reparto de transmisión. Salonen ha finalizado segundo y se mostraba muy satisfecho del nuevo comportamiento de su coche.

Mitsubishi presentaba también algunas mejoras en su VR4, muy mejorado respecto al coche que ganó en Finlandia, con nuevas suspensiones, amortiguadores y una reducción de peso importante, con lo que la competitividad del Galant debe haber ganado bastante. Esto debe permitir a Ari Vatanen y a su nuevo compañero, Pentti Airikkala (vencedor del grupo N en el Open Británico) mezclarse en la lucha por los primeros lugares.

El RAC Rallye vuelve a tener la salida en la ciudad de Robin Hood, Nottingham, desde donde no había arrancado desde hace cuatro años. Y al igual que entonces, cuando ganó el nunca olvidado Henry Toivonen, la primera prueba oficial tenía lugar en Wollaton Park. Aquí ha sido dónde Carlos Sainz ha sido líder por vez primera en la prueba británica, al marcar el mejor tiempo en esta primera especial, por delante de David Llewellyn y de Kankkunen, que se salía



Timo Salonen ha iniciado el RAC prudentemente, hasta el punto de ser superado sistemáticamente por su compañero Sundström. Sabe que la prueba británica es larga y muy selectiva.



El piloto galés David Llewellyn está clasificado por delante de Sainz, favorecido por su conocimiento del terreno y por pequeños problemas del español.



El primer Mazda clasificado es el de Sundström, que ha perdido algún tiempo al tener que cambiar el alternador. Los coches que dirige Warmbold están siendo más competitivos que antes.

Carlos Sainz es el último entre los Toyota cuando se ha disputado la primera etapa. Un pinchazo y dos trompos han retrasado ligeramente al equipo español, que espera poder recuperar el tiempo perdido en los muchos tramos que quedan aún por disputarse.



Ari Vatanen se encuentra poco motivado y sólo ha podido ser octavo en este inicio del RAC. El Mitsubishi, más ligero y con mejores suspensiones, debe subir algunos puestos.

Único abandono de importancia, el de Armin Swcharz, próximo compañero de Sainz.



Jorge Recalde retorna al mundial de rallyes sobre un Lancia Integrale. Hasta ahora no ha brillado a la altura que en el argentino es habitual.

Eriksson en la última carrera con Toyota. Sólo ha cometido un error en el primer tramo al accionar involuntariamente el cortaencendido en vez de la palanca del freno de mano. Pese a ello, se mantiene en segunda posición, a cinco segundos de su compañero.

Los tramos que se disputan el primer día, sobre los circuitos y parques ingleses denominados «Mickey Mouse» suelen causar sorpresas desagradables, por lo que desde el pasado año, se pueden entrenar en determinadas condiciones: con coches de estricta serie y tras un coche de la organización. En estas condiciones, Sainz contaba entre los favoritos. Su «scratch» del primer tramo hacía pre-



Único coche europeo entre diez japoneses, Per Eklund sólo puede llevar su Lancia Delta Integrale (de ocho válvulas) a la novena posición.

trompos y no puede impedir perder su posición frente al piloto galés, que en el día siguiente corre por una zona que le es muy familiar: en los tramos próximos a su domicilio.

La quinta plaza corresponde por ahora a Pentti Airikkala. Pese a que conduce el Mitsubishi Galant por vez primera, sólo ha conocido un momento de nerviosismo al tener que cambiar el alternador, operación en la que ha invertido aproximadamente unos 20 minutos ya que en el Galant hay que sacar el radiador, la bomba de servodirección y los manguitos del turbo para operar sobre el alternador. Afortunadamente, los hombres de Andrew Cowan pudieron reparar a tiem-

NATURAL.

CON SABORES.



¡Nuevo!

Schnapps de melocotón Rives.

Con zumo de piña o naranja y mucho hielo. O solo, bien frío.

BAJO CONTENIDO EN ALCOHOL

ligeramente en una curva del tramo, pero sin perder mucho tiempo. El líder cambiaba en el segundo tramo, Clumber Park, con un triple empate entre Kankkunen, Eriksson y Llewelin, que hacía al galés alzarse hasta la primera posición. Sainz hacía un trompo en este tramo, pese a lo cual se mantenía en tercera posición. Nuevo tramo y nuevo líder. Esta vez era el motivado Juha quien lograba el mejor tiempo y en esta posición ha finalizado la primera etapa, en Telford,

frontera con Gales, en cuyos bosques continúa el rallye y del que informaremos ampliamente en nuestro próximo número. Sin embargo Kankkunen no ha llegado intacto al final de etapa, ya que un retrovisor y un faro se han quedado en una cerca del último tramo, mientras que su caja de cambios era sustituida dos tramos antes del fin de etapa porque el finlandés observaba un ruido sospechoso.

Buena prestación la del sueco Kenneth

sagiar algo mejor, pero la mala suerte parece que se ha cebado en el español en estos inicios. Un pinchazo en el tercer tramo no le hace perder demasiado tiempo (sólo 11 segundos), pero la dirección quedaba desalineada y no pudieron sus asistentes ponerla en condiciones hasta dos tramos después. Pese a ello, pudo mantener la segunda plaza, muy acosado por David Llewelin. En el último tramo, en Weston Park, mixto de tierra y asfalto, el español hace dos



Pentti Airikkala es el nuevo compañero de Vatanen en el equipo Mitsubishi. Su experiencia en el campeonato británico, en el que ha ganado el grupo N, le está sirviendo para marchar por delante de su jefe de filas.

po, sin penalizar. Sin embargo, su compañero está iniciando la carrera de forma decepcionante. El propio Ari Vatanen reconoce su escasa motivación y ha declarado que va a tomar sopa de serpiente para recobrar su natural agresividad y de esta manera poder ascender algunos puestos desde su octava posición actual.

La primera posición entre los Mazda corresponde al finlandés Mikael Sundstrom, con el 323 que utiliza habitual-

Así se ve al número uno durante los partidos. Paseando sus AIR JORDAN de NIKE por encima de los demás jugadores. Ahora, vuela tú tam-

**MICHAEL
JORDAN
QUE ESTÁS EN
LOS CIELOS.**

bién con sus mismas zapatillas, las AIR JORDAN de NIKE. Equipadas con el NIKE-AIR; el mejor sistema de amortiguación que existe. Una cá-



mara de aire bajo el talón que amortigua el impacto en cada aterrizaje y otra cámara en la zona delantera para conseguir el máximo confort al pivo-



tar. AIR JORDAN de NIKE. O te las pones en los pies. O te las ves en la cara. No aceptes límites.



Air Jordan Junior, Air Jordan.

**ESTE CLUB
NO ACEPTA
LÍMITES.**

Porque, en él, sus socios tendrán ventajas y privilegios exclusivos a los que, de otra forma, no se puede acceder. El NIKE SPORT CLUB te acercará al apasionante mundo NIKE. Un club donde podrás obtener artículos especiales de NIKE, así como la máxima información sobre todas nuestras actividades y productos.



Y además,

tendrás la oportunidad de conocer a los deportistas más destacados del mundo, viviendo la espectacularidad del deporte americano. Sólo podrás entrar en el NIKE SPORT CLUB a través de un AUTHORIZED DEALER, únicos establecimientos autorizados por el distribuidor NIKE (Oregón, USA). Este club no acepta límites. Tú, tampoco. Infórmate.



DEPORTE



Debut del italiano Franco Cunico en el RAC. El Ford Sierra, de dos ruedas motrices, se encuentra hundido en la clasificación.



Los Opel-Vauxhall de tracción delantera lideran la clasificación oficiosa de los coches de dos ruedas motrices.

mente en el campeonato nacional. Marcha en sexta posición, por delante de Salonen, que al igual que el español Carlos Sainz, realizó un trompo en el último tramo y se queja de que no cuenta con los neumáticos más adecuados para las difíciles y duras condiciones climatológicas. El único abandono significativo que se ha producido en esta primera etapa es el del alemán Armin Schwartz, al tener un accidente en un tramo de enlace, chocando contra el coche de unos espectadores que presenciaban la prueba. El grupo N se encuentra liderado en estos momentos por el inglés Graham Middleton (Toyota celica GT Four), seguido muy de cerca por el belga De Mevius.

CLASIFICACIONES

1º Kankkunen-Piironen (Toyota Celica GT Four), en 24 minutos, 38 segundos. 2º Eriksson-Parmander (Toyota Celica GT Four), a 5". 3º Llewelin-Short (Toyota Celica GT Four), a 22". 4º Sainz-Moya (Toyota Celica GT Four), a 23". 5º Airikkala-McNamee (Mitsubishi Galant GR4), a 44". 6º Sundstrom-Repo (Mazda 323 4WD), a 48". 7º Salonen-Silander (Mazda 323 4WD), a 53". 8º Vatanen-Verglund (Mitsubishi Galant VR4), a 55". 9º Eklund-Cedeberg (Lancia Delta Integrale), a 1'07". 10º Mikkola-Hertz (Mazda 323 4WD), a 1'08".

TRAMO A TRAMO

A UNQUE era un secreto a voces, en 1989 el campañero de Ari Vatanen dentro del equipo Mitsubishi, dirigido por el escocés Andrew Cowan, será el piloto sueco Kenneth Eriksson.

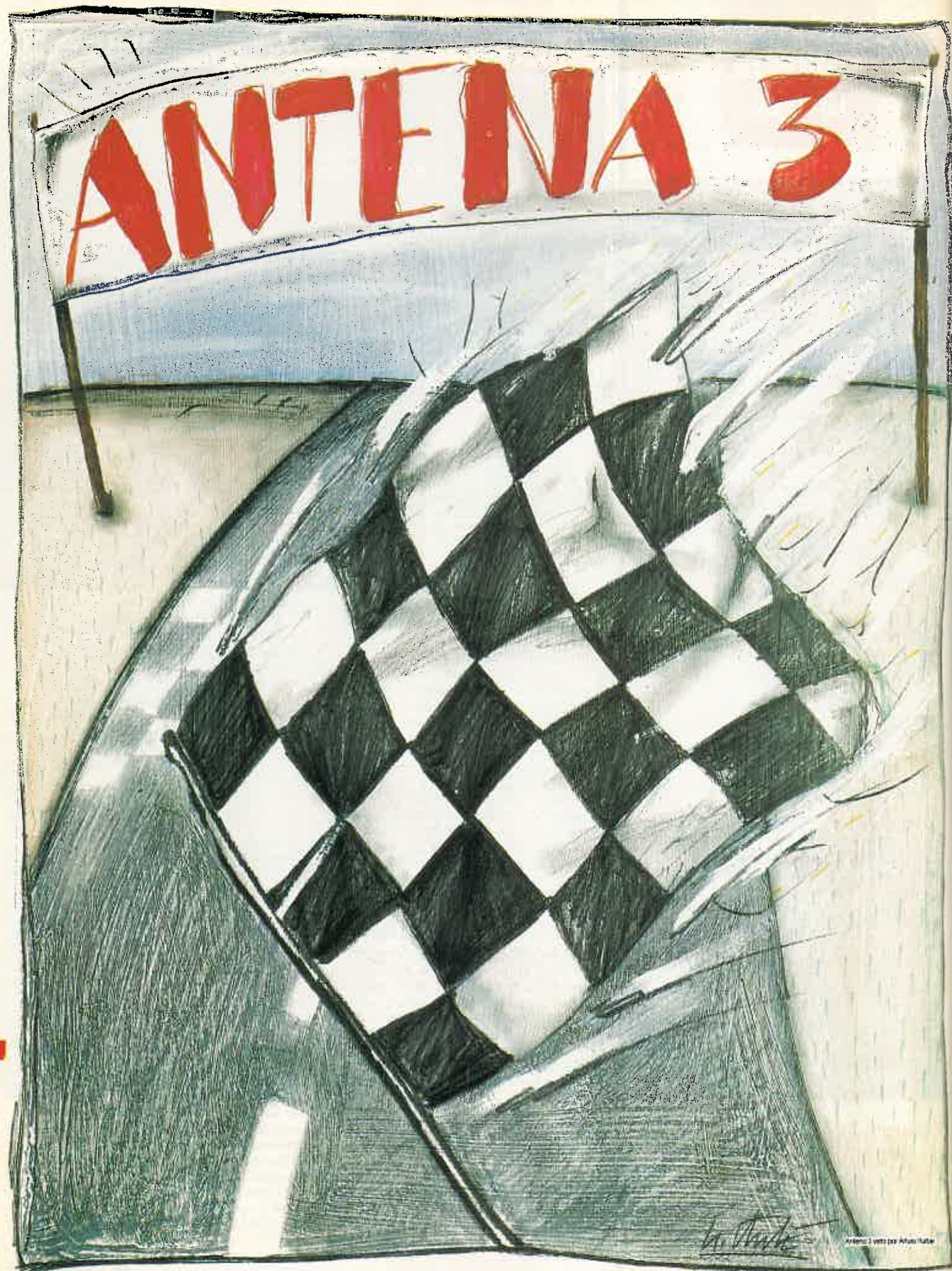
• Mejor guardado ha estado el secreto del tercer piloto Toyota. Finalmente será el protegido de Walter Rohrl, el también alemán de 26 años, Armin Schwarz, que tan brillante debut tuviera en el mundial de ral-lyes con su quinta posición en el RAC del pasado año.

• Como siempre, cifras de espectadores de esta peculiar prueba: nada menos que 21.00 espectadores en Chatsworth House, lo que supone batir el record que hasta ahora ostentaba Trentham

Gardens con 18.500 espectadores (de pago) en la edición de 1986.

• Nada menos que nueve vehículos japoneses entre los 10 primeros. La única excepción es el Lancia Delta de Per Eklund.

• Personajes de siempre en nuevas ocupaciones: Terry Harryman ha salido como copiloto de Franco Cunico en el Ford Sierra oficial. También choca la presencia del espectacular piloto de rallycross británico Will Gollop, al que sin duda se recuerda en España por su participación en Sils con su Metro 6R4. Por último, regreso de Arne Hertz al lado de Mikkola y de Seppo Harjane junto a Sebastian Lindhom.



Preguntas.

Información.

Fórmula 1.

Situación del
mercado.

Desde la
competición al
concesionario.

Domingos a las 9.

Todo sobre
el motor.

En Antena 3.

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrero



CIRCUITO DE JEREZ

AGUADO PUNTO FINAL



Enviado especial
Manuel Madrid

Las finales de los distintos campeonatos de velocidad que se disputaron en el circuito de Jerez, resultaron muy deslucidas; la causa principal fue el intenso aguacero que acompañó durante todo el fin de semana a los participantes de cada especialidad, sin conceder ni un respiro, descargando en algunos momentos tal cantidad de agua que puso al borde de la suspensión algunas de las mangas.

El Campeonato de España de Producción, llegaba a la ciudad gaditana con el título en las manos de Luis López de la Cámara. Para esta última prueba tan sólo diez participantes acudían a la cita, quedándose en nueve en la carrera, al incendiársele el R-21 Turbo a Javier Moreno en la manga de entrenamientos oficiales. Después de la media hora prevista de entrenos cronometrados, el mejor tiempo lo marcó Luis Villamil con el Alfa Romeo 75 América, seguido por Sasiambarrena; Luis López de la Cámara, que partía como favorito, se tuvo que conformar con la quinta plaza de la parrilla de salida al tener problemas de inyección el Ford Sierra Cosworth. Quien sorprendió a sus adversarios fue José María Aráez, que clasificó el Citroën BX 16V en tercera posición. Parte de los entrenamientos se desarrollaron con el suelo mojado, y en estas condiciones quien tenía mucho que decir era Anto-



En la Copa Volkswagen Polo, tras un competido principio, venció con comodidad Gilabert.



Gené mostró una gran superioridad.

nio Albacete a los mandos del Toyota Celica de cuatro ruedas motrices, pero problemas con la caja de cambios lo relegaron a la última posición de la parrilla de salida. A pesar de todo, los hombres de Camac eran optimistas y tal como estaba la climatología, esperaban realizar un buen papel. Ya en la carrera, en la primera vuelta, Villamil pierde la posición de honor en favor de Sasiambarrena, que se lanza en una vertiginosa carrera bajo un fuerte aguacero, siendo De La Cámara el único que pudo aguantar su fuerte ritmo. Manuel Sanjurjo, aprovechándose de las cuatro ruedas motrices del Lancia Delta Integrale se sitúa en tercera posición, puesto que iba

Sasiambarrena se impuso bajo un intenso aguacero después de mantener una bonita lucha con De la Cámara.

a conservar durante poco tiempo, ya que en la segunda vuelta una salida de pista lo relega hasta el último puesto. Quien también protagonizó una increíble remontada fue Antonio Albacete, que desde la última línea de la parrilla de salida, situó en la segunda vuelta al Toyota Celica en tercera posición, y con ello la posibilidad de conquistar su ansiada primera victoria. Pero poco le duró la alegría, a mitad de la carrera comenzó a tener problemas con la caja de cambios y a perder posiciones, para terminar

JEREZ EN BREVE

En Jerez han acabado los campeonatos de circuitos por este año. Después del desastre en Producción, los responsables tendrán que buscar nuevas fórmulas. De forma oficiosa parece que se va a encargar del certamen Juan José Pérez de Vargas.

Seat Sport no tienen nada decidido con respecto a la Copa Volkswagen Polo. Están buscando el modo de continuar, a la espera de organizar otro trofeo.

Después del plantón de Ford, Jesús Puras, tiene posibilidad de pilotar un Lancia Integrale de la Jolly Club. Aprovechando que los representantes en España de este equipo estaban en Jerez, decidió pasar en esta ciudad el fin de semana e intentar ultimar detalles.

quinto. Después de esto, lo más emocionante fue la lucha por la victoria entre Sasiambarrena y De la Cámara, que después de protagonizar un bonito duelo fue para Sasiambarrena al verse obligado a abandonar De la Cámara con problemas en el motor de su montura. Segundo, después de realizar una excepcional remontada conduciendo siempre al límite sobre el delicado trazado jerezano fue Luis Villamil, mientras que Cantero ocupó una tercera cómoda posición.

La carrera que más acaparaba la atención era la correspondiente a la Fórmula Ford 1.600, y no era para menos; un total de treinta coches componían la parrilla de salida. En ella estaban incluidos los pilotos portugueses y el equipo español que ha estado compitiendo en Inglaterra. Por supuesto todas las miradas estaban dirigidas a Alvaro de Arenzana y Jordi Gené, para comprobar si habían alcanzado un buen nivel tras su experiencia en Gran Bretaña, y no defraudaron. En los entrenamientos Alvaro de Arenzana ocupó el primer puesto, mientras que Gené bajo un intenso aguacero ganaba la carrera dominando de principio a fin, cruzando la meta en solitario. La emoción de la prueba estuvo en la lucha que mantuvieron Roger Morback, Javier Romero y Alvaro de Arenzana por las otras dos plazas de podium, cruzando la línea de meta en este orden. El primer piloto portugués clasificado lo hizo en la novena posición, dando muestras de un peor nivel que nuestros pilotos.

Por lo que respecta a la Fórmula Fiat Uno, la nota predominante de la carrera fueron los múltiples trompos que se produjeron. Al final el vencedor fue Fernando Diego, que se impuso por un cómodo margen a Pedro Martínez, mientras que tercero fue Javier Díaz. En la Copa Volkswagen Polo, después de unas primeras vueltas muy emocionantes, se impuso con total comodidad Francisco Gilabert, siendo segundo José Conchado, mientras que en tercera posición cruzaba la meta Joan Isasi.

CLASIFICACIONES

PRODUCCION

1º José A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth), 29.52.64. 2º Luis Villamil (Alfa Romeo 75), a 7.03. 3º Santiago Martín (Ford Sierra Cosworth), a 54.29. 4º Manuel Sanjurjo (Lancia Delta Integrale), a 1.07.90. 5º Antonio Albacete (Toyota Celica), a 1.26.66.

FORMULA FORD

1º Jordi Gené, 25.38.09. 2º Roger Morback, a 17.68. 3º Luis J. Romero, a 20.69. 4º Alvaro de Arenzana, a 1.25.00. 5º Enrique Gluckman, a 1.32.18.

FORMULA FIAT UNO

1º Fernando Diego, 27.47.35. 2º Pedro Martínez, a 2.10. 3º Javier Díaz, a 56.66. 4º Miguel Puig, a 1.05.39. 5º Carlos J. Rodríguez, a 1.35.11.

COPA VW POLO

1º Francisco Gilabert, 27.23.72. 2º José Conchado, a 6.29. 3º Joan Isasi, a 10.45. 4º Enrique de la Puente, a 13.02. 5º José Roger, a 28.03.

STAR

PULSAR

OFF ROAD

ASTRA



FRENOIL, S.A.
Apartado de Correos 20052
08080 BARCELONA
Teléfono (93) 330 77 11
Telex 93925 DY-E
Fax (93) 411 19 15

CATALOGO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

NOVEDADES del 90

En este número, todo sobre las novedades de la próxima década. Con las nuevas tecnologías y el futuro de ensueño que prometen los nuevos modelos. También, un calendario de novedades hasta el 95, y la última hora de Japón. Y además, las próximas novedades de cada marca y los modelos que se van.



RALLYES

CAMBIO EN LOS PLANES

CONTRARIAMENTE a lo que contábamos en nuestro número anterior, no será Puras el piloto oficial del equipo Ford, sino Mía Bardollet. Pese a las seguridades que se le dieron de palabra a

Puras, a última hora en Ford España se han inclinado por el Campeón de España de grupo N, siguiendo con la tradición del año pasado: el volante para el «sufridor» del grupo N y quedar mal con quien condujo el grupo A. Ford está en su perfecto derecho a elegir a quien considera más adecuado, pero si su decisión se la hubiesen comunicado a Puras hace un par de meses, el cántabro hubiese

continuado sus contactos para buscar un volante para el 90.

Ahora queda por resolver la incógnita de Lancia. Fiat Hispania quiere hacer el Campeonato de España y prefiere a la Jolly que al programa de Trelles. Pero la Jolly es cara (y eficaz) y hay que buscar un patrocinio que complete los presupuestos. En cuanto a pilotos, Puras parece ahora el mejor colocado y puede aportar algún patrocinador perso-



nal. Otros nombres a tener en cuenta son Guillermo Barreiras, Fernando Capdevila, Gustavo Trelles o alguna vieja gloria. Pero en todo caso, la Jolly quiere un piloto con garantías para ganar el Campeonato de España.

Boxes

EL CAMPEON DEL MUNDO Alain Prost ya conoce su nueva casa que visitó con todos los honores el pasado día 15. Prost pronto probará el Ferrari con el que el próximo año correrá la Fórmula 1. El acuerdo entre McLaren y la marca italiana va a permitir que Prost se suba antes de que finalice su contrato en una «bala roja» a

JOHNNY HERBERT ha entablado negociaciones con Nissan para pilotar un R90C en el próximo Mundial de Sport Prototipos. En el caso de que la casa nipona tan sólo participe con un coche, Herbert podría ser el compañero de Julian Bailey, pero si lo hace con dos, a estos hombres se unirían otros pilotos provenientes de la Fórmula 1 que podrían ser Alliot, Rahmeh y Palmer.

JUAN RIDRUEJO, que este año ha compaginado los circuitos con los rallyes de tierra va a contar con un nue-

vencedor. Con seis triunfos absolutos sobre siete rallyes celebrados, David Guixeras ha logrado adjudicarse esta primera edición del Campeonato puesto en marcha por Seat Sport. Jordi Ventura ha sido segundo y Domingo Boliña tercero.

EL REY don Juan Carlos recibió en audiencia a los Campeones del Mundo de motociclismo españoles. A la cita no pudieron acudir ni «Aspar» ni «Champi» por culpa del diluvio que ese día cayó sobre Madrid. También Criville tuvo problemas con el tráfico y aunque tarde, llegó.

EL CAMPEON DEL MUNDO DE 125, Alex Criville, se ha incorporado a filas en Reus donde tendrá que hacer la «mili» en aviación. Todos esperan que sus mandos le permitan entrenar lo suficiente durante el invierno para que pueda presentarse a la primera carrera en las mejores condiciones posibles.

GILERA ha decidido volver al mundo de la competición que abandonó en 1984 cuando tuvo lugar su última participación oficial. Para esta nueva etapa el modelo elegido es el RC 600 y los grandes raids africanos le servirán para prepararse para el París-Dakar con Luigino Medardo y Roberto Mandelli como pilotos.

LA COPA MARBELLA DE CATALUNA ya tiene



LA CARRERA DE CAMPEONES que organizará la piloto francesa Michele Mouton el primer fin de semana de diciembre en Nurburgring, será retransmitida a más de sesenta países. A los ocho campeones del mundo se añadirán en esta ocasión el madrileño Carlos Sainz, Didier Auriol,

Kenneth Eriksson y el campeón de Alemania, Sepp Haider.



EN EL JARAMA se celebró el 12 de noviembre la decimosegunda edición del Gran Premio de Clásicos Deportivos. Entre los vehículos anteriores al año 1945 se impuso el BMW 329 de Ben Heiderich, y entre los postclásicos el Alfa Romeo de Miguel Wassman. El Porsche 911 S de Pedro Deike fue el primero en la categoría A, Alvaro Lorenzo, con TVR 1.800 S, venció en la B y Manuel González con Alfa Romeo en la C.

MORBIDELLI, Campeón de Europa de Fórmula 3 es el nuevo probador de Ferrari. Morbidelli ya ha comenzado su trabajo con la escudería italiana, que prepara la temporada '90.



¡El nuevo!

*Todo lo pasta fresca
y hecha a mano!*

*Los mejores guisos
de la alta cocina*



CHAMPAGNE

MENU

El otro

L'altro

Bollicine

Comandante Florita, 50

Teléfono 571 03 35

28020 Madrid

JARAMA

OMEDES ENTRE LOS CLASICOS

En el Circuito del Jarama finalizó la Copa de España de Clásicos que en esta primera edición han dominado los Porsche 911. En esta última prueba Carlos Ome-



GARRIGA Y CRIVILLE

CUATRO MEJOR QUE DOS

JUAN Garriga y Alex Crivillé serán por una vez pilotos oficiales de Seat Sport ya que con sendos Marbella participarán en el Rallye Race de Tierra que este fin de semana tendrá lugar en Madrid. Motor 16 estuvo con ellos el día del primer contacto con los coches. Este no podía ser peor puesto que una lluvia persistente y abundante convertía el camino elegido en un barrizal. Ambos pilotaron los coches habituales de Rius en el Campeonato, Garriga el más nuevo, y Crivillé el primer prototipo. Al lado del primero de ellos se sentó nuestro compañero de TV-3 José Luis Merlos mientras que junto al Campeón del mundo de 125 c.c. lo hacía Alex Román, conocido navegante y hombre de Seat Sport. Se da la circunstancia de que en un principio Seat había estipulado una prima de salida para ambos, realmente módica, pero los motoristas han renunciado a ella debido a su ilusión por participar.

El primero en tomar el volante fue Garriga, un experto conductor de coches, que ya había participado en un rallye Cataluña copilotando a «Mingo» García, aunque ambos se turnaron al volante hasta que se vieron obligados a abandonar. Para Garriga esta prueba

des y el andorrano Pérez Cerqueda, ambos con 911, protagonizaron una cerrada lucha en la que se impuso Omedes, aunque para Cerqueda este segundo puesto no ha sido óbice para adjudicarse la Copa de España, por delante de Palau-Rives y Casas.

CITROEN AX

EL IMPETU DE LA JUVENTUD

El madrileño Iván Arias, tras su victoria en la última carrera de la temporada, se ha proclamado vencedor de la segunda edición de la Copa Citroën AX. Al jovenísimo Arias le bastaba un cuarto puesto en la prueba del Jarama para lograr el título,



mientras que su máximo rival Florencio Ayuso poco podía hacer al ver como Arias lo pasaba en la segunda vuelta y se distanciaba inalcanzable.

Ayuso, casi al final de la carrera, se veía también adelantado por Santos y entraba tercero en la meta, perdiendo el subcampeonato. En la cla-

sificación final, tras Iván Arias se han clasificado Ricardo Rodríguez Losada, vencedor de la primera manga y Florencio Ayuso.



«ha sido muy positiva, es un coche de carreras, muy conducible». El ágil Marbella con más de 130 caballos de potencia obedecía dócilmente al motorista que pronto dominó el complicado arte del derrapaje y del contrabalanceo como un experto nórdico aunque los fallos de encendido le hicieron recurrir a las asistencias.

Para Alex Crivillé la prueba fue también una experiencia emocionante y como su compañero, cada pasada era más veloz que la anterior. «Este es mi primer contacto con un coche de carreras y me ha encantado, es divertidísimo» explicaba sonriente. Al piloto de Seva le sorprendió la motricidad del pequeño Marbella y la manejabilidad



de la que hacía gala: «Se domina muy bien. Cuando se va, das gas y se coloca otra vez» nos comentó con unos expresivos gestos de la mano. «Tenía miedo de que se fuera mucho de delante, pero no ha

sido así. Es muy ligero de atrás y se coloca muy bien en el viraje». En cuanto a la potencia de su Seat Marbella Alex fue contundente: «Me ha asustado lo mucho que tira».



Alex Crivillé y Joan Garriga, harán su debut en el automovilismo con ocasión del próximo rallye de Tierra

Tras este primer contacto con el coche, que para la ocasión llevaba unos reglajes de suspensión trasera con mayor convergencia para que así fuese más estable en la línea recta y menos nervioso de atrás, según nos explicaba Antonio Rius, los pilotos afrontarán la prueba como una mezcla de diversión y de desafío. Y no olvidemos que la pugna entre ambos pilotos será un aliciente nada desdeñable.

Texto y fotos: J. L. Aznar.



BALLESTA

EN ESTO DE VENDER
EL COCHE PARA PAGAR LAS
MULTAS DE TRÁFICO
DEBE DE HABER
UNA MORALEJA QUE
SE ME ESCAPA



El homenaje pendiente



J. A. CASANOVAS

OBSESIONADO por la gota fría y alucinado por lo que veo de reojo por la tele, escribo estas líneas. Me doy cuenta de que nos engañaron cuando nos mostraban un **R-19** emergiendo de entre las aguas en plan de tiburón. Las calles de Málaga ahogaron a los coches y la ciudad se convirtió en un lago donde las Zodiacs campaban a sus anchas.

Paso página al tiempo que deja de llover y me entero de que **Sito Pons** ya está pintando el «4» a su Honda. **Luis Pérez Sala** se siente liberado de Minardi y busca volante en la F1 aunque no descarta fichar por una escudería puntera que dispute el Mundial de Prototipos. **Pep Bassas** celebra con su vecino de Seva, **Alex Crivillé**, su título nacional de rallyes, y se entera de que **Mía Bardolet**, otro catalán de la misma comarca, ficha por Ford. Siguiendo con los nombres propios, **Jordi Tarrés** regresa de Italia donde ha ganado la primera carrera del nuevo mundial Indoor de trial que es todo un espectáculo por televisión. Y a todo esto, a la chita callando, **Nissan** prepara muy en serio su participación en el Dakar-90 tras el magnífico resultado del Faraones.

Esto es lo que sucede en un mes donde la actividad se reduce al mínimo y donde salta la noticia de que finalmente los alemanes han dado luz verde a **Seat** para

destinar **210.000 millones** a la nueva planta de Martorell que entrará en funcionamiento en 1992.

Tras lo noticiable, lo humano, lo sentimental, lo que nos pide el corazón. No todos los días se retira de la competición activa un hombre que lleva casi cuarenta años disputando carreras. Sin necesidad de recurrir al archivo o al ordenador, estamos seguros que **Juan Fernández** puede presumir de ser el español que ha disputado más carreras en nuestro país.

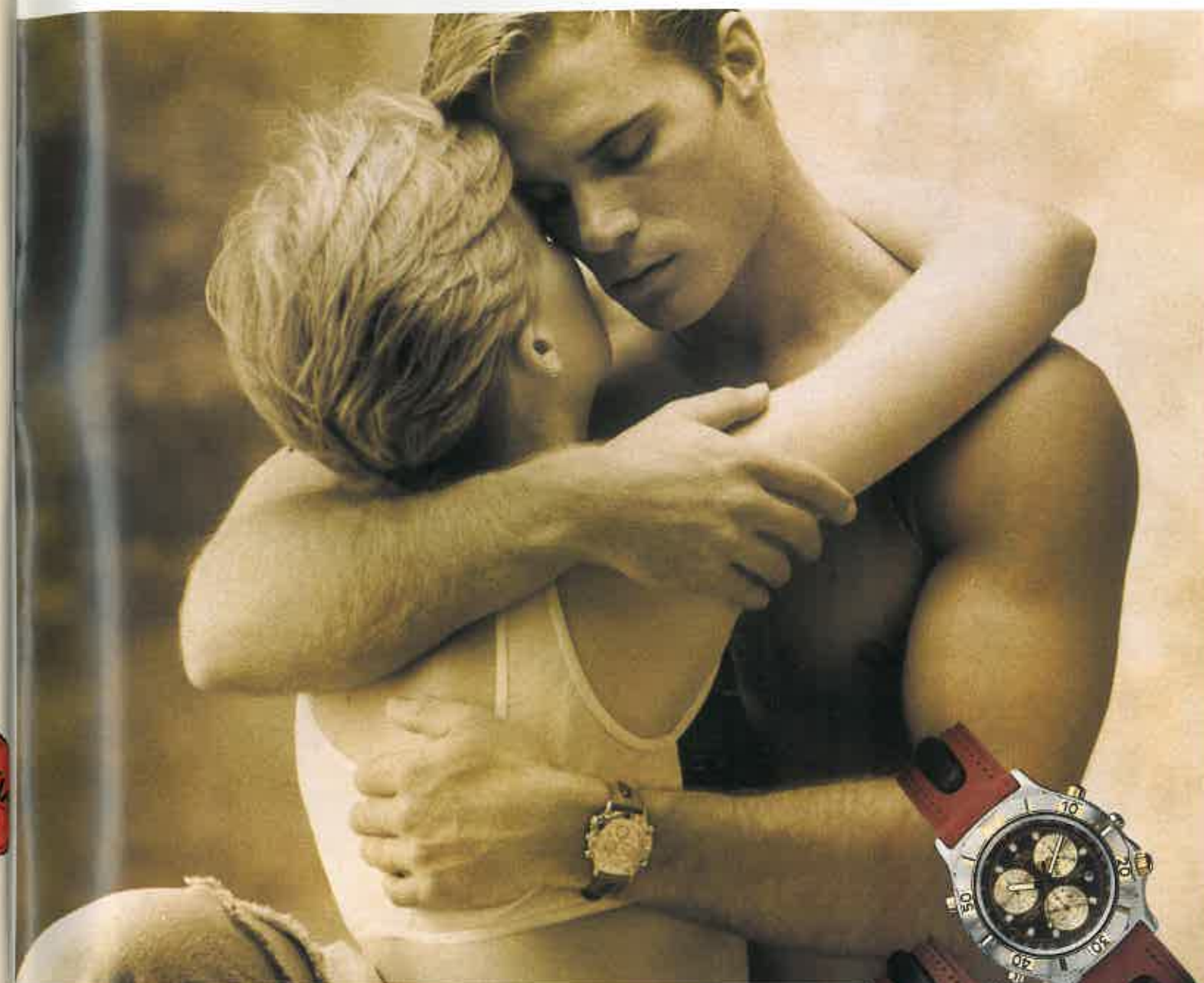
Comenzó con las motos cuando era joven. Siguió con los rallyes en tiempos históricos llegando a formar pareja con **Salvador Fábregas** en Montecarlo. Compitió en circuitos con su inolvidable **Porsche 908** y fue **quinto en Le Mans**, y en su última etapa, fue el mejor especialista en pruebas de montaña.

Juan Fernández, todo un ejemplo de longevidad y seriedad al volante, se retiró en una carrera del campeonato de Cataluña de montaña, en La Llacuna. Atrás queda una historia rica en recuerdos, brillante en resultados y ejemplar a nivel deportivo.

Se va con su modestia de siempre pero sus amigos tenemos una deuda pendiente con él. Desde **Paco Godia** a **Juncadella**, pasando por **Fernando de Baviera** y la nueva generación, le debemos un homenaje de despedida. Es lo menos que podemos hacer por un hombre que ha hecho historia en nuestro automovilismo.

CATALUNYA
EXPRESS

Controla tus emociones



Los nuevos Cronógrafos Lotus están hechos para medir tus emociones. Deportivos y elegantes a la vez. Su mecánica absolutamente exclusiva está pensada para satisfacer a los más exigentes.

Posee: Función cronógrafo 1/100 seg., alarma, calendario, acumulador de tiempo medido en el cronógrafo hasta 12 horas, timer, taquímetro, time memory, 50 m waterproof. Nuevos Cronógrafos Lotus, para controlar las emociones de tu vida.

CRONOGRAPHE COLLECTION.

LOTUS



COREY TRACE



PENNZOIL PROTECCION LIMITE.

Las carreras de Dragsters, no sólo son uno de los más llamativos espectáculos de los Estados Unidos, son también un banco de pruebas donde se experimentan grandes avances tecnológicos en mecánica del automóvil, los motores funcionan al máximo rendimiento. Una de las claves en esa lucha es la lubricación. Las altas temperaturas y la enorme fricción a la que se somete a las

máquinas hacen que el aceite sea tan importante como el propio combustible. Por eso la gran mayoría utiliza Pennzoil en las competiciones. Y por eso, la gran mayoría de los automovilistas norteamericanos usan alguna de las variedades de lubricantes Pennzoil en sus motores. A partir de ahora también usted puede hacerlo. Pennzoil se vende ya en España.



LUBRICANTES PENNZOIL. N° 1 EN U.S.A.

TEMPRA, NUEVO PESO MEDIO DE FIAT



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

25 de noviembre de 1989 • Núm. 318 • 300 ptas.

EXTRA

**PRECIOS • PRESTACIONES
• VIRTUDES • DEFECTOS • UTILITARIOS
• FAMILIARES • DEPORTIVOS • BERLINAS DE LUJO**

187 PRUEBAS

