

ESPAÑA
PALMO A PALMO
REGALO
CARTOGUIAS
COLECCIONABLE

Motor 16

28 de abril de 1990

Núm.340 • 325 ptas.

RENAULT CLIO

SUCESOR
DEL R-5



PARA SEPTIEMBRE

EXTRA PRUEBAS

94 MODELOS • LOS COCHES DEL AÑO • PRECIOS • PRESTACIONES • VIRTUDES Y DEFECTOS



BUGATTI ID 90
SORPRESA DE GIUGIARO



SALON DE TURIN

10 LO ULTIMO
Salón de Turín

24 LO ULTIMO
Renault Clio

30 AL VOLANTE
Suzuki Vitara



44 LO ULTIMO
Planes de las firmas alemanas en España

51 EXTRA PRUEBAS
Los coches del año

110 MOTOS
Bimota en Misano

124 ESTADISTICA
Datos del mes de marzo

126 VIAJAR CON ALFA
Las tres Arcadias

130 DEPORTE
F-1: escudería Tyrrell

139 DEPORTE
Rallye de tierra de Logroño

144 DEPORTE
F-3.000 en Donington



148 DEPORTE
Audi Quattro de raids

ATENCION AL CLIENTE

Luigi Francione, director general de Fiat Auto, estima que en 1990 el mercado europeo absorberá trece millones y medio de automóviles, superando por poco el récord precedente. Su colega Paolo Cantarella, con quien comparte título y responsabilidad, afirma que para ello hay que desarrollar a pleno rendimiento las líneas maestras de la actividad comercial y tecnológica, amén de controlar muy de cerca la trayectoria del «enemigo» japonés.

Estos dos ingenieros son los nuevos directores generales de Fiat, hombres de confianza de Cesare Romitti en el área automovilística. En el Salón de Turín tuvieron ocasión de esgrimir sus argumentos, argumentos que harán valer en su tradicional pugna con Volkswagen por el liderato anual del mercado europeo.

En esta pugna, una vez más el servicio postventa es una de las claves. Así lo han entendido todos los fabricantes, como es el caso de Fiat que pronto pondrá en marcha una supergarantía de tres años de duración. No es la primera vez que una marca amplía su servicio en este sentido. Ford, Nissan y otras, lo hacen, cada una a su manera, pero todas con la misma idea de prestar al usuario una atención, de mantener una relación que se inicia con la venta del coche y que debe prolongarse largo tiempo. El «Servicio Minuto» de Renault es otro ejemplo, como lo es en determinadas firmas la figura del «defensor del cliente», que analiza personalmente las reclamaciones que pueda haber hacia el producto. Como bien decía el ingeniero Francione en su rueda de prensa en el Salón de Turín, hay que considerar las exigencias de los clientes y anticiparse en las soluciones.

En varias ocasiones lo hemos comentado: la marca que sepa jugar la carta del servicio al cliente se lo habrá ganado. Y no está de más recordarlo en un momento en el que las ventas en España han sufrido una caída, que supera el 6 por ciento en el primer trimestre respecto al mismo período del año anterior. En marzo, el descenso se ha quedado en cerca del 5 por ciento a pesar de la ofensiva publicitaria sin precedentes, pero las perspectivas son duras. Hay que avanzar en este sentido, potenciar todo lo relacionado con la postventa. El usuario español tiene ya muy en cuenta que por el precio que paga al comprar un coche nuevo, puede exigir el mejor trato y el servicio más completo y eficaz.

Alberto Mallo



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 Camuña. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefe de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillerey (París), Daniel Montevedú (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Ruésindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Poñadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel 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 Noguedo. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge, Calle B, Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. 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: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galería S.A. Alfonso Gómez 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



ESTO ES VIDA

Vida larga y saludable para su coche. Solamente SHELL podía desarrollar el lubricante a la altura de los grandes avances tecnológicos de la industria automovilística actual y de las necesidades de los conductores de hoy en día: HELIX.

HELIX cuida del motor y le da vida aun en las condiciones de uso más duras. Durante años y kilómetros... De un aceite así no debe perderse ni una gota. El moderno diseño de su envase, con dispositivos especiales de cierre y vertido, impide que esto ocurra. Una ventaja más de HELIX. HELIX, mas vida para su coche.

NUEVO LUBRICANTE
HELIX
EL ACEITE VIVO

Lubricantes Shell

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjeros: Luxemburgo, 118 francos; Uruguay, 2.500 pesos.



MGB TOURER

VUELVE UN CLASICO

ES la fiebre del descapotable; el mundo del automóvil ha vuelto sus ojos hacia los biplazas de dimensiones recordadas y con techo de lona, hacia los caprichos con ruedas para conductores cansados de la seriedad de un familiar clásico. Los MGB Tourer, coches que vieron la luz en 1962, que vivieron el furor de la época Beatle, han vuelto a renacer de sus cenizas. La firma British Motor Heritage, BMH, está creando nuevos modelos a partir de piezas originales; el resultado final es impecable, un coche con los mismos rasgos del modelo primitivo. Muchos de los especialistas empleados por BMH estuvieron en las líneas de montaje de los MGB y contribuyeron al lanzamiento de ese medio millón de unidades.

A TODO VAPOR

COMO UN TREN

EL Pelland Steamer es un deportivo curioso y llamativo, un coche que impresiona tanto por su línea, afilada y aerodinámica, como por su motor. . . de vapor, un motor que permite pasar de cero a cien en ocho segundos, el tiempo de un Golf GTI, o alcanzar los ciento sesenta por hora de velocidad punta. El automóvil puesto a punto por el ingeniero británico Peter Pellandine no tiene nada que ver con las locomotoras humeantes de primeros de siglo, alimentadas con carbón, el motor de su pro-

totipo quema aceite industrial para calefacción. El aceite se inyecta en dosis controladas por ordenador y arde por acción de una bujía. Ese calor calienta el agua, encargada de generar el vapor preciso para que funcione el verdadero motor, un tres cilindros. Peter Pellandine quiere romper la imagen tradicional de los vehículos de vapor, asociada a fogoneros manchados de carbón, con un automóvil ecológico que sólo genera un tres por ciento de los gases habituales en vehículos clásicos.



EN VOZ BAJA

Más rumores de colaboración con empresas del este Europeo. A la firma checa Skoda le salen novios cada semana. Ahora se comenta que tanto Volkswagen como BMW podrían estar interesadas en algún tipo de colaboración técnica.

Más espectacular es el anuncio de colaboración entre Porsche y Mercedes para la puesta a punto de un modelo deportivo. Un precontrato ha sido ya firmado en Stuttgart. Aunque el proyecto aún se mantiene en secreto, podría tratarse de un Mercedes 300 equipado con el mo-

tor V8 de 5 cilindros actualmente utilizado en el Mercedes 500 que ya fue diseñado en parte en el Centro de Estudios de Porsche en Weissach. La producción sería muy corta, entre dos y tres coches diarios y podría iniciarse este mismo año.

El mercado de coches de turismo en la CEE ha crecido un 3,6 por ciento en los dos primeros meses del año.

Renault y Volkswagen son las dos marcas de mayor crecimiento, mientras que el líder, Fiat, ha retrocedido ligeramente. Los japoneses han incrementado su presencia en un 12 por ciento.



AGIP

LA PRIMERA GASOLINERA

LA multinacional petrolífera Agip ha inaugurado su primera estación de servicio en nuestro país. La nueva gasolinera, situada en la localidad madrileña de Navas del Rey, ha supuesto una inversión de cien millones de pesetas; cuenta con zona de surtidores, túnel de lavado, tienda «Big Bon», engrase y aparcamiento. Agip abrirá diez gasolineras más en los próximos cinco años.

GENERAL MOTORS

INVERSIONES EN ANDALUCIA

LA firma General Motors está estudiando implantar en España una nueva planta de componentes electrónicos, que contará con una inversión de 12.000 millones de pesetas, proyecto que se desarrollará en un tiempo máximo de tres años desde el momento en que se concrete su ubicación definitiva. Hasta el momento se han estudiado las posibilidades que ofrecen varias localidades andaluzas, como Chiclana, Puerto Real, Puerto de Santa María y el polígono industrial de Málaga. La inversión se realizaría en tres fases de 4.000 millones de pesetas cada una y permitiría crear 250 puestos de trabajo.

EXPOMOVIL EN MARCHA

LOS 553 expositores de 23 países diferentes que se han dado cita en Barcelona con motivo de la Expomóvil 90, han iniciado la semana pasada su actividad ferial, de 10 a 20 horas ininterrumpidamente. El recinto barcelonés alberga esta muestra bial sobre componentes e industria relacionada con la automoción.



ALFER GR 300 MADE IN SPAIN

LA marca Alfer acaba de presentar la GR 300, moto de Enduro que tiene un precio de 604.000 pesetas sin matricular y de 718.200 pesetas una vez realizado el trámite. Es una oferta interesante para los aficionados al todo terreno. Monta un motor de dos tiempos con 280 centímetros cúbicos.

La suspensión delantera está encomendada a una horquilla invertida White Power y todos los demás materiales empleados en su construcción son de una calidad indiscutible.

VERDE Y ROJO



La Junta de Galicia ha decidido coger el toro por los cuernos e iniciar por su cuenta un plan de autovías para comunicar esta región con el resto del territorio nacional. Ahora sólo falta que desde la Administración central no torpedeen el proyecto.

Una vez más centenares de miles de ciudadanos han tenido que sufrir impávidos las consecuencias de un corte de carreteras por protestas de un colectivo totalmente ajeno al sector. Ganaderos de media España han cortado las carreteras en los días más críticos del retorno de Semana Santa sin que la Autoridad haya podido o querido impedirlo. Sin entrar a valorar las razones de los ganaderos, lo que no parece lógico es el método de protesta.

El responsable de Tráfico en el Ayuntamiento de Vigo ha sido capaz de entrar a regular los horarios de carga y descarga de mercancías, lo que nadie hasta la fecha habla siquiera intentado en un municipio español y que es moneda corriente en cualquier ciudad europea. Como era de prever, se ha enfrentado con un colectivo, que no entiende las razones por las cuales tiene que sacrificarse por beneficio de una gigantesca mayoría.

En los días previos a la entrada en vigor en Madrid del Plan RED, la Policía Municipal ha intensificado las denuncias por todas las calles de la capital. Nada que objetar si no fuera porque han abandonado casi por completo la función de regular el tráfico en zonas conflictivas.

ALPINE LE MANS

LA FURIA DE MAYO

EL último Alpine Le Mans, entrevistado en el Salón de Ginebra, ya está disponible en el mercado francés. Los quinientos modelos de esta serie especial se caracterizan por su motor V-6 Turbo, con 185 caballos de potencia, un motor que empuja hasta los 240 por hora de velocidad punta y permite acelerar de cero a cien en 6,67 segundos o cubrir el kilómetro con salida parada en 27,3 segundos. Los nuevos Alpine Le Mans, no llegarán al mercado español.



BALLESA

PINTURAS AKZO CALIDAD Q-1

FORO ha otorgado su premio Q-1, su mejor trofeo, a la empresa Akzo División Pintura España, en reconocimiento a su calidad. Los productos Akzo han superado con éxito los controles más rigurosos que garantizan el máximo nivel de eficacia. El galardón Q-1 se instituyó en Estados Unidos durante 1981 y llegó a Europa en 1988.



MAS COCHES

ORION PARA LA D.G.T.

CINCO meses antes de que el Ford Orion sea sustituido, la Dirección General de Tráfico ha adquirido 96 unidades de la versión Ghia 1.6 inyección, para uso de la Guardia Civil. Estos nuevos coches han entrado ya en funcionamiento, en misiones de vigilancia en carretera.

Esta compra de las unidades de Ford obedece a un plan de modernización de la flota de la Guardia Civil, que en la actualidad com-

prende una gran variedad de modelos, algunos de los cuales aún en uso, de notable antigüedad, como los Talbot 150 o Seat Ritmo. La gran mayoría de los vehículos de vigilancia en carretera corresponden a los modelos Citroën BX y Seat Malaga.

Los nuevos Orion utilizan un motor de 1.600 centímetros cúbicos y una potencia de 108 caballos y están equipados con sistemas de frenos antibloqueo.



AX 14 TZD
DIESEL DE GALA

El último componente de la gama AX, el modelo 14 TZD, pone el toque de distinción dentro de la oferta de utilitarios Diesel. Lleva un motor de 1.360 centímetros cúbicos con 53 caballos de potencia y sale al mercado con un precio próximo a 1.380.000 pesetas. La imagen del nuevo modelo es muy similar a la mostrada por el AX GT y cuenta en su equipo con: cuentarrevoluciones, termómetro de agua, faros adicionales de largo alcance, retrovisores regulables desde el interior y tapicería especial.



HONDA-ROVER
CRUCE DE PARTICIPACIONES

El fabricante japonés Honda y el británico Rover han anunciado la firma de un acuerdo de participaciones cruzadas entre los dos grupos. Según ese acuerdo, suscrito el pasado sábado en Nueva York por los presidentes de ambas compañías, Tadashi Kue y sir Graham Day, Honda va a tomar una participación del 20 por ciento del capital de Rover, mientras esta marca, a través de sus filiales, se hará con un porcentaje similar de la filial nipona en Inglaterra.

SUBARU SXV
CAPRICHOS DE GIUGIARO

FUE el único prototipo que impresionó a Giugiaro durante su visita al último Salón de Tokio, hasta el punto de arrancarle las siguientes palabras «es un coche duro, con rasgos enérgicos, un coche que se desmarca ampliamente de los restantes modelos experimentales lanzados por los constructores nipones». Tales palabras quedaron justificadas cuando se descubrió que el diseño del Subaru SXV era... del propio Giugiaro. Este prototipo pasará a la serie en 1991, como sustituto del actual Coupé XT; será un deportivo animado por un motor delantero con seis cilindros horizontales y opuestos, 3,3 litros de cubicaje y culatas de cuatro válvulas, un motor con doscientos cincuenta caballos de potencia en la versión atmosférica y trescientos treinta en la versión turbo. El Subaru SXV contará con tracción integral permanente, cuatro ruedas directrices y suspensión hidroneumática inteligente.



SEMANA SANTA
CONDUCTORES
EBRIOS

La Policía Municipal de Madrid ha comprobado que en la pasada Semana Santa ha aumentado el número de conductores que circulaban en estado de embriaguez respecto a los índices habituales durante el resto del año. Según fuentes de ese cuerpo, cerca del 30 por ciento de los automovilistas sometidos a la prueba de alcoholemia dieron resultado positivo.

Elegido para
la gloria.



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cuatro últimos años.



Creado para elegidos.



CONCERTO

Hay muy pocos Honda Concerto. Y muy pocos serán los privilegiados que disfruten de su conducción.

Del placer de tener a sus pies, a una leve presión del acelerador, 130 caballos ansiosos de carretera. De un motor de aleación ligera de 16 válvulas

DOHC, gobernado por el exclusivo ordenador PGM-FI que le inyecta agresividad en la cadencia, pero moderación en el consumo.

De la ilusión de pilotar un ingenio inspirado en los motores que han hecho ganar a Honda en el Campeonato del

Mundo de Fórmula 1 durante cuatro años consecutivos.

Pero hay muy pocos Honda Concerto. Serán pocos los que disfruten este placer.

Para mayor información llame al 900 30 80 80

 **HONDA**

Vehículo de Evolución



SORPRESAS A MEDIAS

Un Bugatti que no es «el» Bugatti, una variante Turbo del Ford Fiesta o una versión familiar del Fiat Tempra, son algunas de las novedades más relevantes de un Salón que no ha desvelado mayores primicias informativas.

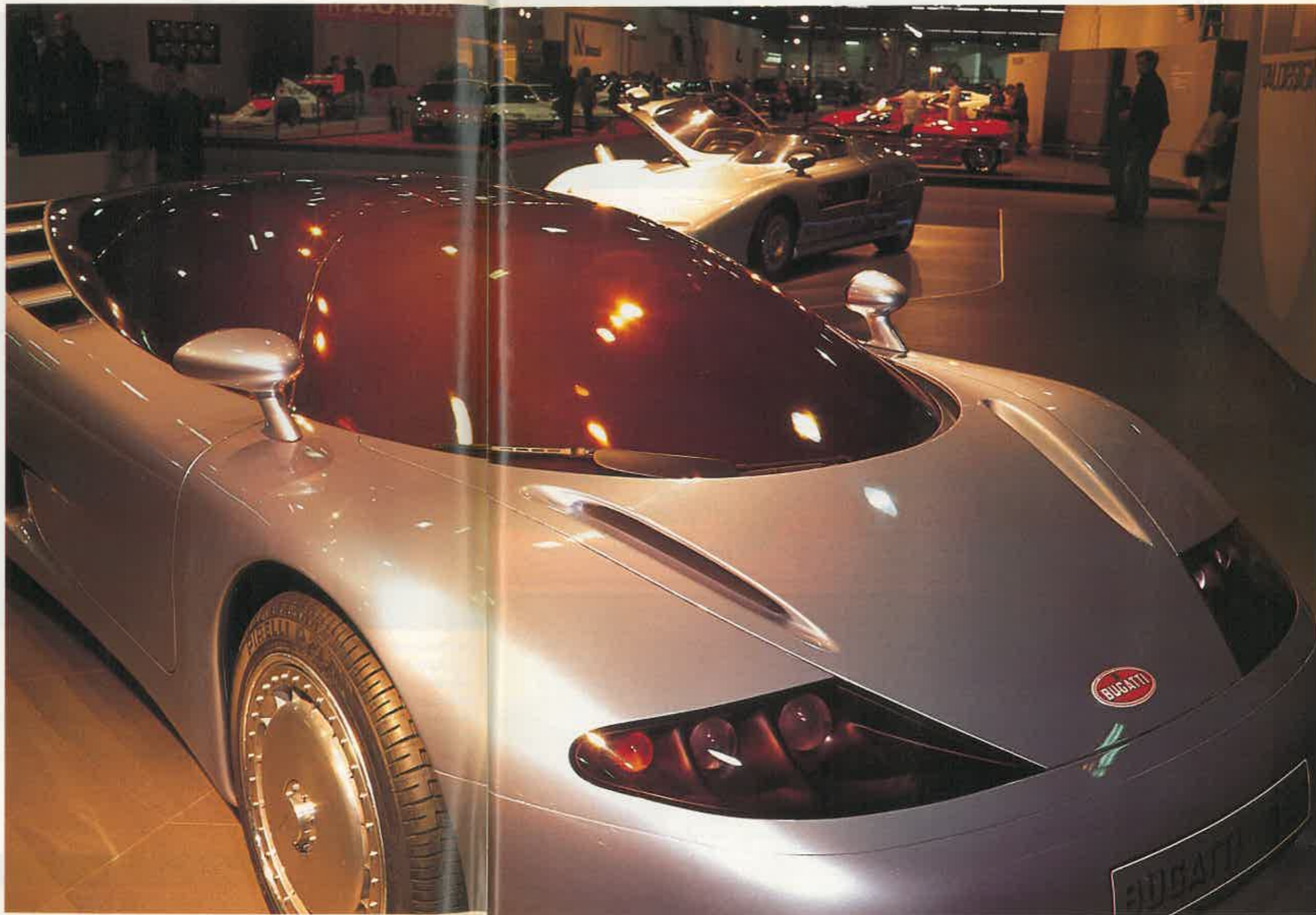
Enviados especiales

Alberto Mallo
y José Antonio Díaz

NO se puede decir que la industria italiana esté en sus horas bajas, sino todo lo contrario. Lo que ocurre es que en esta ocasión, los coches estrella del Salón de Turín ya han sido desvelados con anterioridad a nuestros lectores o incluso llevan algunas semanas en el mercado, tal es el caso del Fiat Tempra o el Alfa Romeo 33. De esta manera, no hubo mayores sorpresas en la muestra italiana, sino que simplemente se quedaron a medias. Incluso Renault estuvo ausente y no llevó el nuevo Clio, que ofrecemos en otras páginas de este mismo número.

Con todo, Giorgio Giugiaro consiguió el golpe de efecto al proponer su visión personal del tema Bugatti. Durante las semanas previas al salón, los responsables de Ital Design guardaron celosamente el secreto. Anunciaron la presentación de una novedad absoluta, pero no explicaron ni dejaron ver de qué se trataba. La sorpresa se concretó en el mismo centro de exposiciones de Lingotto, la antigua fábrica de Fiat, cuando los periodistas llegaron al stand de Ital Design. Un superdeportivo con el nombre Bugatti hizo pensar en la materialización del mito que revive. Confidencialmente se sabe que es Marcello Gandini el estilista que está creando las formas del próximo y auténtico Bugatti, un coche del que hemos ofrecido ya diversas informaciones. Era el propio Giorgio Giugiaro quien se apresuraba a justificar la presencia de tal diseño, como una creación realizada en plena libertad y no ligada en absoluto a la reaparición de la prestigiosa marca a la que desea el éxito en el mantenimiento de su prestigiosa tradición.

La propuesta de Pininfarina tampoco se refería a un modelo concreto, sino a una búsqueda de la aerodinámica ideal, mientras que Bertone repetía su tema central del Salón de Ginebra, el Nivola. La faceta de fabricante de Bertone, se veía acentuada sin embargo por el anuncio de una versión a gasolina del todo terreno Freeclimber, que debe añadirse al ya existente a gasoil. Bertone se ha inclinado nuevamente por un motor BMW, el seis cilindros de dos litros, al que próximamente seguirá una versión de 2,7 litros. Habrá también



una serie especial denominada Invicta, con una decoración más juvenil y asientos en color azul y rojo.

FUTURO

En la fotografía superior, el Michelotti Villedeuixmille, un coche urbano para el año 2.000.

Abajo, un deportivo todavía más avanzado, el Venus de International Automotive Design.

Siguiendo con los carroceros italianos, Maggiora se centraba en los modelos pequeños de Fiat para convertirlos en descapotables. Así, el Uno y el Panda serían la alternativa económica a los Golf o Kadett. En el caso del Panda, se trata de la serie limitada realizada con motivo del Mundial 90 de fútbol.

Complementos aerodinámicos, interiores de lujo o blindajes de seguri-

ITAL DESIGN

BUGATTI, SEGUN GIUGIARO

GIORGIO Giugiaro se ha adelantado en más de un año a Bugatti. El carroceros turinés ha dado a conocer lo que según él podría ser el futuro rey de la carretera, y que no tendrá nada que ver con el coche que prepara el equipo del ingeniero Paolo Stanzani.

Pero Giugiaro no ha querido dejar pasar la oportunidad de sorprender con este golpe de efecto que supone combinar el logotipo de Bugatti y las características básicas del futuro coche que será construido en Módena, con su genial interpretación del diseño automovilístico a su más alto nivel, el que corresponde a un supercoche de esta categoría.

Giorgio Giugiaro se ha basado en las fotografías y en los documentos del futuro Bugatti publicados en la prensa especializada, con datos concretos como los 4.100 milímetros de longitud y los 1.840 de anchura o el sistema de tracción integral a las cuatro ruedas. Giugiaro sabe también que el motor es un doce cilindros en V, sobrealimentado por cuatro turbocompresores y con dos radiadores para enfriar el aire la admisión. Esta es la razón por la cual pueden apreciarse tal cantidad de tomas de aire para el motor, que iría situado en la parte posterior, además de las correspondientes a frenos, etc.



El acceso al interior, se hace mediante unas puertas que combinan el sistema tradicional con el de tipo «gaviota». Cuando se abre la puerta, un dispositivo automático levanta el elemento superior en el que se integran ventana y techo. Esta última zona está acabada en un mismo tono, que contrasta con el del resto del coche.

El Bugatti ID 90 tiene unas formas redondeadas, destacando la sección transversal que describe una curva perfecta, curvas especialmente apreciadas en otra época por Bugatti, de quien se han tomado detalles característicos como las ruedas, que son una réplica de las que se diseñaron en los años 20 para el Bugatti Royale o el color azul, que en esta ocasión ha sustituido por el habitual gris metalizado de las creaciones realizadas por Ital Design y Giorgio Giugiaro.



GAVIOTA

En el Bugatti creado por Giugiaro las puertas se abren hacia arriba, como en el antiguo Mercedes 300 SL. En su parte inferior lo hacen de manera tradicional para acceder a un interior de dos plazas.

DE TOMASO

RENACE EL PANTERA

ALEJANDRO De Tomaso, el hombre que recientemente vendió a Fiat el 49 por ciento de Innocenti y Maserati, es incombustible, lo mismo que sus productos. Uno de ellos, el De Tomaso Pantera, acaba de cumplir veinte años y para celebrarlo ha recibido un maquillaje, el primero realmente serio de toda su carrera comercial.

El Pantera ha visto modificada su carrocería, para ponerla al gusto actual. El frontal, con un amplio faldón y la trasera, con un alerón

inspirado en el del Ferrari F40. Se cumple así una nueva fase en la historia del Pantera, un coche mítico que ha utilizado diversas motorizaciones y que ahora vuelve nuevamente a ofrecer más de 300 caballos de potencia -305 exactamente-, que salen de un V-8

Ford de 4,9 litros, gracias a los cuales la velocidad máxima es de 270 kilómetros por hora. En el nuevo Pantera destacan también unas suspensiones retocadas.



DEFLECTOR

Las mejoras del De Tomaso son sobre todo de índole estético y aerodinámico. El deflector bajo el parabrisas, estilo Maserati Shamal, canaliza el flujo del aire para que no perturbe la acción de los limpiaparabrisas.

GIANNINI

MAS TURBO

EL Fiat Uno Turbo es por sí mismo un auténtico «mata-dor» de grandes berlinas, pero el en otros tiempos célebre preparador Giannini ha decidido convertirlo en una pequeña bomba. Para ello, no ha dudado en aprovechar las posibilidades de desarrollo de los motores turboalimentados y ha subido la potencia máxima del motor Fiat, desde los 118 caballos que desarrolla de serie hasta 147. Las prestaciones no se han comunicado todavía, pero con 770 kilos de peso no va a haber GTI que se le resista.

Giannini ha hecho un profundo trabajo en la carrocería, que ahora es prácticamente irreconocible. Aletas hinchadas, parachoques envolventes, neumáticos de 195 milímetros de sección, 10 centímetros más de anchura total, faros de largo alcance de pequeño diámetro y



SUPERANCHO

Giannini ha variado el aspecto y las prestaciones del Uno Turbo, ahora convertido en un devorador de «GTI's».

un interior con asientos envolventes de un diseño fuera de lo común, completan un trabajo sorprendente. El Uno de Giannini era el trabajo más agresivo de entre los pequeños carroceros locales.



MINI MPV

Las iniciales de Multi Purpose Vehicle, significan algo así como vehículo multiuso, que en el caso del IAD ofrece además al conductor toda la información necesaria.

de una telecámara de rayos infrarrojos como suplemento a los faros halógenos. La retrovisión también es por telecámaras y en su diseño destacan las puertas que abren hacia arriba y las aletas integradas en las ruedas. En el interior, los asientos son fijos y tanto la columna de la dirección como los pedales son regulables. Los elementos mecánicos son de procedencia Lotus. El Mini MPV es un pequeño vehículo multiuso con un máximo aprovechamiento del espacio interior, que puede acoger has-



ta seis personas. El puesto de conducción es central.

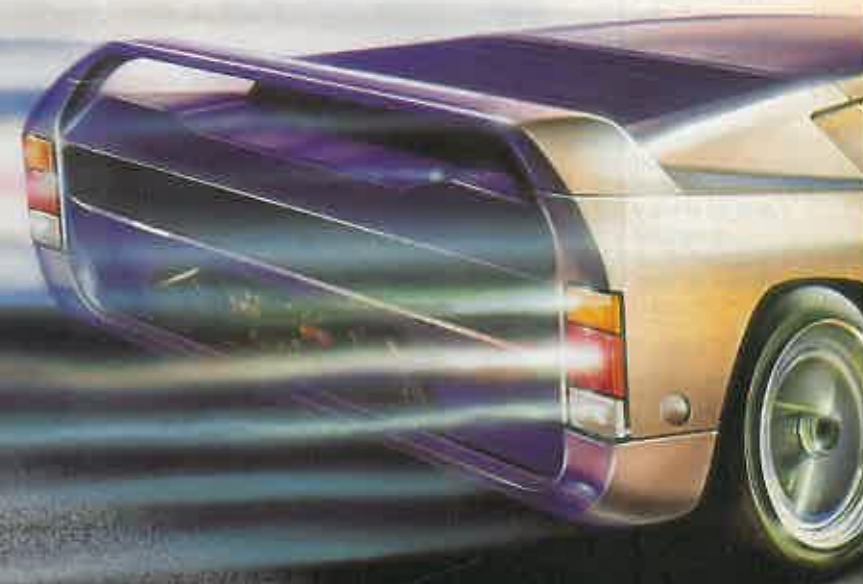
Entre los grandes fabricantes, además de los citados Fiat y Ford, Alfa ➤

RECITAL PARA 32 VALVULAS

NUEVO CEP SA RETTO. MUSICA EN TU MOTOR EN CLAVE MAYOR

Cuando un motor de 8 cilindros supera las 6.000 revoluciones lubricado con CEP SA RETTO ALTAS PRESTACIONES, su sonido se convierte en un recital sólo igualado por el placer de la propia conducción.

CEPSA RETTO está formulado con la última tecnología desarrollada en el mercado para aceites sintéticos, superando incluso las más recientes normas API SG/CE, y manteniendo un rendimiento óptimo del motor durante 40.000 Kms, o un año, sin necesidad de ser cambiado. Por prestaciones y duración, CEP SA RETTO pone música a su motor... en clave mayor.



FIAT

OFENSIVA MUNDIAL

CON motivo del Mundial 90, Fiat ha realizado una serie limitada del Panda, destinada al comité organizador del Campeonato del Mundo de Fútbol. Es un Panda descapotable, obra del carrocerero Maggiore, cuyas ruedas van cubiertas por un embellecedor que simula un balón.

La estructura ha sido reforzada y la capota se ha dividido en dos partes que pueden abrirse por separado. Una para los asientos delanteros y otra para los traseros.

El Panda Mundial no vendrá a España. El que sí llegará a nuestro mercado es la auténtica novedad de Fiat en este salón, el Tempra Station Wagon. En Italia se comercializará en otoño y en España, en el mes de enero del año próximo.



El Station Wagon recibe los mismos motores que la berlina: desde el 1,4 litros de gasolina al 1,9 turbodiesel. Sigue el mismo planteamiento del Regata Weekend, con el portón posterior dividido en dos partes para facilitar al máximo la accesibilidad, pero su capacidad interior puede cubrir las necesidades de una familia de hasta siete miembros, gracias a un tercer

asiento dispuesto en el maletero, en el sentido contrario al de la marcha.

La versión Station Wagon del Tempra ha crecido 12 centímetros en longitud y ahora mide 4,47 metros, lo que ha posibilitado llevar el volumen del maletero hasta una capacidad total de 500 decímetros cúbicos, que llegan a 1.550 con el asiento posterior abatido.



CABRIOS Y FAMILIARES.

Lo nuevo de Fiat en Turín era un Panda descapotable hecho en exclusiva para los organizadores del Mundial de Fútbol y el Tempra Familiar que se venderá en España en el mes de enero y que puede disponer en su interior de siete plazas.



Romeo tenía una versión potenciada del 75 3.000, que sustituirá al actual a partir de septiembre. Viene dotado de catalizador y ha sido potenciado para que su rendimiento no se vea penalizado. Desarrolla 192 caballos de potencia y las suspensiones han sido endurecidas. En un recorrido por los alrededores de Turín, el 75 volvió a mostrar la generosidad de su motor, uno de los más brillantes que se ofrecen en la actualidad. Esta nueva versión desarrolla una velocidad máxima de 222 kilómetros por hora y tiene una destacable aceleración. Las cifras homologadas son: 7,5 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora y 28 segundos justos para los 1.000 metros con salida parada. Los consumos homologados son: 7,6, 9,4 y 13,2 litros cada cien kilómetros, a 90, 120 y ciclo urbano. En cuanto al nuevo Spider, la voluntad de importarlo a España no ha cambiado, pero no se ha determinado con exactitud cuando se hará.

De las otras marcas italianas, Maserati ofrecía una nueva variación sobre el tema Biturbo: la carrocería de cuatro puertas, el motor dos litros de cuatro válvulas por cilindro y 245 caballos de potencia. Se denomina 4.24v. y tiene todo el atractivo de la marca del tridente, con una veloci-



SCIONERI

La propuesta de este diseñador es forrar un Panda de Syntex, tejido sintético que espera impermeabilizar para resistir sin problemas a la lluvia.



SAVIO

Otro carrocerero italiano de larga tradición, que en este caso presentaba un todo terreno de cuatro ruedas motrices y carrocería abierta.



La gran evasión.



Si buscas lo último en sensaciones, prueba los vehículos acuáticos YAMAHA. Un mundo de emociones que se funde con el de la tecnología y seguridad que le proporciona su turbina Wjrojet, sin hélice, que alcanza más de 60 Km./hora. te permite hacer hasta ski acuático, y se para a esperarte en caso de que te caigas. Con la accesibilidad de poder entrar a cualquier lugar, por muy poco profundo que sea. Con 130 puntos de asistencia técnica y garantía de un año, piezas incluidas. Para tu total garantía, compra siempre en la red de concesionarios YAMAHA. Pon tus sensaciones a prueba. Prueba la gran evasión.

Importador para España: **LEDASA**
Cea Bermudez. 44 - 28003 Madrid. Tels. 534 82 51 - 534 94 86





MOTORES

Las novedades de Mercedes y Maserati van por nuevas versiones del 190, más barato y menos potente, así como del Biturbo cuatro puertas, ahora con culata de cuatro válvulas por cilindro.

PININFARINA

SIEMPRE LA AERODINAMICA

LOS trabajos de Pininfarina se han caracterizado siempre por seguir una línea de seriedad tecnológica poco común y es en esta tradición donde se debe incluir su último trabajo, el CNR E2, presentado en Turín.

Pininfarina ha realizado en colaboración con Fiat una berlina de cuatro puertas y cinco plazas, tras el encargo del Centro Nacional de la Investigación de Italia (CNR). El trabajo es un automóvil real, que funciona, no una maqueta, cuya característica principal es su extraordinaria aerodinámica.

Concretamente su coeficiente de penetración en el aire (Cx) es de 0,193, un valor récord para un automóvil de tales características. Debe tenerse en cuenta que el CNR E2 cumple con las normativas europeas de homologación y es susceptible de ser fabricado en serie. Además, ofrece una generosa habitabilidad y un diseño agradable.

En los últimos diez años, la aerodinámica ha sido una de las preocupaciones de los fabricantes, habiéndose reducido un 30 por ciento los coeficientes aerodinámicos durante este período. Igualmente, se han creado diversos prototipos en los que se han llegado a sacrificar aspectos tales como el espacio disponible a bordo para obtener una cifra de Cx suficientemente impactante.

El caso del CNR E2, los valores obtenidos son interesantes y el rendimiento del motor Fiat 1,4 litros se aprovecha al máximo.

Sus 78 caballos de potencia permiten alcanzar 205 kilómetros por hora de velocidad máxima, gracias también a una quinta velocidad conside-



blemente larga, con la que se desarrollan más de 40 kilómetros por hora a 1.000 revoluciones por minuto. Los consumos son igualmente competitivos: 4,5 litros cada cien kilómetros a una velocidad de 90 kilómetros por hora y 5,5 a 120. La plataforma utilizada es la del Fiat Tipo, pero la longitud total es de 4,56 metros, a causa del voladizo del tercer volumen de la carrocería, destinado a albergar en su interior el equipaje de cinco personas



EFICAZ
Las formas recuerdan a una berlina clásica de hace algunos años, pero lo que se ha buscado, más que una estética de punta, es un rendimiento aerodinámico óptimo, como lo demuestran sus 205 kilómetros por hora de velocidad máxima.



dad máxima de 230 kilómetros por hora y 6,2 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora. Dentro del grupo Fiat De Tomaso, Innocenti empieza a vender en Italia los utilitarios Yugo.

Entre los todo terreno, también había algunas novedades. Los constructores italianos se centran cada vez más en esta especialidad y además del Freeclimber hay que citar el Magnum 4x4 de Rayton Fissore, que ahora tiene un nuevo frontal y un interior actualizado. Rayton Fissore estudia la posibilidad de incorporar motores de gasolina de dos y tres litros, que se añadirían a la oferta ac-



tual, basada en mecánicas diesel. El Magnum emplea los motores VM, marca fiel a la cita del Salón de Turín, cuya novedad este año era el motor Turbotronic, el cuatro cilindros diesel para automóviles más potente y menos contaminante. Con 2.500 centímetros cúbicos, desarrolla 120 caballos de potencia.

Otro nuevo todo terreno es el Biagini. Sobre un robusto chasis, se incorporan las suspensiones y el motor del Volkswagen Golf, la transmisión del Golf Syncro y la carrocería del Golf Cabrio. La producción dará comienzo en septiembre a un ritmo de cuarenta unidades diarias.

Entre los fabricantes no italianos, destacar la presencia de una nueva versión del Mercedes 190. Representa una nueva forma de acceder a la mítica marca de la estrella, dado que será aproximadamente un 10 por ciento más barata que la más básica de las actuales. Su comercialización en España se iniciará en el mes de septiembre. Este nuevo modelo denominado 190 E 1.8 tiene el mismo motor del 190 E, al que se le ha reducido la cilindrada para quedarse en 1.797 centímetros cúbicos. Desarrolla una potencia máxima de 109 caballos a 5.500 revoluciones por minuto, suficientes para alcanzar

SI COMPARA... ELEGIRA MASERATI

Desde 5.975.394 ptas. Es un MASERATI.
Berlinas de lujo, espaciales. Con 4 cómodas plazas. 18 VALVULAS.
Mucho nervio y carácter deportivo.
Acabados perfectos.
Interiores de lujo y maderas nobles.
Motores potentes y fiables como el del MASERATI 422/430 con: • 2 TURBOS sistema IHI, refrigerados por agua
• 220/250 C.V. a 6.250 R.P.M.
• Velocidad máxima de 240 Km/h.
• De 0 a 100 Km/h en 5,7 segundos.
• 31 extras de serie, mientras otros sólo hablan de opcionales.



Importador: Auto Barajas, S.A.
EXPOSICION: CONCHA ESPINA, 20 - MADRID.
Concesionarios en las principales ciudades. Asistencia técnica en toda España.

La Leyenda del Tridente



FORD

UN SUPER FIESTA

CUANDO se inicie su comercialización en España el 10 de julio, el Fiesta Turbo será el más potente de los coches de su segmento disponibles en el mercado español. 133 caballos, concretamente, le impulsarán hasta los 205 kilómetros por hora que es su velocidad máxima declarada y que según el fabricante no se ha llevado hasta más arriba para ofrecer, sobre todo, un rendimiento globalmente brillante.

Una aceleración espectacular de 8,2 segundos, completa las poderosas perspectivas de este utilitario peleón.

El Fiesta recibe el motor del Escort RS Turbo con diversas modificaciones, como es el caso de un turbocompresor más pequeño para mejorar el rendimiento a baja velocidad y un sistema de inyección electrónica EEC-IV.

Respecto a los otros Fiesta, tiene una suspensión elaborada



TURBO

El motor desarrolla 133 caballos de potencia. Habrá que ir bien apoyado en los asientos Recaro para dosificarlos.



rada y unos neumáticos de 185 milímetros de sección para transmitir su considerable potencia al asfalto. La dirección es más directa (3,75 vueltas entre extremos, en vez de 4,2).

EXCLUSIVO

El Fiesta Turbo, que se fabricará exclusivamente en España a un ritmo de diez mil unidades al año, se distingue también por unas nuevas llantas y salidas de aire en el capó delantero.



185 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en unos discretos 12,7 segundos. Los consumos homologados son de 7,0 litros cada 100 kilómetros a una ve-

locidad de 90 kilómetros por hora, 8,8 a 120 y 11,0 en ciclo urbano.

Por último y de Francia para Italia, una versión exclusiva del no menos exclusivo MVS Venturi, con motor

dos litros Renault de 140 caballos de potencia, propiciada por la fiscalidad italiana que grava menos a los vehículos con cilindrada inferior a dos litros, razón por la cual son frecuentes estas versiones específicas para Italia.

Junto a estas novedades, es necesario destacar la presencia de numerosas series especiales sobre base Opel Kadett, Citroën AX, Fiat Tipo, etc., destinadas todas ellas a un mercado sediento de producto como es el italiano, un mercado que durante 1989 absorbió la imponente cifra de dos millones y medio de automóviles. ○

POTENCIADO

El Alfa Romeo 75 V-6 ha ganado algunos caballos de potencia y una amortiguación más energética.



EL AUTOMOVIL DE OCASION SEGUN BMW.

Nada, ni los automóviles de otras marcas, escapa a la lupa de BMW.

Si BMW es sinónimo de fiabilidad y garantía, estos atributos se transmiten a los automóviles que nuestra Red de Concesionarios ofrece en su programa Selección Automóviles de Ocasión. Incluidos los de otras marcas.

Porque en este programa sólo se admiten vehículos por debajo de un límite de edad y kilometraje.

Para los que cumplen estas condiciones, el proceso continúa con un exhaustivo chequeo en 25 puntos vitales, realizado por el cualificado personal técnico BMW.


Después se someten a la Inspección Técnica de Vehículos, ITV, como ratificación

oficial voluntaria de su idoneidad.

Finalmente, se exponen en los Concesionarios adheridos al programa Selección Automóviles de Ocasión como prueba de haber superado un duro proceso, con una garantía de hasta 12 meses.

Con ella, su nuevo dueño adquiere también la certeza de que, sea cual sea su elección, será la elección más fiable.





SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	324 td	1987	Pint. Metal. / Alarma	2.750.000	Auto Ampuria
BMW	528 i	1985	Air. Aco. / Alarma	2.530.000	Auto Ampuria
BMW	325 i / 2 p.	1989	Full Equip.	2.600.000	Auto Lago
Mercedes	190E 2,6 16 V	1986	Full Equip.	3.600.000	Auto Lago
BMW	325 ix / 4 p.	1988	Air. Aco. / Techo / Volante piel	3.800.000	Auto París
Lancia	Delta Integrale	1987	Air. Aco.	2.300.000	Auto París
BMW	325 i / 4 p.	1985	Air. Aco. / Autob. / Compt. a bordo	2.700.000	A. Albelda
BMW	316 i / 2 p.	1985	Llantas. / Elevalunas	1.500.000	A. Albelda
BMW	535 i	1985	Full Equip.	3.000.000	Bertolín
Alfa Romeo	2.0	1987	Air. Aco. / Pint. Metal.	1.150.000	Bertolín
BMW	318 i / 2 p.	1983	Full Equip.	900.000	Bikar
Fiat	Uno Turbo i.e.	1987	Full Equip.	925.000	Bikar
BMW	524 td	1987	Full Equip.	3.000.000	Dipauto
Lancia	Integrale	1988	Full Equip.	2.700.000	Dipauto
BMW	320 i / 4 p.	1986	Pint. / Elevalunas	2.375.000	Elitemotor
Alfa Romeo	75 2.0	1987	Air. Aco.	1.450.000	Elitemotor
BMW	730 i	1988	Full Equip.	4.900.000	Fersán
BMW	750 i	1988	Full Equip.	8.000.000	Fersán
BMW	524 td A	1984	Full Equip.	2.400.000	G. Guarnieri
Volkswagen	Golf GTi 16 V	1987	Full Equip.	1.700.000	G. Guarnieri
BMW	M-535	1985	Full Equip.	3.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 2,3 16 V	1986	Full Equip.	4.500.000	Hispanóvil
BMW	320 i / 4 p.	1986	M-Technic	1.950.000	Keldenich
Alfa Romeo	75 Turbo	1987	Air. Aco.	1.700.000	Keldenich
BMW	325 i / 2 p.	1986	Techo / Autob. / Cuero / Air. Aco.	5.900.000	Martín i Conesa
BMW	325 i / 2 p.	1986	Air. Aco. / Recaro. / Autobloc.	2.500.000	Martín i Conesa
BMW	635 CSi A	1983	Full Equip.	2.800.000	Mengual

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Mercedes	190 2.3 16 V	1985	Full Equip.	3.700.000	Mengual
Ford	Scorpio 2.4i GL	1987	Air. Aco. / Llantas / Equipo RS.	2.200.000	Motor Central
Citroën	CX 2.5 GTi T. 2	1987	Climat. / Llantas / Teléfono	2.200.000	Motor Central
BMW	316 i / 2 p.	1986	Llantas	1.150.000	Motorluxe
BMW	325 i / 2 p.	1988	Llantas / Air. Aco.	2.500.000	Motorluxe
BMW	320 i / 2 p.	1984	Llantas / Radio / Elevalunas	1.800.000	Movilnorte
Ford	Sierra XR 4x4	1987	Dir. Asistida / Air. Aco. / Elevalunas	2.300.000	Movilnorte
BMW	325 ix	1987	Llantas / Alarma.	3.300.000	Muntaña
Ford	Scorp. 2.8 Ghia	1986	Asient. Eléc. / Air. Aco.	1.800.000	Muntaña
BMW	520 i	1987	M-Technic.	2.200.000	Noguera Piñol
Lancia	Thema 2 ie	1985	Climatiz. / Pintura Metalizada.	1.800.000	Noguera Piñol
BMW	325 i / 2 p.	1986	Full Equip.	2.700.000	R. Calatayud
BMW	325 i Cabrio	1986	Full Equip.	3.750.000	R. Calatayud
Alfa Romeo	75 V6	1987	Radiocassette	1.475.000	Rex Motors
Alfa Romeo	75 1.8 Turbo	1987	Full Equip.	1.650.000	Rex Motors
BMW	318 i	1987	Pint. Metalizada. / Elevalunas	1.800.000	Ruera Sport
Saab	9000i T. 16V	1986	Cuero / Climatiz.	3.300.000	Ruera Sport
BMW	323 i	1984	Air. Aco. / Llantas / Radio	1.800.000	Stinus
Peugeot	309 GTi	1988	Air. Aco. / Llantas / Radio	1.550.000	Stinus
BMW	528 i	1984	Full Equip. / Sport Equip.	2.300.000	T. Cayma
Lancia	Thema Turbo D	1986	Full Equip.	2.100.000	T. Cayma
BMW	M-535	1985	Full Equip.	2.400.000	Turalsa
BMW	745 i E	1985	Full Equip.	3.000.000	Turalsa
Porsche	944	1985	Full Equip.	2.500.000	Veimsa
Toyota	Supra	1989	Full Equip.	4.750.000	Veimsa
BMW	528 i	1983	Full Equip.	1.600.000	Velomóvil
BMW	730 A	1983	Full Equip.	1.950.000	Velomóvil

AUTO AMPURIA, S. A. Ctra. Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR. Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
DIPAUTO, S. A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**

ELITE MOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
G. GUARNIERI, S. A. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH, S. A. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**

MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE, S. A. Avda. Montes de Sierra, 29. (Pol. Ind. Ctra. Amarilla). Tel. 467 62 90. **SEVILLA**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plañito-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS, S. A. Gran Via Asima, 4. Pol. Ind. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **P. DE MALLORCA**

RUERA SPORT, S. A. Ctra. Madrid-Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Brasil, 35. Tel. 41 83 67. **VIGO**
VELOMOVIL, S. A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

CON esta denominación Renault rompe la tradición de bautizar a sus modelos con números y pasa a personalizarlos bajo nombres alusivos. Este cambio en la nomenclatura de la Régie ha venido avalado por una encuesta en la que los usuarios se han visto más inclinados hacia un nombre para identificar un modelo determinado. El Clio va a ocupar progresivamente el espacio ocupado por el Renault 5, al que ha llegado la hora del relevo tras 18 años de servicio, en dos versiones.

El nuevo modelo de Renault, primero en llegar en la presente década, se encuentra pues directamente enfrentado a los Citroën AX, Peugeot 205, Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Volkswagen Polo, Seat Ibiza.... Su principal diferencia respecto a los R-5 estriba en su mayor tamaño, circunstancia que le permitirá competir en el segmento superior. De los 3,59 metros del R-5 se pasan a unos 3,70 en el Clio, ampliando sus posibilidades en un mercado netamente en alza desde los últimos diez años y dirigiendo sus miras a una clientela más extensa. La anchura, también incrementada, ha propiciado un diseño con una habitabilidad

muy potenciada respecto a la competencia además de haber conseguido una aerodinámica también optimizada frente al resto de los modelos dentro de su categoría. La experiencia en el desarrollo del R-19 se ha aprovechado, heredando el Clio buena parte de sus soluciones técnicas.

La estructura autoportante de notable rigidez y un gran trabajo a nivel

de suspensiones presentan al Clio como un sobresaliente en cuanto a estabilidad y comportamiento. Esta caja presenta asimismo bajos índices de vibraciones y ruidos que, unido a una cuidada insonorización a base de paneles y moquetas, hacen del nuevo Renault un coche muy apto para trayectos largos.

El original diseño del Clio puede alabarse desde un primer momento por sus acertadas formas muy al día en cuanto a línea. La aerodinámica ha propiciado una delantera muy corta y en cuña, un parabrisas inclinado y una trasera con forma de burbuja. El 47,5 por ciento de las cha-

Renault ha elegido el nombre de Clio, musa de la poesía, para relevar al veterano R-5. No obstante, este último seguirá presente en el sector bajo de la gama, representado por el R-5 Five, y en la versión R-5 GT Turbo en espera del Clio deportivo.

RENAULT CLIQ

RELEVO A LO GRANDE



NUEVA CONCEPCION. El diseño del Clio ha aprovechado al máximo el incremento de medidas para ofrecer un comportamiento óptimo. La carrocería, y en particular su trasera «en burbuja» favorece también una aerodinámica excepcional.



pas que conforman la carrocería están pre-tratadas contra la corrosión.

El objetivo en el Clio es convertirse en un polivalente nato y versátil con igualdad de aptitudes tanto en ciudad como en carretera o autopista. Las ruedas por su parte están colocadas muy distantes entre sí, aprovechando al máximo la rígida plataforma, dejando unos voladizos cortos y presentando unas vías muy anchas de 1,37 metros delante y 1,35 metros detrás.

Los interiores han sido diseñados para aprovechar al máximo el habitáculo y ofrecer la mayor funcionalidad. Así se ha dotado al Clio de un revestimiento integral, sin chapas visibles ni juntas, y se ha optado por un tablero de formas redondeadas que se continúan con el resto del interior.

Siguiendo una base modular se puede elegir entre dos carrocerías de tres y cinco puertas. Además en un futuro próximo serán comercializadas una versión deportiva con aletines ensanchados y otra para uso comercial con su capacidad de carga aumentada. Los tres niveles de equipamiento posibles estarán dados por el RL para los modelos básicos, RN para los de nivel medio y RT para las versiones más equipadas. También se ha previsto un modelo Baccara como tope de gama y un acabado especial para la versión deportiva que potenciará su personalidad. En total constituirán 29 versiones bajo la normativa europea, 18 bajo la normativa de los Estados Unidos y 4 versiones destinadas al grueso de la exportación.

Las motorizaciones previstas para los Clio abarcan también un amplio abanico de posibilidades. Entre ellas cabe destacar ▶

Renault quiere cubrir un segmento cada vez más activo a medio camino entre los coches pequeños y los medios.

SEÑAL DE PRECAUCION



Al comprar un coche importado de ocasión todas las precauciones que se tomen son pocas.

No siempre los kilómetros del vehículo son los mismos para el vendedor que para el comprador. No siempre se notan los golpes. Y un vendedor que hoy le da todas las garantías de servicio puede acabar desapareciendo.

En España los Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz son los únicos que le pueden ofrecer todas las garantías en la compra de su Mercedes.

Nadie más.

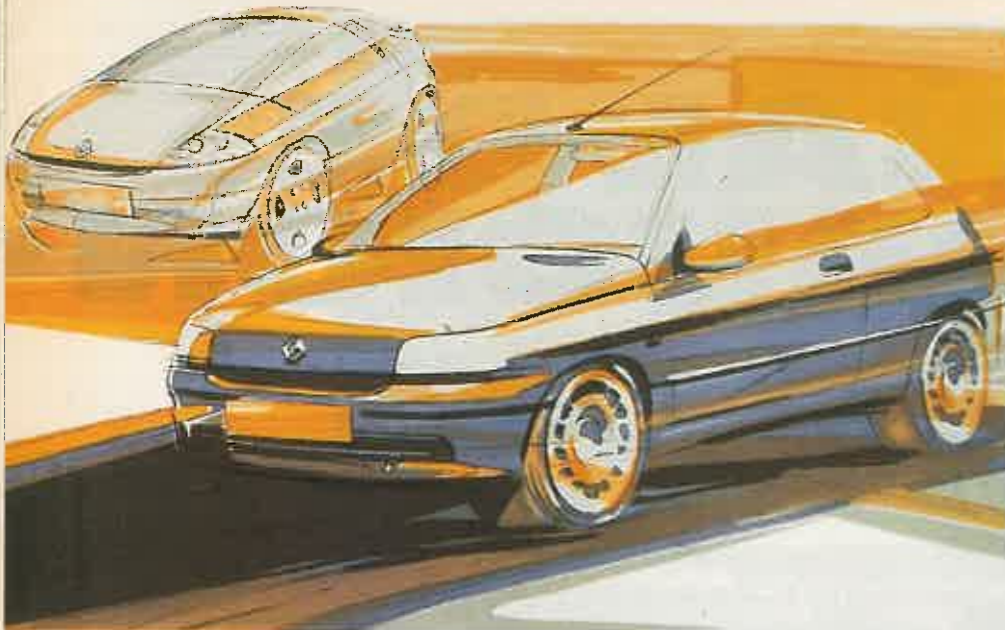
Así que no trate de buscar gangas donde no hay. Usted ya sabe que las soluciones baratas acaban saliendo caras. Sea precavido.

Sólo los Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz y su Red de Agentes pueden garantizarle la compra de un vehículo Mercedes.

DEUTZ/COIBATES



Red de Concesionarios y Agentes Oficiales Mercedes-Benz.



un motor directamente derivado del Energy, en dos versiones, con cubicajes de 1,2 y 1,4 litros que dispondrán de 60 y 80 caballos respectivamente. Por debajo de ellos y como motorización básica los Clio montan un 1,1 litros de 49 caballos y, por arriba de la gama, dispondrán del ya conocido 1,7 litros de 92 caballos. A estos motores hay que sumar una versión Diesel de 1,9 litros y 65 caballos y el propulsor deportivo que adoptará en el 1,7 litros la técnica de las 16 válvulas para alcanzar una potencia de 140 caballos.

El equipo de origen que se sirve en los Clio puede calificarse de notable para un segmento inferior e incluye mando a distancia de infrarrojos para la apertura de puertas, elevalunas eléctricos, limpia-luneta trasera; techos practicables con cristal térmico y asientos traseros abatibles asimétricamente en 1/3 ó 2/3. En cuanto a la lista de opciones disponibles en el Clio se encuentra todo el equipo esperado en segmentos más elevados: ABS (frenos



ESTUDIO INTEGRADO.

Los interiores han seguido en su diseño las directrices de la nueva carrocería. El habitáculo recibe un revestimiento integral sin paneles visibles y el salpicadero adopta la última tendencia de formas fluidas y redondeadas. Los equipos han sido especialmente cuidados.

antibloqueo), caja de cambios automática, dirección asistida, autorradio, alarma, retrovisores exteriores eléctricos desempañantes y aire acondicionado.

Como se ve, el nuevo Renault Clio llega con grandes pretensiones que van más allá de cubrir el hueco del ya legendario R-5. Por su concepto, se introduce en el segmento superior tanto por tamaño como por calidad. La dilatada serie de posibilidades que ofrecen sus numerosas versiones y motorizaciones hacen que se pueda dar con el coche ideal para cada tipo de aspiración automovilística dentro del segmento bajo-medio.

Renault quiere apostar fuerte en esta categoría que ha experimentado un considerable crecimiento. Dentro de Europa en particular representa un 27 por ciento del total de matriculaciones en el sector del automóvil, esto se traduce en tres millones seiscientos mil vehículos vendidos cada año. La marca francesa parte de un posición envidiable para el lanzamiento del Clio pues su antecesor, el R-5, ha registrado desde su lanzamiento en 1.972 una producción de más de ocho millones de unidades. Un récord difícil de batir y todo un reto para el Clio.

Juan Luis Soto



PROBABLEMENTE
EL EQUIPO ESTEREO-
FONICO MAS COMPLETO

- COMPACT DISC
- MEMORIA DE SELECCION DE TEMA FAVORITO (FTS)
- SINTONIZADOR DIGITAL
- SISTEMA DE DATOS DE RADIO (RDS)
- DIVERSIDAD DE CUADRO/ANTENA
- MANDO A DISTANCIA POR INFRARROJOS



PHILIPS DC 504

JAMAS FABRICADO
PARA COCHE.

- AUTOALMACENAJE
- CONTROL SUPER AUDIO
- SALIDA DE POTENCIA EFECTIVA DE 100 WATTIOS
- SALIDA DE LINEA DE 4 CANALES
- ANTI-ROBO

Philips Iberica S.A.E., Martínez Villergas, 2, Apartado 2065, Madrid - 27



PHILIPS

SUZUKI VITARA

ROMPER MOLDES

CUANDO se inició la comercialización del Suzuki SJ, allá por la primavera de 1985, Land Rover Santana realizó dos revoluciones; una interior y otra comercial. La interior supuso una renovación en los sistemas de producción. La comercial inició la era del todo terreno popular al poner al alcance de cualquier usuario un vehículo ligero, ágil y juvenil.

Ahora, cinco años después, se ha producido una nueva ruptura con el pasado con la entrada del Vitara. En esta ocasión, el producto responde exactamente a lo que demanda el público, es decir un coche con una mejor habitabilidad, un comportamiento en carretera más desahogado y un acabado y equipamiento al nivel de un turismo convencional. Esto también ha obligado a una nueva revolución interna, que se ha materializado en una nueva cadena de producción en la cual los procesos han mejorado sensiblemente y pueden estar casi al nivel de los de cualquier turismo.

El Vitara no viene a sustituir al Samurai, puesto, que es un concepto distinto y se sitúa inmediatamente por encima de éste. Lógicamente la aparición del Vitara afectará un poco a las ventas de las versiones más caras del Samurai, pero ambos vehículos pueden coexistir perfectamente en el mercado.

En términos generales, se puede decir que el Vitara se aproxima mucho más a lo que es un coche convencional que cualquier otro todo terreno. En primer lugar, la estética es mucho más redondeada de lo que suele ser habitual en otro todo terreno. La adopción de una suspensión con independiente delante, con muelles en las cuatro ruedas ha permitido dulcificar el confort del coche a la vez que se mejora mucho el comportamiento respecto a las tradicionales suspensiones con ejes rígidos y ballestas.

Evidentemente las concesiones que se han hecho afectan muy ligeramente a la utilización extrema en todo terreno, puesto que la altura mínima respecto al suelo es de 20 centímetros, que no está nada mal.

Pero sin duda, lo que más llamará la atención a todos los aficionados, es que con el Suzuki Vitara no hay por qué renunciar a las comodidades de un turismo para poder disfrutar de un excelente todo terreno.

En el interior hay dos cómodas plazas delanteras y dos traseras suficientes. El aspecto y el acabado interior no tienen nada que envidiar de cualquier turismo

CASI COMO UN TURISMO.

Con el Vitara no hay por qué renunciar a las comodidades de un turismo para poder disfrutar del todo terreno



El Vitara tiene una mejor habitabilidad y un comportamiento en carretera más desahogado



INTERIOR CONFORTABLE. El interior del Vitara permite viajar cómodamente a dos personas delante y otras dos detrás. El aspecto y acabado interior no tienen nada que envidiar a cualquier turismo.

FICHA TECNICA

SUZUKI VITARA	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590
Árbol de levas	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Carburador doble
Compresión	8,9 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	75 cv (55 kw)/5.250
Par máximo / 1 p.m.	12,5 mkg (122 nm)/3.100
TRANSMISION	
Traacción	Engranable a las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, de 5 vel. y reductora
DIRECCION	
Sistema	Circul. de bolas, asist. (opc)
Diámetro de giro (m)	9,8
FRENOS	
Sistema (Del./Tras)	Discos/Tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente con muelles
Trasera	Eje rígido con muelles
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	990, 960 (Techo lona)
Long./ancho/alto (mm)	3.620/1.630/1.665
Capacidad del depósito (l)	42
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	15,8
Velocidad Máxima (km/h)	145
Consumo Urbano (l/100 km)	10,4
A 90 km/h (l/100 km)	7,8
A 120 km/h (l/100 km)	11,4



popular. El maletero es justo, pero se puede agrandar bien adelantando los asientos posteriores, o bien abatiéndolos totalmente. Los nuevos Vitara, según versiones, pueden llegar a montar cierre centralizado, elevalunas eléctricos, retrovisores regulables a distancia y aire acondicionado. También opcionalmente se puede disponer de dirección asistida que permite mover el volante sin esfuerzo.

Las primeras impresiones no pueden ser mejores, puesto que además de su atractivo diseño, su andar es dócil y suave, pero con capacidad para superar buenos obstáculos.

DIRECCION ASISTIDA DE SERIE. Opcionalmente se puede disponer de dirección asistida para poder mover el volante sin ningún esfuerzo.

PRECIOS

- Toldo de lona Stándar 1.676.920 ptas.
- Toldo de lona Super Lujo 1.741.920 ptas.
- Toldo de lona Super Lujo +Paquete-Pot 1.836.920 ptas.
- Techo metal Stándar 1.679.920 ptas.
- Techo metal Super Lujo 1.746.920 ptas.
- Techo metal Super Lujo +Paquete-Pot 1.841.920 ptas.
- Aire acondicionado 175.000 ptas.
- Pintura metalizada 19.600 ptas.



PRECIOS INTERESANTES
Especialmente las versiones básicas, los cuatro modelos se ofrecen a precios competitivos.

PEUGEOT 605

LEGION DE HONOR

Seis meses después de su lanzamiento en Francia, al fin llega a los concesionarios españoles el Peugeot 605, sobre el que hemos informado reiteradamente en los últimos meses, efectuando incluso pruebas a fondo de algunas de sus versiones.

LA pasada semana tuvo lugar la presentación oficial a los medios informativos de las gamas que se venderán en España, con sus precios y equipamientos.

El primer concepto en el que nos detengamos es en los precios, que son: SRI: 3.100.000 Ptas; SVI: 3.600.000 Ptas; SV 3.0: 4.600.000 Ptas; SV 24v.: 5.640.000 Ptas

Llama la atención el hecho de que los Peugeot sean ligeramente más baratos que sus «primos», los Citroën XM. Así, el Citroën XM 2.0i es 200.000 ptas más barato que su equivalente, con similitud de equipamiento.

En cuanto al 3 litros, el XM cuesta prácticamente igual, sin grandes diferencias de equipo..

El segundo aspecto es el de los niveles de equipamiento. Desde la versión más barata, todos los Peugeot 605 incorporan aire acondicionado, dirección asistida, faros antiniebla de superficie compleja, cristales coloreados, dos retrovisores exteriores con mando eléctrico y resistencia térmica, cinturones delanteros y traseros enrollables, con los delanteros de altura variable, cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas delanteros con mando eléctrico, iluminación temporal del interior del habitáculo al cerrarse las puertas, preequipo de radio, apoyacodos en asiento trasero y trampilla de acceso al maletero.

Sobre este equipo básico, cada una de las versiones, conforme van subiendo de nivel, van añadiendo equipo de serie. Así, el SVI, sobre lo anterior también se incluye: sistema antibloqueo de frenos, ruedas de aleación ligera y lavafaros por proyección de agua a presión. El SV 3.0, tam-

bién incluye un ordenador de viaje y la dirección de asistencia progresiva. Finalmente, el alto de gama, con el motor de 24 válvulas, la tapicería de cuero y el techo practicable con mando eléctrico, aire acondicionado con mando automático de la temperatura, equipo de radio integrado en el salpicadero y mando en el volante y la pintura metalizada.

Sobre la tapicería de cuero, mencionar que, de momento, es obligada en la versión cumbre. Aunque la gran mayoría de los usuarios se mostrarán encantados con ella, quienes no quieran esta tapicería, que presenta algunos inconvenientes para una conducción rápida, no podrán prescindir de ella, lo mismo que el techo practicable.

Si el lanzamiento del 405 tuvo no pocos problemas de suministro, se ha querido evitar este problema en el del 605. Aunque la producción en Francia del coche grande de Peugeot aún no ha alcanzado la «velocidad de cruce», en la factoría madrileña de Villaverde se cuenta ya con un importante stock de unidades (1.000 en estos días y 1.500 el 16 de mayo cuando comience la venta) que permitirá agilizar las entregas.

El segmento en que se mueve el 605 ha supuesto el pasado año unas ventas de 70.000 unidades, con tendencia a crecer. Los responsables comerciales de Peugeot esperan poder colocar este año 5.000 unidades y alrededor de 7.000 en años futuros. Eso supondría el 10 por ciento del segmento, hasta la fecha dominado por Mercedes y BMW, aunque una parte importante de estas ventas corresponden a modelos importados usado. ○

J.M.C.



CENTRO DE DIAGNOSIS DE REPARACIONES

UN JUZGADO DE PAZ

La función principal del CDRV será la realización de operaciones de inspección, comprobación y verificación de los vehículos con el fin de diagnosticar el defecto o fallo, o su correcto funcionamiento.

LA Consellería d'Industria, Comerç i Turisme de la Generalitat Valenciana ha presentado el proyecto de la creación del primer Centro de Diagnóstico de Reparaciones de Vehículos en España, que se construirá en la ciudad del Turia. Entrará en funcionamiento en enero de 1991 y será gestionado por la empresa pública SEPIVA (Seguridad y Promoción Industrial Valenciana).

De esta manera, cualquier persona que tenga dudas sobre una determinada reparación que han llevado a cabo en su vehículo, podrá pedir que examinen su caso en este Centro para comprobar con exactitud la operación efectuada. Allí, una serie de técnicos inspeccionarán y evaluarán el desarrollo y alcance de las pruebas que se precisen. A continuación, le presentarán un presupuesto donde quedarán reflejados los motivos de la posible diagnosis, las pruebas a efectuar y el coste de las mismas hasta la entrega del informe.

Es en este momento cuando el solicitante, tras leer detenidamente el informe, podrá optar por seguir adelante con la diagnosis o por el contrario desestimarla. En este último caso no tendrá que abonar ninguna cantidad. Si opta por continuar con el proceso, el coche permanecerá en las instalaciones, donde se realizarán todas las pruebas necesarias y se emitirá un documento con todas las conclusiones.

Además, el futuro Centro de Diagnóstico de Reparaciones de Vehículos facilitará informes enfocados a otros aspectos del vehículo. Por ejemplo el estado general o específico del coche antes de una revisión o reparación, peritación de daños produci-

dos por accidentes de circulación, valoración de facturas de trabajos ya realizados y orientación presupuestaria sobre reparaciones para después de la diagnosis.

Los servicios del CDRV podrán ser utilizados no solamente por particulares, sino que asociaciones de consumidores, juntas arbitrales, juzgados y compañías de seguros se verán beneficiados por los informes que dictaminen.

Turismos, vehículos industriales y motocicletas acudirán a estas instalaciones para ser revisados en las especialidades de mecánica, motopropulsión, electricidad y electrónica, carrocería y pintura.

Por el momento los responsables de SEPIVA no han hecho una valoración exacta del coste de cada diagnosis, ya que irán en función de las pruebas y verificaciones que sean necesarias utilizar. ○

Javier Solano



CDRV.

Un nuevo servicio público se pone en marcha. Sin lugar a dudas, beneficiará en su conjunto al amplio mundo del motor.

INVERSION.

El coste total de la creación de este Centro asciende a 250 millones de pesetas, de los cuales 100 irán destinados a equipos y maquinaria.



PROYECTOS AL DESCUBIERTO (III)

ALEMANES EN ESPAÑA

Son tres alemanes fuertes, tres alemanes con sangre caliente. Ford Escort/Orion, Opel Corsa y Volkswagen Polo son los coches que marcarán los meses venideros. Estos tres grandes se construirán en las factorías españolas de Almusafes, Figueruelas y Landaben.

FORD REVOLUCION INMEDIATA

Los papeles estelares del programa Ford para el año 90 tienen dos nombres claves, Escort y Orion, los nombres de los modelos que entrarán en el mercado durante los primeros compases del otoño. Los Escort y Orion se fabricarán en las factorías valencianas de Almusafes, desde el próximo mes de agosto, en unas cadenas remozadas que han costado más de treinta mil millones de pesetas.

Los nuevos modelos medios de Ford jugarán a fondo la carta de la aerodinámica. Una carrocería de rasgos suaves, con los flancos abombados para mejorar así su habitabilidad interior, y un estudio minucioso de todos los detalles que entorpecen el paso del aire darán como resultado un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx, que se moverá en torno a 0,29.

Las versiones de tres y de cinco puertas, con la denominación Escort, y las versiones de cuatro puertas, con maletero independiente, denominadas Orion, compartirán las mismas mecánicas: los motores de gasolina con cilindradas comprendidas entre 1,4 y dos litros, de potencias escalonadas entre 75 y ciento treinta caballos, así como los motores de gasóleo de 1,8 litros de cubijaje con sesenta caballos de potencia.

La sorpresa de Ford para el 91 vendrá de la mano de los Fiesta. Los últimos componentes de esta gama de utilitarios tendrán una carrocería de tipo clásico, con cuatro puer-



tas y maletero independiente. Estos Fiestas verán la luz a finales de año y darán respuesta a los Corsa TR y Polo Classic, modelos de gran difusión en todos los países del sur de Europa.

Ford se centrará en el segmento medio alto, en el segmento ocupado por los Sierra, una vez cerrados los capítulos pendientes en las categorías de utilitarios y familiares medio-pequeños. Los sustitutos se conocen hasta el momento por las siglas CDW 27; los primeros prototipos ya han comenzado a rodar en las pistas de pureba y se pondrán a punto durante 1991 para salir a la luz a finales de 1992 o en los meses iniciales de 1993.

Los CDW 27 no tendrán puntos en común con los Sierra que están ahora mismo en el mercado; motor anterior transversal y tracción delantera son los cambios más radicales introducidos por los técnicos de Ford con la intención de replicar a los Opel Vectra actuales y a los Volkswagen Jetta del 91.

La gama medio-alta de



CALENDARIO DE INFARTO

- **Año 1990**
Julio: Ford Fiesta XR 2 Turbo
Septiembre: gama Escort/ Orion
- **Año 1991**
Octubre: gama Fiesta con carrocería de cuatro puertas y maletero independiente.
- **Año 1992**
Noviembre: gama Sierra 93.

CON MOCHILA. El Ford Escort americano muestra con claridad las formas del modelo ranchera.



Ford ofrecerá tres posiciones carrocerías: versiones con portón posterior, en tres y cinco puertas, versiones con cuatro puertas y versiones ranchera en la línea marcada por los Sierra conocidos.

Los futuros CDW 27 estrenarán una familia inédita de motores, la familia Z, mecánicas de cuatro cilindros en línea con cubicajes comprendidos entre 1,6 y 2,4 litros. Todos estos motores «ecológicos» llevarán inyección electrónica de carburante y catalizador de tres vías. Los valores de potencia arrancarán en noventa caballos para las mecánicas de 1,6 litros, ascenderán a ciento veinte caballos en el motor de dos litros, para alcanzar los ciento cuarenta caballos en los cuatro cilindros de dos litros de cubijaje.

OPEL DE CORSA A KADETT

El horizonte de Opel está repleto de novedades del máximo nivel, novedades con nombres tan resonantes como Calibra, Corsa de la tercera generación, Kadett y Omega de la segunda serie, coches que protagonizarán de los cinco años venideros para la marca del rayo.

Los coupés Calibra abrirán el fuego en el mes de junio aunque su lanzamiento comercial en nuestro país sólo se hará realidad a partir del otoño; los Calibra vendrán desde Finlandia, de una de las factorías Saab que han pasado a formar parte de la estructura Opel.

Los Corsa de la tercera generación se reservarán para finales de agosto, momento elegido para rivalizar con los nuevos Polo, a los que intentarán arrebatr la primicia. Los Corsa estarán disponibles en nuestro mercado casi de inmediato, ya que se fabricarán en la localidad zaragozana de Figueruelas.

Los cambios estéticos que caracterizarán a los nuevos Corsa se centrarán en la calandra, los paragolpes y los grupos ópticos. La calandra, de formas redondeadas, estará enrasada con los faros, no en un plano más saliente como en los modelos actuales; los paragolpes cambiarán de forma, serán algo más envolventes pero seguirán formando un bloque único con los faldones aerodinámicos; los faros ha-



FORD FIESTA CLASSIC. Es la sorpresa de Ford para 1991; el Fiesta con carrocería de tipo clásico se dirigirá a usuarios amantes de los rasgos tradicionales.

rán gala, por su parte, de una forma trapezoidal y de una altura algo más reducida. Tales retoques repercutirán en la aerodinámica del conjunto; el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, bajará de 0,36 a 0,33, mejora que debe traducirse en un incremento de la velocidad punta y en un recorte de los consumos.

CORSA 91. Los utilitarios que se fabrican en la factoría de Figueruelas van a mostrar una cara nueva a partir del mes de septiembre. Los retoques en el frontal modifican la estética del conjunto.

La oferta de motores se mantendrá sin cambios, con los cuatro cilindros alimentados por gasolina de un litro, 1,2 litros, 1,4 litros y 1,6 litros de cubijaje, con potencias comprendidas entre los 45 y los cien caballos. Esta oferta se complementará con los motores Diesel, de origen japonés -Isuzu-, servidos en



OMEGA DEL FUTURO.

Los estudios de diseño de Opel están trabajando ya con el familiar de alto nivel que sustituirá a los Omega y Senator actuales.

versión atmosférica, con cincuenta caballos, y en versión turbo, con 66 caballos de potencia.

La remodelación de los Corsa será un aperitivo excelente para un verdadero plato fuerte, para los Kadett 92, modelos preparados para entrar en escena en octubre del año próximo, durante el salón de Frankfurt. Los futuros Kadett estarán disponibles en versiones de tres y de cinco puertas, a las que seguirán las versiones con carrocería de tipo tradicional, con cuatro puertas y maletero independiente, que están previstas para mediados del 92.

La oferta de mecánicas de gasolina prevista para los futuros Kadett arrancará con los cuatro cilindros de 1,4 litros



TOP SECRET



KADETT AL DESCUBIERTO.

Los nuevos Kadett están rodando desde hace algunos meses. Las formas más suaves esconden una mecánica potenciada

de cubijaje con sesenta caballos de potencia, para continuar con los motores de 1,6 litros con 75 caballos, de 1,8 litros con noventa caballos, con los dos litros de 115 caballos y con los dos litros coronados con culatas de dieciséis válvulas que llegarán hasta los ciento cincuenta caballos.

Los modelos superdeportivos contarán con dos mecánicas de choque, con los cuatro cilindros de dos litros de cubijaje y dieciséis válvulas sobrealimentados por turbo, así como con los nuevos V-6 de 2,4 litros de cubijaje, capaces de llegar hasta

los ciento ochenta caballos de potencia. Los motores alimentados por gasóleo se moverán entre los 57 caballos de las versiones atmosféricas y los noventa caballos de las versiones turboalimentadas.

La entrada en escena de los Kadett cuatro puertas, prevista para el 92, pondrá en suerte al sucesor de los Omega/Senator, un modelo preparado para entrar en escena durante el 93. El nuevo modelo, ya definido por completo, será un familiar de estructura clásica, con motor delantero y tracción trasera, un coche diseñado por el equipo de estilistas de Wayne Cherry, responsable de los rasgos avanzados que están caracterizando a los últimos Opel.

Los Omega del año 93 abandonarán los motores actuales de seis cilindros en línea para entrar de lleno en el campo de los V-6, con 2,5 y tres litros de cubijaje, motores que pro-

ASPIRACIONES SIN TECHO.

Los estilistas están trabajando ya en un descapotable con la base del Kadett y se reserva para el 94.



Agosto, desierto de Almería.
Temperatura exterior del vehículo: +45 °C.
Temperatura interior: la que Vd. quiera.



Es '90

Fuera, un calor impresionante. El sol derrite el asfalto.

Dentro, el Climatizador Diavia. La temperatura ideal para conducir. Incluso en las condiciones más extremas.

Si no puede controlar el clima exterior, controle el interior. Instale un climatizador Diavia en su automóvil.

Diavia  **Controle el clima.**

c/ Mar Tirreno, 33
 Pol. Ind. San Fernando de Henares
 Telf.: 656 52 12. 28850 Madrid.

CALENDARIO DE INFARTO

Año 1990

Junio: gama de coupés Calibra

Septiembre: gama Corsa 91

Año 1991

Septiembre: gama Kadett con carrocerías de tres puertas y de cinco puertas.

Año 1992

Junio: Kadett con carrocería de cuatro puertas y maletero independiente.

Año 1993

Marzo: Omega segunda serie.

Año 1994

Mayo: Kadett Cabrio

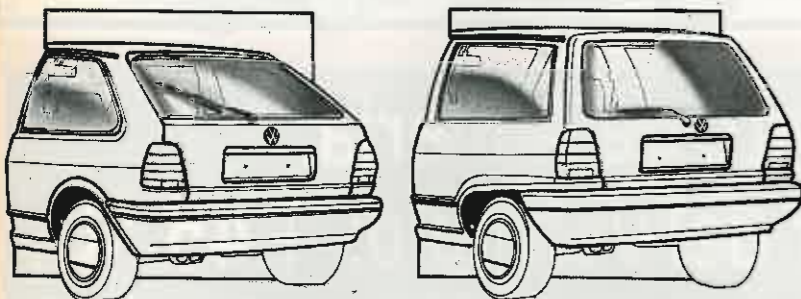
CAMBIOS EN RETAGUARDIA.

Los nuevos Polo harán gala de una zaga modificada.

Las mayores diferencias estarán en los paragolpes y en los grupos ópticos.

proporcionarán potencias comprendidas entre 170 y 204 caballos.

Todo el proceso de renovación de esta firma culminará con la llegada de un descapotable, de un Cabrio basado en los Kadett 92; este modelo de prestigio se pon-



AIRE DE FAMILIA. Los Polo 91 tendrán rasgos muy similares a los mostrados por los Passat más jóvenes. Los faros redondos, habituales en los Volkswagen de los ochenta cederán su lugar a unos faros



drá en el mercado durante la primavera de 1994.

VOLKSWAGEN

EN TODOS LOS FRENTES

LOS Polo, los Golf y los Jetta, tres modelos clave en la oferta Volkswagen están viviendo ahora mismo procesos de renovación muy importantes, procesos que van a cristalizar en tres automóviles nuevos dentro de muy poco tiempo, serán los coches que extenderán su reinado durante la década de los noventa.

El futuro Polo, un modelo que se construirá en las factorías navarras de Landaben, ocupa el primer puesto en esa lista de lanzamiento; las versiones 91 están preparadas para salir a la luz en los últimos compases del próximo mes de agosto, serán los primeros contendientes de un otoño caldeado por cientos de novedades.

Los Polo del 91 tienen una fisonomía bastante diferente de la fisonomía mostrada por sus predecesores; su frontal, sus flancos y su parte posterior han recibido retoques de cierta entidad, retoques capaces de insuflar un aire distinto al utilitario más clásico de Volkswagen.

Una calandra inclinada en el buen sentido, no tan vertical como la utilizada por los Polo actuales; un paragolpes de dimensiones acrecentadas, que incluye una toma de aire importante, y unos faros rectangulares, no redondos como venía siendo habitual hasta el momento en los productos del constructor germano, dan una personalidad especial a los Polo 91.

Las modificaciones en la parte posterior afectan tanto a los grupos ópticos como a los paragolpes, ambos elementos han aumentado su tamaño de forma considerable y ponen un toque energético en el diseño de la zaga.

La nueva gama Polo ofrecerá, en principio, dos versiones diferentes de carrocería: tipo ranchera y tipo coupé, animadas ambas por las mecánicas ya conocidas. Las versiones Classic, con maletero independiente, no estarán disponibles en los momentos iniciales.

La oferta de motores de gasolina se abrirá con los cuatro cilindros en línea de 1.043 centímetros cúbicos y 45 caballos de potencia, para continuar con dos hermanos mayores, de 1.272 centímetros cúbicos, servidos en versiones de 55 y 75 caballos de potencia. La oferta Diesel se contentará con un cuatro



Las formas se avizan, se mejoran los coeficientes de resistencia a la penetración en el aire y se potencian las mecánicas. Los Golf entrarán en escena a finales de 1991.

cilindros de casi 1,3 litros de cubaje y 45 caballos de potencia. Los modelos deportivos recurrirán a una mecánica enérgica, con ciento quince caballos, a una mecánica sobrealimentada por el compresor G-40 ensayada ya en una serie especial de Polo bautizada con esas siglas, G-40.

Los nuevos motores de 1,4 litros de cubaje se reservan para algo más adelante, para el verano de 1991. Estos cuatro cilindros de la generación ecológica saldrán a la luz con sesenta caballos de potencia y con noventa caballos, valor suficiente para rondar los doscientos kilómetros por hora de velocidad punta.

La gama actual de Passat, compuesta por modelos con carrocería de tipo clásico, crecerá antes de finalizar 1990 con la incorporación de los modelos de cinco puertas; las nuevas carrocerías están listas para ver la luz en el próximo salón de París, acontecimiento previsto para los primeros días de octubre.

Los verdaderos bombazos del grupo alemán se reservan, sin embargo, para el año 91, para un salón de Francfort que hará gala de una animación inusitada. Los bombazos se llamarán Golf y Jetta

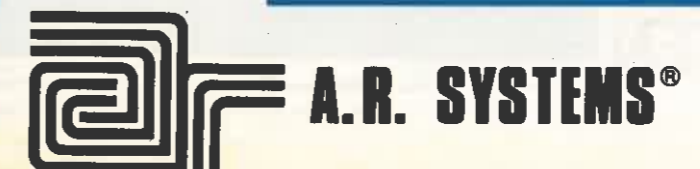
Los futuros Golf/Jetta serán mucho más redondeados y estarán inscritos en la línea del biodiseño, un estilo que reniega de la rectitud, de la rigidez industrial, para recrearse en las curvaturas de la natu-

No te pesará



EXPO-MOVIL
Palacio 4. Nivel 1
Stand 128

30 W. + 30 W.
Toma para Compact Disc.
Auto-reverso.
24 Memorias.
Pre-set scan.
Sistema disuasorio anti-robo (Regleta extraíble).
(Patentado por A. R. SYSTEMS).



Miguel Flea, 12 • Teléf.: 754 46 65 • 28037 Madrid

TOP SECRET



PARA SOÑAR. El Golf Cabrio ya ha tomado forma en las mesas de diseño de los técnicos de Volkswagen. Es el modelo encargado de sustituir al modelo actual, todo un clásico.

raleza. Los Golf tendrán una carrocería de algo más de cuatro metros de longitud, utilizarán un chasis de dimensiones próximas a las mostradas por el chasis de los últimos Passat y sus rasgos suavizados permitirán conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx, igual a 0,30.

La oferta de motores contará con los cuatro cilindros conocidos para complementarse con los seis cilindros en V, motores inéditos cuya puesta a punto esta finalizada; las potencias oscilarán entre los sesenta y los ciento sesenta caballos. La versión hiper deportiva irá animada por un motor de dos litros de cubaje con culata de cuatro válvulas por cilindro y compresor G-60, un motor de cuatro cilindros en línea que rondará los 210 CV.

CALENDARIO DE INFARTO

- Año 1990**
Septiembre: Polo 91 en dos versiones, ranchera y coupé
Noviembre: Passat de cinco puertas.
- Año 1991**
Junio: Polo 91 con motor de 1,4 litros
Octubre: gama Golf y Jetta
- Año 1992**
Noviembre: Jetta ranchera
- Año 1993**
Febrero: Golf Cabrio.

Los Jetta, hermanos de los Golf y parientes directos de los Seat Toledo, contarán con los mismos motores. Los Jetta ranchera estarán disponibles a finales del año 1992. Los Golf Cabrio tendrán unas aspiraciones diferentes, más elitistas, y sólo verán la luz en los primeros meses del 93.

Angel Marco



El imperio del «sound» naciente

FUJITSU TEN CAR AUDIO líder en la tecnología de «4 amplificadores», ha desarrollado la serie D con un nivel de calidad y prestaciones como nunca se habían oído.

Fjese: Con Radio AM/FM Digital • Estéreo • Auto-Reverse • 18 Pre-sintonías • Pader incorporado para 4 altavoces • **Controles:** Graves-agudos. Loudness. Metal DX • Dolby B • Dual Azimuth • ASM: Memorización automática de emisoras • APS: Búsqueda automática cinta • Resp. Frecuencia Cassette: 30-18.000 Khz • Potencia de salida: 20 W x 4 RMS (4 amplificadores)

• Extraíble incorporado.
Oiga: **ESTO ES INCREIBLE**
P.V.P. recomendado: 49.900,- Pts.
(I.V.A. incluido)

FUJITSU TEN
CAR AUDIO



Distribuidor exclusivo para España: **MUSICOM SA** • Francese Vila, s/n - Naves 16 y 17 POLIGONO CAN MAGI
Telf. (93) 675 32 12 - Fax (93) 675 35 52 - Apdo. 252 - 08190 SANT CUGAT DEL VALLES

EXTRA PRUEBAS

LOS COCHES DEL AÑO



INDICE

INDIVIDUALES

Alfa Romeo 75 Trofeo.....	52
Citroën XM 2.0 Inyection.....	52
Daihatsu Feroza.....	53
Ferrari 348 TB.....	53
Fiat Uno Turbo IE.....	55
Fiat Sisley 4x4.....	55
Fiat Tempra 1.6.....	56
Fiat Tipo 16 V.....	56
Ford Scorpio 2.9 Ghia.....	58
Ford Fiesta 1.4 a los 15.000 kms.....	74
Lancia Dedra 2.0 IE.....	68
Land Rover Discovery.....	59
Mazda RX7.....	60
Mazda MX5.....	60
Mercedes 300 CE 24V.....	62
Mitsubishi MonteroTD.....	62
Nissan Sunny GTi 16v.....	63
Nissan 200 SX.....	63
Opel Kadett 1.8 GT.....	64
Opel Senator.....	64
Peugeot 405 Mi16x4.....	66
Range Rover Vogue 4.0.....	66
Rover 216 GSi.....	67
Rover 820 16V.....	67
Saab 9.000 CD Top Line.....	69
Seat Ibiza Slalom.....	69
Suzuki Samurai Mil.....	70
Suzuki Swift 1.6.....	70
Volkswagen Corrado G-60.....	71
Volvo 740 16 V Turbo.....	71

COMPARATIVAS

Alfa Romeo 33 16v.....	92
Audi 200 Turbo.....	106-107
Alfa Romeo 164 3.0.....	106-107
BMW 530i.....	106-107
BMW 325 M-Technic.....	104
Citroën C-15.....	80
Citroën XM.....	102 y 106
Fiat Uno 70 SXi.....	82
Fiat Tipo.....	78 y 84
Ford Escort.....	78 y 85
Ford Fiesta 1.4 CLX.....	82
Ford Scorpio 2.9i Ghia.....	106-107
Honda Civic 1.6 16V.....	90-91
Lada Samara 1.3.....	76
Lancia Delta Integrale.....	99
Lancia Dedra TD.....	95
Lancia Thema 2.0i.e.....	106-107
Mazda 323 GT.....	90-91
Mazda 929.....	106-107
Mercedes 190 2.6.....	104
Mercedes 280 E.....	106-107
Opel Corsa 1.4.....	82
Opel Kadett 1.4 GLS.....	78-79
Opel Kadett 1.6 GL.....	84 y 88
Opel Kadett 16V.....	86 y 91
Opel Vectra 1.6 GL.....	88-89
Opel Senator 3.0 CD.....	106-107
Peugeot 309 SRD Turbo.....	83
Peugeot 309 GR.....	78 y 84
Peugeot 309 GT.....	88-89
Peugeot 309 GTi 16 V.....	86
Peugeot 405 GR.....	88-89
Peugeot 405 Break.....	94
Peugeot 405 SRDT.....	95
Peugeot 605 SV y SV 24.....	103
Porsche Carrera 2 y 4.....	108
Renault Espace TXE.....	100
Renault Express GTL.....	80
Renault 19 GTS.....	84 y 78
Renault 19 TXE.....	88-89
Renault 21 GTS.....	88-89
Renault 21 TDX.....	95
Renault 21 Nevada.....	94
Renault 25 V6 Turbo.....	106-107
Rover 214 GSi.....	84-85
Rover 827 Vitesse.....	106-107
Saab 9.000 Turbo.....	106-107
Skoda Favorit 1.3.....	76
VW Caravelle Carat.....	100
VW Golf GTD.....	83
VW Golf Rallye.....	99
VW GTi 16v.....	90 y 92
VW Passat Variant.....	94
Volvo 460i y Turbo.....	98

Los últimos meses del '89 y los primeros del '90 han traído una avalancha tal de novedades a nuestro mercado, que estamos fulminando los records de número de coches probados. Un total de 94 pruebas aparecen en las páginas siguientes, con los datos obtenidos por nuestro equipo.

ALFA 75 TROFEO



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.570 c.c. Num. de cilindros: **4 en línea**. Num. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Dos carburadores de doble cuerpo**. Potencia máxima/rpm: **110cv(81kw)/5.800**. Par Máximo/ rpm: **14,9 mkg (146nm)/4.000**. Tracción: trasera. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos /discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente /Eje de Dion**. Peso en orden de Marcha: **1.090Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,1 s**. 1.000 m salida parada: **34,8 s**. Velocidad Máxima: **176,2 km/h**. Consumo Urbano: **13,3 l/100 km**. A 90 km/h: **10,2 l/100 Km**. A 120 Km/h: **12,0 l/100Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **48,7 m**. Sonoridad a 90 km/h: **64,8 db**.

PREMIO PARA LOS CLIENTES

La clientela incondicional de Alfa Romeo ha visto con el Trofeo premiada su fidelidad al espíritu de la marca italiana... Dentro de su segmento, con sus 110 caballos, es el más potente y su ajustado precio lo convierte en una tentadora oferta. Con la opción del aire acondicionado, el precio total no sobrepasa los dos millones de pesetas y el resto del equipo se completa de serie con cambios estilísticos exteriores como el para-choques y parrilla integrados del mismo color que la carrocería, el spoiler trasero, los faros antiniebla, aletines en los pasos de rueda o los bajos de la carrocería aerodinámicos. A estos cambios se suman el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos, el volante regulable y el «check-control».

El comportamiento del Alfa Trofeo, a pesar de su discreta cilindrada, es nervioso, potente y con la personalidad carismática de los coches italianos, además de tener el aliciente de su tracción trasera.

VIRTUDES

Comportamiento general
Equipamiento
Precio

DEFECTOS

Mando del cambio
Consumos elevados
Fatiga del circuito de frenos

PRECIO

1.800.481 Ptas.

CITROEN XM 2.0 Inyección



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.998 c.c. Num. de cilindros: **4 en línea**. Num. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia Máxima/rpm: **130cv (91kw)/ 5.600**. Par Máximo/ rpm: **18,2 mkg (143nm)/4.800**. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent/ discos (ABS)**. Suspensión (del/tras): **Hidráulica/Hidráulica**. Peso en orden de Marcha: **1.310Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,0 s**. 1.000 m salida parada: **33,4 s**. Velocidad Máxima: **197,0 km/h**. Consumo Urbano: **12,7 l/100 km**. A 90 km/h: **8,5 l/100 Km**. A 120 Km/h: **11,1 l/100Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,6 m**. Sonoridad a 90 km/h: **66,2 db**.

TECNICA CON FUTURO

CITROEN ha apostado siempre por revolucionar el mercado con modelos de alta tecnología. En el caso del XM, lo más destacable es su sistema de suspensión hidractiva de funcionamiento «inteligente». Se trata de un circuito hidráulico que regula de forma automática y recurriendo a la electrónica, el recorrido, altura y dureza de la suspensión.

El nuevo motor dos litros inyección que equipa este modelo sorprende gratamente por sus vigorosos 130 caballos de potencia. Las recuperaciones son excelentes y los desarrollos de la caja de cambios confieren al «más modesto» de los XM importados a España un carácter muy vivo que poco tiene que envidiar a su hermano mayor de seis cilindros.

Este atractivo comportamiento y un nivel de equipamiento muy completo, unido a un precio muy interesante, ponen al XM 2.0 Inyección en un puesto muy elevado respecto a sus rivales.

VIRTUDES

Excelente estabilidad
Buena habitabilidad
Frenos potentes

DEFECTOS

Sistema de desbloqueo del freno de mano
Tacto duro del pedal de freno
Visibilidad trasera

PRECIO

3.760.000 Ptas.

ESTILO MUY CUIDADO

El Daihatsu Feroza cuenta con todos los ingredientes necesarios para triunfar dentro del segmento de los todo terreno. Su carrocería presenta un diseño tan original como atractivo por su joven estilo. Compacto, con una excelente presentación y unas cualidades dinámicas sensacionales, supone una vistosa tarjeta de visita para esta poco conocida marca en nuestro país que es Daihatsu.

Su motor de 1.600 c.c. y cuatro válvulas por cilindro confiere al Feroza EL 16 V un carácter de pequeño deportivo semiurbano cuando circula sobre asfalto. La suavidad es su primera virtud siempre que se mantengan regímenes de giro altos; esto es posible gracias a una buena precisión del cambio. A pocas revoluciones el Feroza se muestra más perezoso a la hora de acelerar. En el campo, sus recortadas dimensiones, la suspensión delantera independiente y una rotunda respuesta del motor hacen de él un excelente trialero.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.598 c.c. Num. de cilindros: **4 en línea**. Num. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Carburador doble cuerpo**. Potencia Máxima/rpm: **85cv (63kw)/6.000**. Par Máximo/ rpm: **12,9 mkg (126nm)/3.500**. Tracción: **a las cuatro ruedas engranable**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **De tornillo asistida**. Frenos (del/tras): **Discos /tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente /Eje rígido**. Peso en orden de Marcha: **1.140 Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,6 s**. 1.000 m salida parada: **37,3 s**. Velocidad Máxima: **149,8 km/h**. Consumo Urbano: **12,8 l/100 km**. A 90 km/h: **8,4 l/100 Km**. A 120 Km/h: **13,6 l/100 Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **57,8 m**. Sonoridad a 90 km/h: **65,0 db**.

DAIHATSU FEROZA EL 16V

VIRTUDES

Equipamiento y acabado
Comportamiento general
Dirección suave y precisa

DEFECTOS

Suspensión dura
Motor poco elástico
Falta reposapié izquierdo

PRECIO

2.395.120 Ptas.

PASION A FLOR DE PIEL

PARA los afortunados humanos que puedan permitirse el pagar 17 millones de pesetas por él, el Ferrari 348 TB ofrece unas sensaciones alucinantes. Todo ello guardando una lógica razonable dentro de este tipo de exclusivas realizaciones. Sin alardes de exuberancias mecánicas como las del F40, se muestra equilibrado en cuanto a su soberbias prestaciones y su magnífico comportamiento. En el diseño de Pininfarina se ha recuperado mucho de los principios del Testarossa. Su comportamiento en uso general se ha visto muy beneficiado por un motor de amplias posibilidades que, al igual que en un atasco o en carretera abierta, responde muy bien y sin las protestas habituales en los super-deportivos. Tampoco presenta la brusca patada de los motores turboalimentados por lo que se hace muy agradable de llevar en todas circunstancias. Sin embargo, las cifras de prestaciones son muy difíciles de igualar.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 3.405 c.c. Num. de cilindros: **8 en V**. Num. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia Máxima /rpm: **300cv (221kw) /7.200**. Par Máximo/rpm: **32,8 mkg (323 nm)/5.700**. Tracción: **trasera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados (ABS)**. Suspensión (del/tras): **Triángulos dobles y estabilizadora**. Peso en orden de Marcha: **1.393 Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,0 s**. 1.000 m salida parada: **24,9 s**. Velocidad Máxima: **275 km/h**. Consumo Urbano: **15,6 l/100 km**. A 90 km/h: **8,2 l/100 Km**. A 120 Km/h: **9,9 l/100Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,4 m**. Sonoridad a 90 km/h: **74,6 db**.

FERRARI 348 TB

VIRTUDES

Prestaciones difíciles de igualar
Comportamiento
Frenos muy potentes

DEFECTOS

Cambio de accionamiento duro
Confort de marcha
Diseño de interiores

PRECIO

16.979.919 Ptas.

Aquí está el futuro de la tecnología en FUERABORDAS...

Los motores **EVINRUDE** rompen con todas las ideas admitidas sobre el diseño de motores FUERABORDAS y fijan las normas únicas.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

La tendencia de última hora, garantiza gran aceleración y velocidad máxima, colocándole así a Ud. y a su **EVINRUDE** donde deben estar. Por delante de los demás.

Con **EVINRUDE** dispone de una amplia gama de motores desde 2 a 300 HP.

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO S
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovia 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

EXTRA PRUEBAS

A FONDO

CON MUCHO SABOR A CAMPO

DESDE hace algunos años, el mercado italiano ofrecía un pequeño todo terreno, el Fiat Panda 4x4, capaz de satisfacer las necesidades de un público concreto, que necesitase un vehículo económico y versátil. Recientemente, el veterano motor de 903 c.c. ha sido sustituido por el moderno motor «Fire» de árbol de levas en culata y ligeramente más potente que el anterior.

La tracción al eje trasero es conectable desde una palanca en el salpicadero, por lo que, en condiciones normales, el Sisley es idéntico a cualquier Panda y sólo en condiciones de adherencia crítica (barro, nieve, hielo...) necesitaremos recurrir a la tracción posterior, maniobra que puede realizarse sin detener el coche, pero a costa de un esfuerzo sobre la palanca.

Este Sisley tiene una excelente capacidad para sortear dificultades, no tanto por su sistema de tracción como por su notable ligereza.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 999 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número válvulas por cilindro: 2. Alimentación: un carburador monocuerpo. Potencia Máxima/ rpm: 50cv (68kw)/ 5.800. Par Máximo/ rpm: 8,0 mkg (81Nm)/ 3.000. Tracción: delantera, y engranable la trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): discos/tambores. Suspensión (del/tras): MacPherson/ eje rígido. Peso en orden de Marcha: 790 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 19,9 s. 1.000 m salida parada: 40,1 s. Velocidad Máxima: 135 km/h. Consumo Urbano: 8,1 l/100 km. A 90 km/h: 6,6 l/100 Km. A 120 Km/h: 9,9 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,4 m. Sonoridad a 90 km/h: 71,0 db.

FIAT SISLEY 4X4

VIRTUDES
Comportamiento fuera de carretera. Consumos ajustados. Buena terminación.
DEFECTOS
Ruidos excesivos. Poco confortable. Cambio poco preciso.
PRECIO
1.178.000 Ptas.

OR POR EL BUEN CAMINO

UN año después del nacimiento del Tipo, le llega el turno a la versión de tres volúmenes, con maletero separado. Como ya ocurriría con el Ritmo-Regata, con la pareja Tipo-Tempra se quiere abarcar un amplio sector del mercado, haciendo que la berlina ocupe una posición ligeramente superior a la que le debería corresponder por definición. Con el Tempra se quiere competir con las clásicas berlinas de utilización familiar, como el Opel Vectra o el Renault 21.

La versión 1.600, que es la intermedia entre las motorizaciones de gasolina, ofrece una interesante opción para quienes deseen una muy amplia capacidad sin pretender unas prestaciones excesivamente brillantes. Gracias a unos desarrollos de cambio muy cortos, el Tempra 1.600 se desenvuelve con brío en el tráfico, pero a base de revolucionar el motor, lo que se traduce en consumos más altos de los que se estilan entre sus directos adversarios.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.581 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: carburador doble cuerpo. Potencia máxima/ rpm: 86cv (62kw)/ 5.800. Par Máximo/ rpm: 113,5 mkg (130nm)/ 2.900. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida (opcional). Frenos (del/tras): Discos/discos. Suspensión (del/tras): MacPherson/brazo longitudinal. Peso en orden de Marcha: 1.035Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,7 s. 1.000 m salida parada: 34,7 s. Velocidad Máxima: 175 km/h. Consumo Urbano: 11,3 l/100 km. A 90 km/h: 5,8 l/100 Km. A 120 Km/h: 7,4 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48,4 m. Sonoridad a 90 km/h: 70,1 db.

FIAT TEMPRA 1600 SX

VIRTUDES
Habitabilidad. Facilidad de conducción. Buen equipamiento.
DEFECTOS
Consumos mejorables. Servodirección opcional. Rueda de repuesto estrecha.
PRECIO
1.916.818 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

A FONDO

FIAT TIPO 16 V.



NO PARECE PERO SI ES

HA sido uno de los últimos en llegar pero su entrada en el club de las 16 válvulas no ha podido ser más sonada.

El Fiat Tipo más potente, ha centrado su poder de atracción en un aspecto tan importante como el precio. El último Tipo ha salido al mercado con un precio que no supera los dos millones de pesetas, cantidad que si tenemos en cuenta los caballos y el equipamiento, se muestra muy atractiva.

Pero no solamente es el precio lo que más llama la atención de este 16 válvulas. Un comportamiento excepcional, una habitabilidad logradísima, un confort de marcha muy familiar son otras bazas con las que también compete.

Sin embargo su aspecto es discretísimo, algo que quizá no se explica en un vehículo de su estilo.

Por parte de la mecánica, los 138 caballos sólo empiezan a notarse a partir de las 3.200 vueltas y es entonces cuando despierta su tranquilo carácter.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.756 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia Máxima/rpm: **138cv (101Kw)/ 6.250**. Par Máximo/rpm: **17 mkg (167nm)/ 4.600**. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **discos vent/discos**. Suspensión (del/tras): **Indep. tipo MacPherson/ Independiente**. Peso en orden de Marcha: **1.100Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,3 s**. 1.000 m salida parada: **30,2 s**. Velocidad Máxima: **201,4 km/h**. Consumo Urbano: **10,2 l/100 km**. A 90 km/h: **7,0 l/100 Km**. A 120 Km/h: **9,9 l/100Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,5 m**. Sonoridad a 90 Km/h: **70,6 db**.

Cilindrada: 1.756 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia Máxima/rpm: **138cv (101Kw)/ 6.250**. Par Máximo/rpm: **17 mkg (167nm)/ 4.600**. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **discos vent/discos**. Suspensión (del/tras): **Indep. tipo MacPherson/ Independiente**. Peso en orden de Marcha: **1.100Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,3 s**. 1.000 m salida parada: **30,2 s**. Velocidad Máxima: **201,4 km/h**. Consumo Urbano: **10,2 l/100 km**. A 90 km/h: **7,0 l/100 Km**. A 120 Km/h: **9,9 l/100Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,5 m**. Sonoridad a 90 Km/h: **70,6 db**.

VIRTUDES

Comportamiento noble
Precio
Confort de marcha

DEFECTOS

Motor ruidoso
Mandos complicados
Mala regulación de asiento.

PRECIO

1.985.972 Ptas.

FIAT UNO TURBO IE



BOMBAZO MUY JUVENIL

LA reciente remodelación que Fiat realizó en su niño mimado, el Uno, puso especial énfasis en adecuar su versión más potente y ponerla a la altura de sus rivales más directos.

Con el nuevo Uno Turbo se ha superado con creces lo esperado de un coche de sus características.

Disponemos de más potencia, mejor velocidad máxima y de una carrocería rediseñada más atractiva.

Se trata de un modelo tremendamente divertido de conducir pero algo sediento de carburante (no se puede tener todo). También se pueden criticar los rebotes del eje trasero debido a su eje trasero torsional.

Los interiores han mejorado ostensiblemente así como la calidad de terminación aunque sin llegar al nivel alemán.

La habitabilidad que ya era buena, se ha visto aumentada con el nuevo diseño, y el maletero es ahora más grande.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.372 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección +Turbo+Intercooler**. Potencia Máxima/rpm: **118 cv(87kw)/ 6.000**. Par Máximo/rpm: **16,8 mkg (165nm)/ 3.500**. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos vent/discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente tipo MacPherson/Eje torsional**. Peso en orden de Marcha: **925 Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,9 s**. 1.000 m salida parada: **29,3 s**. Velocidad Máxima: **202 km/h**. Consumo Urbano: **10,3 l/100 km**. A 90 km/h: **6,4 l/100 Km**. A 120 Km/h: **9,8 l/100 Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **45 m**. Sonoridad a 90 Km/h: **67,9 db**.

Cilindrada: 1.372 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección +Turbo+Intercooler**. Potencia Máxima/rpm: **118 cv(87kw)/ 6.000**. Par Máximo/rpm: **16,8 mkg (165nm)/ 3.500**. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos vent/discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente tipo MacPherson/Eje torsional**. Peso en orden de Marcha: **925 Kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,9 s**. 1.000 m salida parada: **29,3 s**. Velocidad Máxima: **202 km/h**. Consumo Urbano: **10,3 l/100 km**. A 90 km/h: **6,4 l/100 Km**. A 120 Km/h: **9,8 l/100 Km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **45 m**. Sonoridad a 90 Km/h: **67,9 db**.

VIRTUDES

Prestaciones brillantes
Habitabilidad estupenda
Frenos potentes

DEFECTOS

Detalles de acabado
Reacciones bruscas del tren trasero
Consumos elevados

PRECIO

1.686.048 Ptas.

56 / **Motor 16**

LA METAMORFOSIS DE ROVER.

Las cosas que tienen vida cambian a través de su existencia. Es parte de la ley de la naturaleza: seres vivos, la tierra misma, se transforman. Experimentan una metamorfosis. Y las marcas vivas como Rover, también.

El resultado: Nuevo Rover Serie 200, la metamorfosis de Rover. Un coche de diseño absoluto. Aerodinámico.

El Motor: construido totalmente en aluminio, con culata de cuatro válvulas por cilindro.

La Suspensión: sistema multi-link, hasta hace muy poco exclusivo de los Fórmula 1. Y el interior, todo el confort y la estética exquisita de Rover. Un nuevo Rover.

La Metamorfosis de Rover. Desde 1.695.000 Ptas.*



NUEVO ROVER SERIE 200



DIRECCIÓN ASISTIDA. ELEVALUNAS ELECTRICAS DELANTEROS Y TRASEROS. ESPEJOS RETROVISORES ELECTRICOS Y TERMICOS. CIERRE CENTRALIZADO. MADERA DE NOGAL EN PUERTAS Y SALPICADERO. IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO. PRECIO FINAL RECOMENDADO.

FORD SCORPIO V6 2.9 GHIA A



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.993 c.c. Num. de cilindros: 6 en V. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima/ rpm: 145CV (107kw)/ 5.500. Par máximo/rpm: 23,3 mkg (228 Nm) / 3.000. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Automática de 4 marchas**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/discos (ABS)**. Suspensión (del/tras): **MacPherson/independiente**. Peso en orden de marcha: 1.315 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,4 s. 1.000 m salida parada: 33,0 s. Velocidad máxima: 198,6 km/h. Consumo urbano: 14,2 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 Km. A 120 Km/h: 16,3 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 45,5 m Sonoridad a 90 km/h: 63,8 db.

EL SEDAN A LA MODA

La estrategia de Ford por aumentar las ventas de automóviles, ha traído una renovación de la gama alta de sus modelos. Los Scorpio, concebidos en un principio como berlinas de cinco puertas, se han doblado a los gustos actuales. Ahora están disponibles también en versión de cuatro puertas, con maletero diferenciado.

La carrocería de los nuevos Scorpio ha aumentado siete centímetros y medio, lo que permite al usuario disponer de un amplio maletero de 490 litros. Los asientos traseros se pueden además abatir desde el maletero, con lo que se consigue un considerable aumento de su capacidad de carga.

El motor ofrece un aceptable nivel de potencia y se distingue por su docilidad y progresividad. El cambio automático, de cuatro relaciones y con un convertidor de par de accionamiento hidráulico, permite ser bloqueado en tercera y cuarta, ofreciendo así la posibilidad de «manualizar» el cambio.

VIRTUDES
Amplitud. Confort y equipamiento. Respuesta del motor.

DEFECTOS
Consumo elevado. Mando de luces. Balanceo de la caja.

PRECIO
4.880.000 Ptas.

LANCIA DEDRA 2.0 I.E.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.995 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima/ rpm: 120CV (88kw)/ 5.750. Par máximo/ rpm: 16,8 mkg (164 Nm) / 3.300. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent/discos (ABS)**. Suspensión (del/ tras): **MacPherson/independiente**. Peso en orden de marcha: 1.170 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,7 s. 1.000 m salida parada: 33,6 s. Velocidad máxima: 196 km/h. Consumo urbano: 12,3 l/100 km. A 90 km/h: 7,2 l/100 Km. A 120 Km/h: 9,7 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 41,9 m. Sonoridad a 90 km/h: 67,3 db.

AMOR A PRIMERA VISTA

El nuevo modelo de Lancia es una atractiva berlina media de alto nivel. Se trata de un vehículo muy compacto, bien elaborado, que llama la atención del público amante de la elegancia, de las líneas clásicas y del estilo.

El motor, alimentado por una inyección multipunto, proporciona al Dedra un funcionamiento de marcha que podríamos calificar de «redondo». Este motor se distingue por su elasticidad, por su silenciosidad y sobre todo por una gran suavidad. La nota negativa al buen andar de este motor, la pone el alto consumo de gasolina, ayudado en parte por un peso excesivo para una berlina de estas dimensiones.

La innovación más importante del Dedra, aparte de la carrocería, es la adopción de la suspensión inteligente. Es un sistema de suspensión controlado electrónicamente, que adapta constantemente el tarado de la amortiguación a la conducción que se realice.

VIRTUDES
Equilibrio general. Línea atractiva. Suspensión inteligente.

DEFECTOS
Peso excesivo. Consumos altos. Plazas traseras justas.

PRECIO
2.593.034 Ptas.

BUENA HERENCIA DE FAMILIA

El nuevo Discovery ha nacido con una herencia técnica por parte de sus hermanos, los Land Rover 90 y 110 y los Range Rover, que le ha situado, desde el primer momento, en un lugar privilegiado dentro del competido segmento de los todo terreno. El Discovery aprovecha muchos elementos mecánicos de sus hermanos, por lo que sus dimensiones básicas son semejantes.

En nuestro mercado se comercializa el Discovery TDi en dos versiones: básica y lujo, que se diferencian entre sí por el equipamiento que tienen. Por lo demás, son totalmente iguales, poseen el mismo bastidor y montan el mismo motor de 2.496 centímetros cúbicos que, gracias a la inyección electrónica y a la sobrealimentación, desarrolla una potencia de 113 caballos capaces de obtener unas prestaciones más que dignas en carretera y sobresalientes en el terreno donde mejor se desenvuelve el Discovery: el campo.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.495 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección electrónica + turbo e intercooler**. Potencia Máxima/ rpm: 113cv (83 kw)/ 6.800. Par Máximo/ rpm: 27 mkg (265 nm)/ 3.800. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Caja de cambios: **manual de 5 vel**. Dirección: **Asistida, de tornillo sinfin**. Frenos (del/tras): **Discos/ Discos**. Suspensión (del/tras): **Eje rígido/ Eje rígido**. Peso en orden de Marcha: 1.720Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 19,9 s. 1.000 m salida parada: 39,1 s. Velocidad Máxima: 148,6 km/h. Consumo Urbano: 9,5 l/100 km. A 90 km/h: 7,9 l/100 Km. A 120 Km/h: 13,1 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 59,5 m. Sonoridad a 90 km/h: 65,0 db.

LAND ROVER DISCOVERY TDi

VIRTUDES
Comportamiento general. Confort de marcha. Motor brillante.

DEFECTOS
Motor ruidoso. Pedales desplazados. Dirección sensible.

PRECIO
3.299.919 Ptas.

Somos especialistas en accesorios para La Personalización, Mejora Mecánica, Seguridad y Competición automovilística.



VW Golf II con equipo carrocería KAMEI.



Equipos de Carrocería. Llantas. Volantes de Piel y Madera. Asientos Anatómicos. Amortiguadores y Muelles. Colectores y Escapes "sport". Carburaciones. Ejes de Levas. Equipos y complementos para seguridad en competición y vehículos de Todo Terreno.



Colector escape IRESA.



mod. Giugiaro



BRAID mod. SUPER

Infórmese por Correo Fax ó Teléfono. Solicite catálogo IRESA contra envío de 900 ptas. Infórmese de nuestros puntos de venta más 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)

EXTRA PRUEBAS

A FONDO

MAZDA RX-7 TURBO 2



FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.616 c.c. Motor delantero longitudinal de dos rotores en línea. Alimentación: Inyección y Turbocompresor. Potencia Máxima/ rpm: 200cv (147kw)/ 6.500. Par Máximo/ rpm: 27,0 mkg (265 Nm)/ 5.700. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/discos vent

(ABS). Suspensión (del/tras): MacPherson/ Independiente. Peso en orden de Marcha: 1.360 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s. 1.000 m salida parada: 27,5 s. Velocidad Máxima: 234 km/h. Consumo Urbano: 13,3 l/100 km. A 90 km/h: 9,2 l/100 Km. A 120 Km/h: 12,4 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 39,8 m. Sonoridad a 90 km/h: 69,2 db.

PODER DE ROTACION

MAZDA vuelve de nuevo a la carga entre los deportivos con el remozado RX-7. Sigue siendo el único coche del mundo con un motor rotativo, pero con más potencia; 200 caballos son los que empujan ahora a este original modelo. La marca además ha conseguido dos objetivos importantes, mejorar su rendimiento a bajas revoluciones y reducirle un poco su consumo. Esto último lo han logrado a medias, ya que sigue siendo un poco tragón, pero esto se compensa con sus magníficas prestaciones.

El interior está reservado a dos pasajeros, ya que aunque dispone de sitio atrás es meramente simbólico. Una cosa que destaca de su habitáculo es su excelente acabado, y es que la marca no ha escatimado a la hora de elegir los materiales para su realización. Además el cuadro de instrumentos y su equipamiento, son mucho más completos que los de cualquier modelo de este tipo europeo.

VIRTUDES

Comportamiento excelente. Acabado impecable. Motor progresivo

DEFECTOS

Plazas traseras simbólicas. Consumos. Asientos sin memoria.

PRECIO

6.485.550 Ptas.

MAZDA MX-5



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.597 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia Máxima/ rpm: 115 cv (85kw)/ 6.500. Par Máximo/ rpm: 13,8 mkg (135 Nm)/ 5.700. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/ discos. Sus-

pensión (del/ tras): Independiente/ Independiente. Peso en orden de Marcha: 955 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,1 s. 1.000 m salida parada: 31,1 s. Velocidad Máxima: 183 km/h. Consumo Urbano: 9,1 l/100 km. A 90 km/h: 6,9 l/100 Km. A 120 Km/h: 9,4 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 52,8. Sonoridad a 90 km/h: 72,2 db.

FELIZ RETORNO A LOS'60

CON el MX-5 Mazda recupera una vieja tradición, construir un Roadster, vehículo descapotable de un tamaño recortado que hizo furor en los años 60. Este nuevo modelo de la marca japonesa responde perfectamente a esa denominación, es un biplaza descapotable con un brioso motor de 1.600 centímetros cúbicos y tracción trasera.

El comportamiento es muy divertido, principalmente en carreteras con cantidad de curvas, donde se le puede sacar un gran partido a su magnífica agilidad y ligereza. A pesar de ser un tracción trasera, gracias a un buen reparto de pesos tiene un comportamiento muy noble, siendo muy difícil que el tren trasero se desmande y nos sorprenda con algún coletazo inesperado. Otra cosa que caracteriza a este simpático vehículo es su acabado, que tal como es habitual en la marca es muy bueno. El único inconveniente es que se van a importar tan sólo cien unidades

VIRTUDES

Comportamiento excelente. Manejo del cambio. Posición de conducción

DEFECTOS

Sólo usa gasolina sin plomo. Iluminación mediocre. Rueda de emergencia

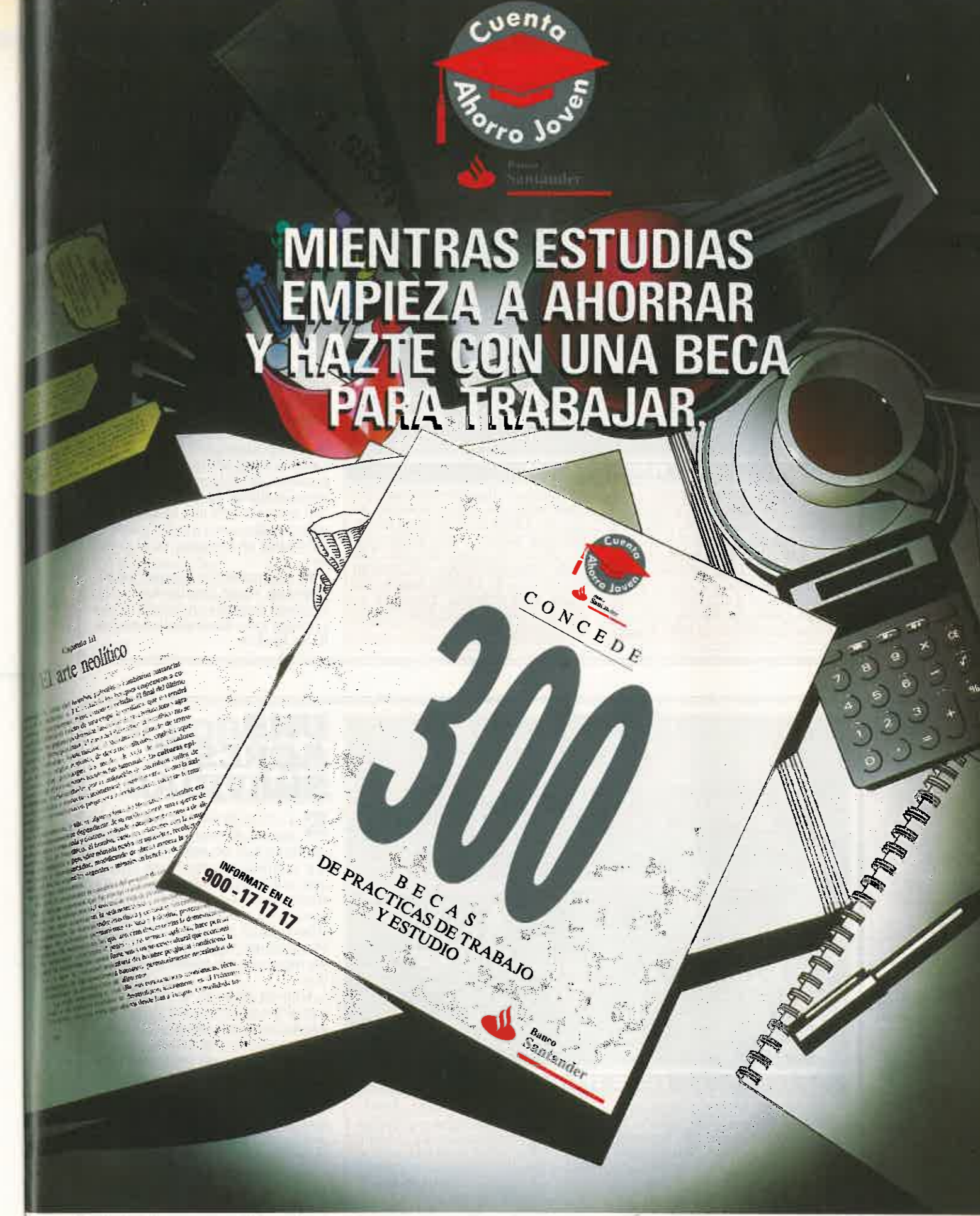
PRECIO

3.696.700 Ptas.

60/ Motor 16



MIENTRAS ESTUDIAS EMPIEZA A AHORRAR Y HAZTE CON UNA BECA PARA TRABAJAR.



CONCEDE
300
DE PRACTICAS DE TRABAJO Y ESTUDIO

INFORMATE EN EL 900-17 17 17



INFORMATE EN EL 900-17 17 17

Banco Santander

MERCEDES 300 CE 24 V AUT.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.960 c.c. Num. de cilindros: 6 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electromecánica.** Potencia Máxima/rpm: 231 cv (170kw)/ 6.300. Par Máximo/rpm: 27 mkg (265nm)/ 4.600. Tracción: trasera. Caja de cambios: automática de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/discos (ABS). Suspensión (del/tras): tipo MacPherson/ Sistema Multilink. Peso en orden de Marcha: 1.470Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s. 1.000 m salida parada: 29,3 s. Velocidad Máxima: 228 km/h. Consumo Urbano: 15,2 l/100 km. A 90 km/h: 9,5 l/100 Km. A 120 Km/h: 10,8 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 42,8 m. Sonoridad a 90 km/h: 61,7 db.

UNA AUTENTICA DELICIA

Los últimos Mercedes son más ágiles, más brillantes y deportivos. El nuevo coupé con culata de 24 válvulas y caja automática de cinco velocidades destaca dentro de la nueva política de la marca alemana.

Los 230 caballos conseguidos en combinación con un cambio automático de lo mejorcito que hemos probado, le permiten moverse con una agilidad sorprendente y también conseguir unas buenas prestaciones.

Todo ello se une en este caso a un comportamiento ideal. No en vano se sigue utilizando el mismo esquema de suspensiones con sistema Multilink-trasero. La comodidad asociada con una estabilidad a toda prueba son virtudes claras y habituales en la marca de la estrella.

El equipamiento aunque ha aumentado sigue quedándose algo escaso si tenemos en cuenta lo que el coche vale. En definitiva un brillante modelo.

VIRTUDES

Excelente caja automática
Comportamiento general.
Terminación

DEFECTOS

Equipamiento de serie
Consumo alto
Volante grande

PRECIO

8.353.004

MITSUBISHI MONTERO TD



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.590 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia Máxima/rpm: 130cv (91kw)/ 6.800. Par Máximo/rpm: 14,6 mkg (143nm)/ 5.700. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/ discos (ABS). Suspensión (del/tras): MacPherson/ Doble triángulo. Peso en orden de Marcha: 1.100 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,8 s. 1.000 m salida parada: 14,2 s. Velocidad Máxima: 198 km/h. Consumo Urbano: 10,1 l/100 km. A 90 km/h: 6,5 l/100 Km. A 120 Km/h: 7,2 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48 m. Sonoridad a 90 km/h: 78,3 db.

UNA AGRESTE SUAVIDAD

El Mitsubishi Montero siempre ha destacado por el buen compromiso de una suspensión, que permitía una excelente utilización combinada entre campo y carretera. Esto ocurría utilizando un eje rígido con ballestas traseras. Ahora se ha recurrido a los muelles traseros y el comportamiento ha mejorado en numerosos sentidos.

Uno de ellos es el confort del que ahora se benefician los pasajeros de las plazas traseras. También la conducción por campo se hace más agradable gracias a unas reacciones menos bruscas de la suspensión.

La caja de cambios es otro punto que se ha mejorado. Ahora es más precisa aunque ni los desarrollos ni el escalonamiento han variado.

En el aspecto mecánico nada cambia, y se mantiene el motor turbodiesel con intercooler de 95 caballos. Un motor que le permite una conducción general muy desahogada.

VIRTUDES

Confort de marcha
Comportamiento
Equipamiento

DEFECTOS

Recorrido de la suspensión delantera
Asiento trasero pequeño
Dirección ligera

PRECIO

3.613.959 Ptas.

INVERSION MUY RENTABLE

Nissan realizó una buena inversión con su deportivo Sunny GTi 16V que ahora recibe una buena renta en forma de aumento de cilindrada y la adopción de un sistema autoblocante.

El Sunny es un coche que resulta muy fácil y divertido de conducir, y sea cual sea la circunstancia, su comportamiento es intachable. También se le ha aumentado el número de caballos hasta 129 lo que le sitúa ya al nivel de su rival más directo, el también japonés Honda Civic 16V.

El excelente comportamiento en este caso sí está reñido con la comodidad. La suspensión termina incomodando más de la cuenta a los pasajeros.

Por su parte, el consumo con la nueva configuración de la mecánica, ha disminuido.

El equipamiento de serie coincide en ser tan completo como el de otros hermanos nipones. En este modelo el maletero se queda algo justo.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.809 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia Máxima/rpm: 129cv (92kw)/ 6.400. Par Máximo/rpm: 16 mkg (150nm)/ 4.800. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de 5 velocidades. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/ discos Suspensión (del/tras): Independiente/ Independiente. Peso en orden de Marcha: 1.170Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,3 s. 1.000 m salida parada: 30,9 s. Velocidad Máxima: 189 km/h. Consumo Urbano: 7,5 l/100 km. A 90 km/h: 6,3 l/100 Km. A 120 Km/h: 8,6 l/100 Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 49 m. Sonoridad a 90 km/h: 65,8 db.

NISSAN SUNNY GTI 16V.

VIRTUDES

Respuesta a todo régimen
Docilidad en la conducción
Dirección asistida de serie

DEFECTOS

Suspensión incómoda
Maletero justo
Cuadro de instrumentos parco

PRECIO

2.470.914 Ptas.

DEPORTIVO CON CLASE

El Nissan 200 SX es un modelo atractivo y equilibrado que no recurre a soluciones mecánicas exageradas para propulsarse. Los 171 caballos se consiguen con un compacto motor de 1,8 litros turboalimentado y con cuatro válvulas por cilindro. Las prestaciones son brillantes y sus reacciones vivas, como corresponden a un modelo deportivo.

Su atractiva carrocería es más grande de lo que parece a simple vista aunque no se ha aprovechado demasiado el espacio interior.

Las relaciones de cambio son por su parte algo inadecuadas para carreteras de montaña, y los amortiguadores, blandos para las posibilidades del coche. El equipamiento es completo con aire acondicionado o antibloqueo de frenos de serie, ahora bien, la instrumentación se queda algo pobre y los asientos cuentan con una tapicería pobre para un modelo de cuatro millones de pesetas. El precio a pagar, es razonable para el conjunto.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.809c.c. Num de cilindros: 4 en línea. Num válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electrónica, turbocompresor e intercooler.** Potencia Máxima: 171 CV(126Kw) a 6.400 rpm. Par máximo/rpm: 23,3 mkg(228nm)/4.000. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/discos(ABS). Suspensión (del/tras): MacPherson/Sistema Multilink. Peso en orden de Marcha: 1.270Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,9 s. 1.000 m salida parada: 27,1 s. Velocidad Máxima: 227 km/h. Consumo Urbano: 12 l/100 km. A 90 km/h: 7,5 l/100 Km. A 120 Km/h: 11 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48 m.

NISSAN 200 SX

VIRTUDES

Motor con personalidad
Comportamiento general
Dirección

DEFECTOS

Amortiguadores traseros
Plazas traseras Tapizado

PRECIO

4.290.914 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

A FONDO

**OPEL
KADETT GT
1.8**



DEPORTIVO PARA FAMILIAS

CON la incorporación del motor 1.800 de inyección a la carrocería de dos volúmenes del Kadett, la marca germana ofrece una gran versatilidad de versiones de este modelo. Con esta nueva versión GT del Kadett, Opel ofrece al usuario un coche de talante deportivo, pero que no renuncia a la comodidad y amplitud de un familiar y a un precio muy competitivo.

El motor que incorpora esta versión es un viejo conocido, por ser el mismo que montaba el antiguo GSi. Es un motor que destaca por su gran elasticidad y fino funcionamiento. El 1.8 es un coche que se conduce sin ninguna dificultad, siendo muy manejable en todo tipo de carreteras; pero hay que criticarle una suspensión demasiado blanda, que llega a molestar en zonas muy viradas. La carrocería también es de sobra conocida y destaca por su buena habitabilidad y la capacidad del maletero. La dirección peca de excesiva dureza sobre todo en parado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.796 c.c. Num. de cilindros: **Cuatro en línea**. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección**. Potencia máxima/ rpm: 112CV (82kw)/ 5.600. Par máximo/ rpm: 15,8 mkg (154 Nm)/ 3.000. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: **Manual de cinco marchas**. Dirección: **Cremallera**. Frenos (de/tras): **Discos/ Tambores**. Suspensión (del/tras): **MacPherson/independiente**. Peso en orden de marcha: 957 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,5 s. 1.000 m salida parada: 31,8 s. Velocidad máxima: 194,8 km/h. Consumo urbano: 10,8 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 Km. A 120 Km/h: 7,7 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48,4 m. Sonoridad a 90 km/h: 70,2 db

VIRTUDES

Maletero espacioso. Motor brillante. Frenos eficaces.

DEFECTOS

Dirección pesada. Recorridos del cambio. Suspensión blanda.

PRECIO:

1.784.919 Ptas.

**OPEL
SENIOR
3.0 24V**



POTENCIA SIN HUMOS

OPEL renovó por fin el veterano motor de su modelo Senator. Este nuevo motor tiene las mismas dimensiones y cilindrada que el anterior seis cilindros, pero destaca por montar una nueva culata de cuatro válvulas por cilindro. Una de las grandes virtudes de este seis cilindros es su gran suavidad y silencio de funcionamiento. No se le aprecian vibraciones ni siquiera al ralentí. Sin embargo el inconveniente más molesto de este motor, es la necesidad de utilizar gasolina sin plomo, pues este Omega sólo sale de fábrica con catalizador y actualmente en España, hay muy pocas gasolineras que suministren combustible sin plomo. La otra gran novedad del Senator, es la incorporación de un eje trasero multibrazo. Este eje permite que la suspensión del coche, se adapte a las condiciones de aceleración, de apoyo o descarga, que se producen en la conducción, con lo que el Senator mejora en comportamiento y confort.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.969 c.c. Num. de cilindros: **6 en línea**. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima/ rpm: 204CV (150kw)/ 6.000. Par máximo/ rpm: 27,6 mkg (270 Nm)/ 3.600. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **manual de 5 vel**. Dirección: **Circulación de bolas asistida**. Frenos (de/tras): **Discos vent/ discos (ABS)**. Suspensión (del/tras): **Independiente/independiente**. Peso en orden de marcha: 1.510 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,8 s. 1.000 m salida parada: 29,1 s. Velocidad máxima: 232 km/h. Consumo urbano: 13,4 l/100 km. A 90 km/h: 8,6 l/100 Km. A 120 Km/h: 11,1 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 52,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 62,2 db

VIRTUDES

Comportamiento. Confort. Motor potente y suave.

DEFECTOS

Desarrollos largos. Consumo elevado. Sólo en versión catalizador.

PRECIO

5.472.783 Ptas.

64/ Motor 16

MITSUBISHI. Se sentirá seguro al mando de una potencia mundial.



En la cultura japonesa el samurai personifica la potencia, la acción, la garra capaz de reaccionar en décimas de segundo. El samurai es un perfecto equilibrio entre unos nervios de acero y una capacidad de respuesta fulminante.



El Montero de Mitsubishi es un poderoso dispuesto a entrar en acción en cualquier momento. Posee un temperamento fuerte y un equilibrio a toda prueba. Tiene el nervio propio de un líder y se impone en todos los terrenos. Es todo un Mitsubishi.



Made in Japan.

3 AÑOS DE GARANTÍA
sin límite de kilometraje

GGK

PEUGEOT 405 MI 16x4



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.905 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia Máxima/ rpm: 160cv (117kw)/ 6.500. Par Máximo/ rpm: 18,4 mkg (180Nm)/ 5.700. Tracción: A las 4 ruedas. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/ discos (ABR). Suspensión (del/tras): MacPherson/ Independiente. Peso en orden de Marcha: 1.240Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s. 1.000 m salida parada: 31,9 s. Velocidad Máx: 208,3 km/h. Consumo Urbano: 11,9 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 Km. A 120 Km/h: 10,3 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,4 m. Sonoridad a 90 km/h: 78,3 db.

EL LEON A POR TODAS

La tecnología de las cuatro ruedas motrices ha llegado con fuerza a Peugeot que hoy por hoy tiene en su 405 Mi 16x4 su máximo esponente. El modelo destaca por su gran motricidad que permite un comportamiento intachable independientemente del estado en que se encuentre la carretera. Como complemento a la tracción integral, está la suspensión trasera neumática que mantiene constante la altura del coche. Además es posible levantarlo mediante un interruptor en el maletero. Esto permite salir de algún obstáculo inesperado. Por lo demás, el coche deriva directamente de la versión de dos ruedas motrices. El motor es el cuatro cilindros de 16 válvulas, que si bien tiene una buena potencia a pleno régimen, resulta un tanto remolón cuando se intenta recuperar desde pocas vueltas. El cambio de marchas es otro de los puntos destacables, ya que es rápido y preciso, por lo que permite un uso deportivo.

VIRTUDES

Comportamiento. Cambio rápido. Motricidad

DEFECTOS

Potencia a pocas vueltas. Interruptor de la suspensión en el maletero.

PRECIO

3.893.687 Ptas.

RANGE ROVER VOGUE SE



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 3.947 c.c. Num cilindros: 8 en V. Num válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia Máxima/ rpm: 188cv (138kw)/ 4.750. Par Máximo/ rpm: 32,5 mkg (318Nm)/ 2.600. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: Circulación de bolas asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/ discos (ABS). Suspensión (del/tras): Eje rígido/ Eje rígido. Peso en orden de Marcha: 1.925 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,2 s. 1.000 m salida parada: 33,4 s. Velocidad Máxima: 178,5 km/h. Consumo Urbano: 19,7 l/100 km. A 90 km/h: 11,7 l/100 Km. A 120 Km/h: 16,3 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,7 m. Sonoridad a 90 km/h: 66,9 db.

ASCENSO A LAS CUMBRES

Desde su aparición, el Range Rover ha ido quemando etapas hasta llegar a un excelente nivel tecnológico. La última evolución ha consistido en incrementar la capacidad del motor y dotar al coche de un sistema antibloqueo de frenos.

Con el nuevo motor la potencia llega hasta 188 caballos, con lo cual el rendimiento tanto en carretera como en campo, ha mejorado sensiblemente. Ahora la velocidad máxima ronda los 180 kilómetros por hora, mientras que las aceleraciones están al mismo nivel que las de un turismo de categoría media. Lo más novedoso es la incorporación del ABS, lo cual permite frenar con energía sin temer el peligroso patinazo tan usual con los neumáticos de todo terreno. Por lo demás, el Range mantiene sus cualidades de buen rodador en carretera y tiene una capacidad para trepar sorprendente para su tamaño y peso. El confort es una de sus mejores cualidades.

VIRTUDES

Frenos con ABS. Confort de marcha. Comportamiento.

DEFECTOS

Consumo elevado. Balanceo de la carrocería. Dirección

PRECIO

7.914.202 Ptas.

UN BUEN JAPONES



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.590 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia Máxima/ rpm: 116 cv (85 kw)/ 6.800. Par Máximo/ rpm: 14,3 mkg (143 nm)/ 5.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/ Discos Suspensión (del/tras): McPherson/Independiente. Peso en orden de Marcha: 1.045 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s. 1.000 m salida parada: 31,4 s. Velocidad Máxima: 192,5 km/h. Consumo Urbano: 9,6 l/100 km. A 90 km/h: 6,5 l/100 Km. A 120 Km/h: 8,6 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 56,8 m. Sonoridad a 90 km/h: 63,0 db.

Los nuevos Rover 200 han surgido de la colaboración entre Rover y Honda. El parecido con el Honda Concerto es evidente, puesto que en realidad se trata del mismo coche, pero fabricado en distinto lugar y con algunos detalles que los diferencian.

El Rover 216 GSI es el modelo más potente y mejor equipado de la serie 200. El motor de 116 caballos de potencia y dieciséis válvulas es de origen Honda y destaca por su suavidad de funcionamiento, por su capacidad para subir de vueltas desde pocas revoluciones y por sus consumos avelados.

En el interior encontramos todo lo que se puede esperar en una berlina de tipo medio y otros elementos habituales en coches más caros: elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado, cinturones de seguridad traseros e inserciones de madera natural en puertas y tablero, entre otras cosas. Todo ello a un precio muy competitivo.

TAN SOLO CUESTION DE FORMAS

La adopción del portón trasero en los modelos de la serie 800 dio origen a la gama Fastback, cuya característica más destacable es la importante ganancia de espacio interior y una vuelta estética al estilo de los anteriores buque insignia de Rover.

La tecnología motriz del Rover 820 Si 16 válvulas es de origen Honda, marca con la que Rover mantiene una estrecha colaboración desde hace algún tiempo.

Este modelo en cuestión goza de un nivel de equipamiento excepcional, con retrovisores calefactados y eléctricos, mandos de ventanillas y techo corredizo automáticos, cierre centralizado a distancia y un sinfín de elementos que lo configuran como una berlina de auténtico lujo.

Otro elemento característico es el placer de conducción del que se goza al volante, con un cambio y una dirección muy suaves, lástima que el motor sea algo perezoso por debajo de las 3.500 vueltas.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.994 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección multipunto. Potencia Máxima/ rpm: 140cv (103 kw)/ 6.000. Par Máximo/ rpm: 18,2 mkg (178 nm)/ 5.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/ discos (ABS en opción). Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de Marcha: 1.350 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s. 1.000 m salida parada: 32,5 s. Velocidad Máxima: 199,3 km/h. Consumo Urbano: 8,8 l/100 km. A 90 km/h: 6,1 l/100 Km. A 120 Km/h: 8,5 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,6 m. Sonoridad a 90 km/h: 70 db

ROVER 216 GSI

VIRTUDES

Muy buena suspensión. Extraordinarias prestaciones. Buenas ruedas.

DEFECTOS

Malas tracciones. Ejes muy rígidos. Asientos delanteros duros.

PRECIO

17.000.000 Ptas.

ROVER 820 Si 16V

VIRTUDES

Línea muy atractiva. Equipamiento lujoso. Confort y amplitud.

DEFECTOS

Poca potencia a bajo régimen. Acabado mejorable. Amortiguación insuficiente.

PRECIO

3.953.107 Ptas.

¿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**



Protección de piezas equipadas en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo al que se refieren y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe 12/A • Teléfonos 236490 - 236113 - 236204
Avenida 2007 • Telefax 50127 • Telex: 237674
Telegram: Filtrac Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



A FONDO

EXTRA PRUEBAS

EL HEREDERO SUECO

El Saab 9.000 CD Top Line es el heredero directo de todos los avances tecnológicos que la marca sueca ha ido introduciendo en sus modelos, más concretamente del equipo de personalización deportiva Airflow.

De esta forma, el Saab 9.000 CD Top Line goza de las excelencias del magnífico motor de dos litros y dieciséis válvulas, que gracias a la sobrealimentación, al intercambiador de calor y a un sofisticado sistema de encendido directo desarrolla una potencia de 204 caballos que le permiten rodar a 225 por hora sin problemas. También se ha equipado al modelo Top Line con un sistema de frenos y suspensiones mucho más eficaces. El interior está muy cuidado, con un acabado impecable y un equipamiento de lujo en el que no se hecha en falta nada. En definitiva, es un vehículo para todo aquel que necesite una berlina de alto standing, sin renunciar a las prestaciones y el comportamiento de un deportivo.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.985 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyec. elect. con turbo e intercooler. Potencia Máxima/ rpm: 204 cv (150 kw)/ 6.000. Par Máximo/ rpm: 29,5 mkg (290 nm)/ 3.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent/discos (ABS). Suspensión (del/tras): Independiente/ Eje rígido. Peso en orden de Marcha: 1.409 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,2 s. 1.000 m salida parada: 28,6 s. Velocidad Máxima: 224,7 km/h. Consumo Urbano: 12,7 l/100 km. A 90 km/h: 7,5 l/100 Km. A 120 Km/h: 11 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,8 m. Sonoridad a 90 km/h: 65,0 db.

SAAB 9.000 CD TOP LINE

VIRTUDES
Prestaciones
Acabado impecable
Equipamiento

DEFECTOS
Violencia del turbo
Precio elevado
Pérdidas de tracción

PRECIO
6.790.764 Ptas.

REALIDAD VESTIDA DE BLANCO

El Seat Ibiza Slalom es una versión especial del modelo más deportivo de la gama Ibiza, el SXI, en donde se ha pretendido dar una caracterización acorde con los deportes invernales en los cuales se inspira. Las novedades más importantes se encuentran en el interior y en el exterior. Por lo que respecta a la mecánica, se mantiene el mismo motor de inyección electrónica y 100 caballos de potencia del modelo SXI. El exterior se caracteriza por su color blanco, único con el que se comercializa, por los aditamentos aerodinámicos y por un techo solar practicable que en este modelo se monta de serie. En el interior tan sólo se ha cambiado la tapicería, que se distingue por tener unos tonos muy alegres y juveniles. En un principio se iban a montar de serie neumáticos de contacto para circular por la nieve, pero un problema de homologaciones impidió que se llevase a cabo esta atractiva idea, equipando neumáticos normales.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.461 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia Máxima/ rpm: 100 cv (74kw)/ 5.900. Par Máximo/ rpm: 13 mkg (128 nm)/ 4.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos vent/ Tambores. Suspensión (del/tras): In-

dependiente con brazo oscilante/ Independiente. Peso en orden de Marcha: 925 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11 s. 1.000 m salida parada: 33 s. Velocidad Máxima: 180,2 km/h. Consumo Urbano: 9,5 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 Km. A 120 Km/h: 8,6 l/100 Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 54,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 69 db.

SEAT IBIZA SLALOM

VIRTUDES
Equipamiento completo
Presentación atractiva
Habitabilidad

DEFECTOS
Dirección dura y pesada
Motor ruidoso
Habitabilidad

PRECIO
1.655.624 Ptas.

Motor 16 / 69

SUZUKI SAMURAI MIL



RETORNO A SUS ORIGENES

LA gama Samurai se completa por abajo con la aparición del Mil, un todo terreno que se acerca a los bolsillos menos pudientes. Suzuki ha recurrido al motor de 970 centímetros cúbicos que popularizó en sus primeras versiones, el SJ 410. Su potencia de 45 caballos puede parecer insuficiente, lo cierto es que en carretera se queda un poco justa, viéndose penalizado además con unos desarrollos largos, principalmente la quinta velocidad que queda relegada a un uso en llano o cuesta abajo. Sin embargo, lo poco práctico que resulta en carretera, cambia radicalmente cuando rodamos por campo a través; su pequeño motor tira lo suficiente como para subir cualquier pendiente por empujada que sea y el cambio es perfectamente utilizable si circulamos en velocidades cortas. Exteriormente con respecto al Samurai 1.300 sólo lo diferencian unos anagramas en las aletas delanteras con la palabra «Mil». En definitiva es un buen campero.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 970 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Carburador monocuerpo**. Potencia Máxima/rpm: 45cv (33kw)/ 5.500. Par Máximo/rpm: 7,5 mkg (74nm)/ 5.700. Tracción: **Trasera engranable a las cuatro ruedas**. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: **Tuerca esférica**. Frenos (del/tras): **Discos / Tambores**. Suspensión (del/ tras): **Eje rígido con ballestas y amortiguadores hidráulicos**. Peso: 925 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 21,8 s. 1.000 m salida parada: 40,6 s. Velocidad Máxima: 116,2 km/h. Consumo Urbano: 9,8 l/100 km. A 90 km/h: 8,8 l/100Km. A 100 Km/h: 10,2 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 81,4 db.

VIRTUDES

Comportamiento en campo
Precio
Motor elástico

DEFECTOS

Quinta muy larga
Acabado mejorable
Tacto del pedal del freno

PRECIO

1.339.929 Ptas.

SUZUKI SWIFT 1.6 GLX



NUEVO FUTURO NIPON

DESDE hace pocas fechas Suzuki Santana ofrece al público español un nuevo modelo: El Swift Sedan 1.6 GLX, un tres volúmenes de poco más de cuatro metros de longitud con dos variantes, una de tracción delantera y otra de tracción a las cuatro ruedas. La carrocería tiene un diseño moderno en forma de cuña muy acusada con lo que obtiene una buena penetración aerodinámica. Interiormente, el salpicadero y cuadro de mandos son los únicos puntos en común con respecto al Swift 1.3 GTI. El volante tiene un diseño menos deportivo, al igual que los asientos, que tienen menos sujeción lateral.

Por lo que a comportamiento se refiere, se le ha dotado de unas suspensiones blandas para ofrecer un buen confort de marcha. El motor, un tetra cilíndrico de 16 válvulas funciona con una suavidad y elasticidad envidiable. Una pena que no se vea acompañado de una caja de cambios adecuada.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.590 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Un carburador de garganta variable**. Potencia Máxima/rpm: 91cv (68kw)/ 6.000. Par Máximo/rpm: 13,6 mkg (133nm)/ 3.500. Tracción: **delantera**. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos vent/ Tambores**. Suspensión (del/tras): **MacPherson/ Independiente**. Peso en orden de Marcha: 840Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s. 1.000 m salida parada: 32,8 s. Velocidad Máxima: 171,8 km/h. Consumo Urbano: 7,6 l/100 km. A 90 km/h: 5,4 l/100 Km. A 120 Km/h: 8,7 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,1 m. Sonoridad a 90 km/h: 78,3 db.

VIRTUDES

Rendimiento del motor
Frenos eficaces
Habitabilidad razonable

DEFECTOS

Balaceo de la carrocería
Desarrollos largos
Acabado mejorable

PRECIO

1.665.000 Ptas.

ALEMAN TODO CARACTER

DESDE que está disponible el Corrado G-60, la versión menos potente, la 16 válvulas ha quedado en clara desventaja.

El compresor G no impresiona pero su efectividad es clara, sobre todo cuando se comprueban los tiempos de prestaciones.

Los desarrollos del cambio no son excesivamente deportivos, y entre tercera y cuarta existe un salto importante. Además, el manejo de la palanca no es rápido. Sin embargo la brillantez de la mecánica supera estos inconvenientes.

La dirección es asistida y muy ágil lo que se agradece a la hora de rodar rápido por zonas tortuosas. En ellas este Corrado, se mueve con una efectividad impresionante.

El habitáculo es suficiente para dos personas, pero algo justo para cuatro. El equipamiento está bien sin más. Hay de todo y muy bien distribuido.

En definitiva, no es un coche barato, pero sí razonable dada su exclusividad.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.781 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Iny. electrónica, Compresor G60 e interc.** Potencia Máxima/ rpm: 160cv (118kw)/ 5.600. Par Máximo/ rpm: 22,9 mkg (225nm)/ 4.000. Tracción: **del**. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent/ discos vent**. (ABS). Suspensión (del/tras): **Independiente/ Triángulos longitudinales**. Peso: 1.115 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,9 s. 1.000 m salida parada: 29,7 s. Velocidad Máxima: 219 km/h. Consumo Urbano: 10,6 l/100 km. A 90 km/h: 7,4 l/100 Km. A 120 Km/h: 9,7 l/100Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48 m. Sonoridad a 90 km/h: 78,3 db.

VW CORRADO G-60

VIRTUDES

Comportamiento excelente
Dirección bien adaptada
Equipamiento completo

DEFECTOS

Cambio lento
Plazas traseras pequeñas
Consumo sensible al uso

PRECIO

17.000.000 Ptas.

SUAVIDAD A LO GRANDE

EL Volvo más grande en su versión de 158 caballos de potencia ha sido el encargado de recibir la culata de 16 válvulas. Ahora cuenta con 200 caballos y el empuje del turbocompresor, lo que le permite una respuesta suave e inmediata.

A esta novedad hay que sumarle la nueva suspensión trasera Multilink que sustituye al obsoleto eje trasero rígido.

El nuevo Volvo no tiene nada que ver con sus antiguos hermanos y ahora el confort de marcha se complementa bien con un comportamiento intachable.

Lo que no ha cambiado es el consumo, que sigue siendo demasiado alto.

Exteriormente también se encuentran cambios pero no pasa igual con el interior que ya queda algo pasado.

La habitabilidad es estupenda pero el maletero deja bastante que desear teniendo en cuenta las medidas del coche.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.986 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: **Inyec. Turbo e Intercoo**. Potencia Máxima/rpm: 200 cv (147kw)/ 5.300. Par Máximo/rpm: 29,0 mkg (296nm)/ 2.960. Tracción: **trasera**. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent/ discos (ABS)**. Suspensión (del/ tras): **Indep./ Sistema Multilink**. Peso en orden de Marcha: 1.431 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,8 s. 1.000 m salida parada: 29,3 s. Velocidad Máx.: 213 km/h. Consumo Urbano: 13,1 l/100 km. A 90 km/h: 7,9 l/100 Km. A 120 Km/h: 11,3 l/100 Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 43,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 78,3 db.

VOLVO 740 16V TURBO

VIRTUDES

Potencia y respuesta
Comportamiento Confort

DEFECTOS

Consumo
Equipamiento Maletero

PRECIO

5.006.562

FUERZA DE CARÁCTER



Una personalidad fuerte, rica en matices, como la del Renault 19, se manifiesta en múltiples detalles.

Rasgos que confirman su potencial. La fuerza de su carácter. Siete versiones diferentes: tres y cinco puertas, cuatro niveles de motorización, gasolina y diesel.

Una línea rotunda, equilibrada, donde los paragolpes envolventes y los faros halógenos integrados definen de un trazo su carácter.

Un equipamiento capaz de ofrecer, según versiones: elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y una llave única para todas las cerraduras. Con opciones como frenos ABS, dirección asistida o aire acondicionado.

Detalles que reflejan la fuerza de un carácter.

RENAULT 19



RENAULT recomienda lubricantes **elf** 1.900 instalaciones a su servicio. Su Renault con Renault financiación.

**EXTRA
PRUEBAS**

BAJO LA LUPA

**FORD
FIESTA 1.4
GHIA**

VIRTUDES

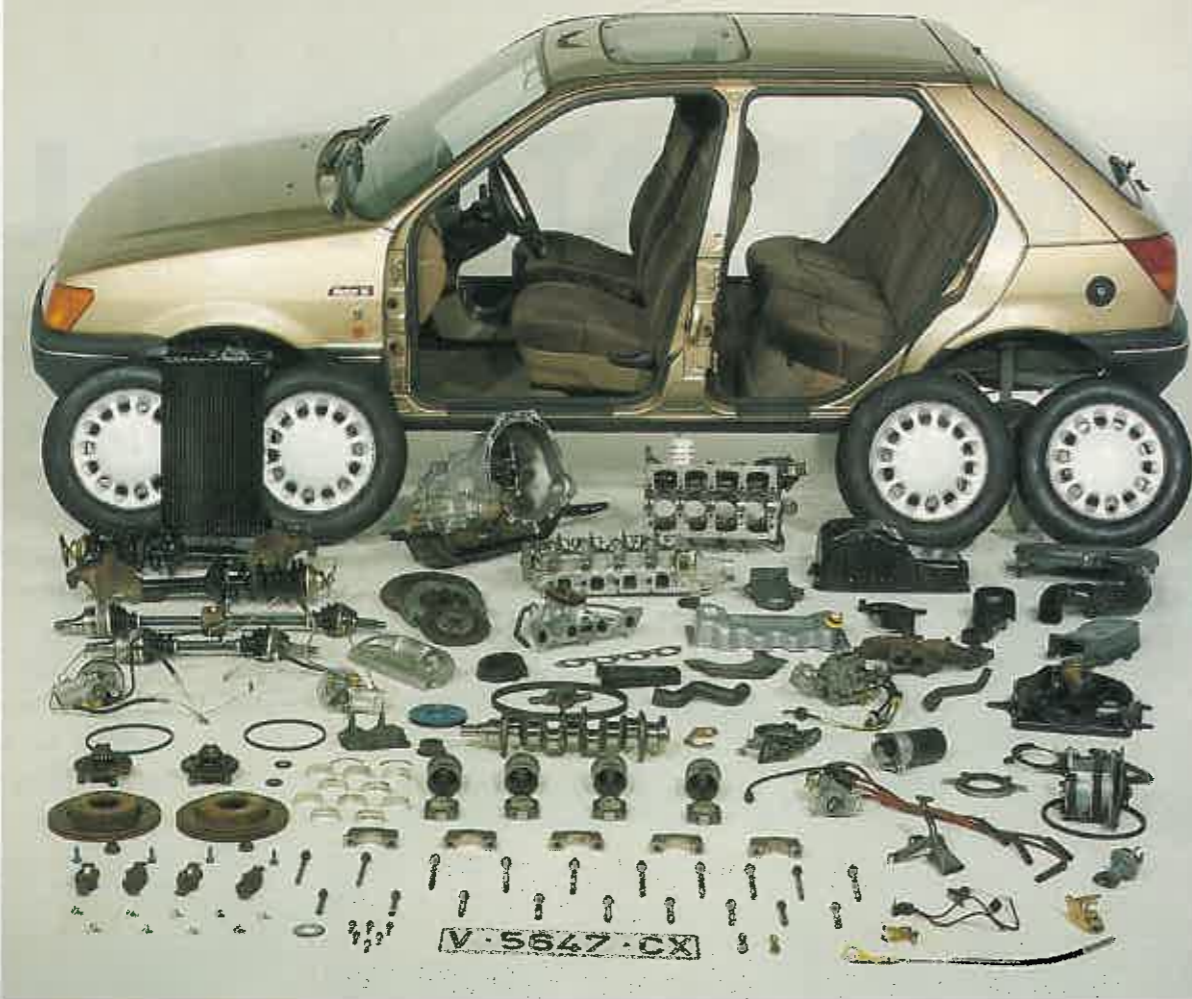
Acabado y presentación
Mecánica eficaz
Manejo del cambio

DEFECTOS

Consumo alto
Comportamiento
Maletero reducido

PRECIO

1.372.809
Ptas.



EL FORD FIESTA A LOS 15.000 KMS.

La popularidad del Ford Fiesta y su galardón de Coche del Año en España nos llevó a someter al renovado utilitario de Ford a una prueba de 15.000 kilómetros en donde simulamos la utilización que le daría un usuario normal en el período aproximado de un año. La mayor parte de los recorridos se realizaron por carretera y también se realizaron casi cinco mil kilómetros entre el tráfico urbano. La prueba la realizaron varios conductores, coincidiendo todos en que se trata de un coche confortable y ágil, fácil de conducir, con un completo equipamiento (se probó la versión Ghia), y un magnífico acabado. Lo que menos gustó fue el comportamiento general, ya que el tren delantero hacía algunos ex-

traños y daba sensación de flotabilidad, achacado a unas suspensiones muy suaves y a la falta de estabilizadora delantera. Otro punto criticado fue el consumo, que para tratarse de un coche de estas características era algo elevado, aunque no exagerado. El motor dio muestras de un buen andar y tanto el cambio como el embrague respondieron perfectamente.

Al revisar los distintos elementos del coche se pudo constatar la buena calidad de acabado de la que presume Ford. A simple vista, el motor estaba como nuevo y no se le detectaba ninguna fuga; una

vez desmontado se pudo comprobar que las paredes de los cilindros y demás elementos sometidos a fricción estaban perfectos. Todo el sistema de transmisión aguantó a la perfección, sin holguras ni pérdidas de engrase. Las suspensiones traseras se revisaron con especial interés por ser una novedad en este modelo y se comprobó que habían cedido un poco, pero no de una manera alarmante. Los frenos, por su parte, tampoco sufrieron un desgaste acusado, los discos habían perdido unas décimas y las pastillas se encontraban en un estado bueno.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.392 c.c. Num. de cilindros: 4 en línea. Num. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Potencia Máxima/ rpm: 75cv (55 kw)/ 5.600. Par Máximo/ rpm: 11,1 mkg (109 nm)/ 4.800. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos /Discos (SCS). Suspensión

(del/tras): independiente con tirantes elásticos/ Eje torsional. Peso en orden de marcha: 835 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,2 s. 1.000 m salida parada: 36,2 s. Velocidad Máxima: 163,2 km/h. Consumo Urbano: 9,5 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 Km. A 120 Km/h: 9,6 l/100 Km. Distancia de frenado a 100 km/h: 53,8 m. Sonoridad a 90 km/h: 69,9 db.



**PIRELLI P 2000. DESGASTA LA CARRETERA
ANTES DE DESGASTARSE.**

Para viajar a plena satisfacción no basta un coche seguro, cómodo y económico. Hacen falta, además, unos neumáticos que garanticen agarre, confort y duración al mismo tiempo.

Por eso son necesarios los nuevos Pirelli P 2000. Porque se adhieren perfectamente al asfalto, absorben todas las irregularidades del terreno y duran mucho más. Con los nuevos

Pirelli P 2000 podrá viajar seguro y cómodo durante más tiempo.

L A B A S E D E U N B U E N V I A J E

LADA SAMARA

VIRTUDES

Precio interesante
Fiabilidad mecánica
Amplitud interior

DEFECTOS

Acabado mejorable.
Cambio impreciso.
Dirección dura.

PRECIO

1.067.756 Ptas.

SKODA FAVORIT

VIRTUDES

Robustez mecánica
Amplitud interior
Consumos ajustados

DEFECTOS

Desarrollos largos
Escaso confort
Ventanillas poco prácticas

PRECIO

1.002.650 Ptas.



ROTO EL MURO DEL ESTE

NO sólo las ideas políticas se han transformado en el Este; también sus automóviles han iniciado un profundo proceso de transformación, buscando el gusto occidental, la calidad occidental... y las divisas occidentales. Para ello, también han tenido que recurrir a diseñadores occidentales

(Giugiaro para el Lada y Bertone para el Skoda). Así, han nacido el Samara y el Favorit, los dos primeros coches de tracción delantera de las respectivas marcas.

El Lada recurre a un motor 1.300 de diseño moderno en el que Porsche ha intervenido muy directamente. Es un motor elástico y con facilidad para subir de vueltas. Por el contrario, el 1.300 que anima el Skoda es un veterano motor de sólo tres apoyos cuya mayor virtud es la robustez y fiabilidad mecánica.

Muy ocupados en resolver el diseño, ambas marcas han dejado la modernización de las cajas de cambio para otra ocasión. Por ello, la imprecisión (sobre todo en el Lada) y la dureza de accionamiento caracterizan a ambos modelos. Para intentar mejorar los consumos, el Skoda recurre a unos desarrollos larguísimos, que hacen que la velocidad máxima (bastante discreta en ambos casos), sólo se alcance en 4ª.

En lo que a calidad intrínseca se refiere (ajustes, componentes, terminación...), ambos coches han progresado muchísimo desde el punto de partida de los modelos que llegaban a nuestro mercado. Lo cierto es que hoy en día, sin que lleguen aún a los standars que se llevan en occidente, estos coches pueden comprarse en cualquier país sin demasiado rubor y sin que el precio sea su único argumento. Y ya que hablamos de precio, tampoco debemos pasar por alto el hecho de que ya no están tan lejos de los que cualquier coche occidental le cuesta a un ciudadano. Entonces, las comparaciones son obligadas y las diferencias (apenas 200.000 ptas) comienzan a jugar en su contra.

Otro aspecto en el que han hecho un esfuerzo notable es en el de la asistencia técnica y la reparación es realizable ya en cualquier punto de España.

FICHA TECNICA

Cilindrada	1.288	1.289
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble
Potencia máx/rpm	65 CV (48 Kw)/5.600	63 CV (46 Kw)/5.000
Par máx/rpm	9,6 mkg / 3.600	10,2 mkg / 2.300
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Disco /tambor	Disco /tambor
Peso (Kg)	905	840
Acel 0-100km/h (s)	15,3	14,1
1.000 salida parada(s)	36,8	36,3
Vel Máx (km/h)	149	148
Consumo urbano	8,4	8,9
Consumo a 90 km/h	5,9	5,8
Consumo a 120 km/h	9,6	9,3
Frenada a 100 km/h (m)	57	59
Sonoridad a 90 Km/h (db)	71,6	71,5

**NO HAY COMPETIDOR.
NUEVO FIAT UNO TURBO.
DE 0 A 100 EN 7,7 SEGUNDOS.**



D.M.P.R.B.

■ Potencia: 118 CV. ■ Motor Turbo Intercooler inyección electrónica. ■ Radiador de aceite. ■ Cambio 5 velocidades de relación cerrada. ■ 4 frenos de disco, los delanteros autoventilados. ■ Equipado de serie excepcionalmente.

Uno, che passione!

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Se advierte del riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos.

EXTRA PRUEBAS

OPEL KADETT 1.4 LS

VIRTUDES
Maletero espacioso
Consumos
Motor brillante

DEFECTOS
Desarrollos largos
Dirección pesada
Recorrido del cambio

PRECIO
1.496.070 Ptas.

FORD ESCORT 1.3 CL

VIRTUDES
Buen acabado
Precio ajustado
Cambio preciso

DEFECTOS
Desarrollos largos
Confort mediocre
Consumos altos

PRECIO
1.460.489 Ptas.

RENAULT 19 GTS

VIRTUDES
Terminación
Motor excelente
Habitabilidad

DEFECTOS
Visibilidad trasera
Dirección lenta
Ventilación mejorable

PRECIO
1.573.318 Ptas.



CADA VEZ MAS COMPETIDO

El segmento de las berlinas medias con una longitud en torno a los cuatro metros es cada vez más amplio y competido. Las marcas renuevan sus productos y los hacen también más atractivos.

Al Peugeot 309 GR, Ford Escort 1.3 CL, Fiat Tipo 1.4 y Renault 19 GTS, se unía en el mes de Diciembre del pasado año el Opel Kadett con mecánica de 1.398 centímetros cúbicos. El nuevo motor del modelo de Opel sustituía al antiguo motor de 1,3 litros que se veía ya superado por las mecánicas de sus rivales más directos. Pero no todo es un camino de rosas para la marca alemana, ya que encuentra ante sí unos rivales que también han realizado mejoras en sus modelos. En todos ellos fijan sus miradas multitud de personas que necesitan un modelo de alrededor de un millón y medio de pesetas, con amplitud suficiente para llevar a la fa-

milia, con un consumo reducido y unas prestaciones razonables.

Todos ellos cumplen estas condiciones, pero, unos mejor que otros.

En el terreno de las prestaciones tenemos al Renault 19 GTS como claro vencedor, con una velocidad

máxima de 176 kilómetros por hora, seguido muy de cerca por el modelo de Peugeot con una punta de 173 por hora y por el Opel Kadett que hace los 170 kilómetros por hora justos. Más descolgados quedan el Fiat Tipo con una velocidad máxima de 161 kilómetros

FICHA TECNICA

	KADETT 1.4 LS	TIPO 1.4
Cilindrada	1.398	1.372
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble
Potencia máx/rpm	75 cv (55 kw)/5.600	72 cv (53 kw)/6.000
Par máx/rpm	11 mkg (108 nm)/3.000	11 mkg (108 nm)/2.900
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Disco/Tambor	Disco/Tambor
Peso (Kg)	875	945
Acel 0-100km/h (s)	12,5	14,3
1.000 salida parada(s)	34,5	35,6
Vel Máx (km/h)	170	161,1
Consumo urbano	8,8	8,1
Consumo a 90 km/h	5,5	5,4
Consumo a 120 km/h	6,7	7,8
Frenada a 100 km/h (m)	50,2	55,6
Sonoridad a 90 km/h(db)	70,2	69,9

MADRID

MOTOR 16

BARCELONA

BOLETIN DE COCHES Y MOTOS DE **SEGUNDA MANO**

Año 4 • Número 111

28 de abril de 1990

Sector interesante

PASADAS las vacaciones de Semana Santa entramos en un periodo que tradicionalmente es positivo para la compra-venta de automóviles. Sin embargo ya sabemos que éste es un año difícil tanto para los nuevos como para los usados debido a dos razones ya conocidas. La primera es el «enfriamiento» económico impulsado por el Gobierno y la segunda, consecuencia de ésta, la cada vez mayor agresividad de los fabricantes. Estos hacen substanciales rebajas que disimulan bajo el aspecto de ofertas especiales, regalos de aire acondicionado, valoraciones espectaculares de algunos usados o ciertas bonificaciones.

Así pues en el terreno de los usados los tiempos se mantienen cuesta arriba. Dado que la mayor demanda se centra en los coches pequeños es en los de las gamas medias-altas donde es posible encontrar ocasiones aprovechables. En efecto, los vendedores tienen interés en liquidar sus stock inmovilizados y ante la posibilidad de hacer una operación siempre están más inclinados a rebajar sus pretensiones en coches de cierto valor que no con aquellos más modestos en los que el margen es mucho más exiguo y en los cuales no están propensos a transigir. Este hecho también ha influido en el sector de los importados, un mercado que está entrando en su plena estabilización y como nos manifestó un experto de Barcelona, Francisco Ramos de Motores 144 «ahora es posible encontrar en nuestra ciudad coches extranjeros pero de procedencia nacional, con historial conocido, a precios equiparables a los que pueden tener los importados».

Así las cosas, aunque los tiempos sean duros, siempre se pueden llevar a cabo operaciones provechosas y en este momento pensamos que las más aconsejables son las que afecten pues a los coches de las gamas medias altas.

MADRID GUINDAS DE LA SEMANA

Por 875.000 pesetas se puede adquirir en Cova Pacífico, que está situada en la Avenida Ciudad de Barcelona número 190 un Fiat Uno 60 S 3 puertas. El Fiat se matriculó en el año 88 y desde entonces tan sólo ha recorrido 32.000 kilómetros.

Como opción únicamente cuenta con el techo practicable. Dispone de tres meses de garantía, periodo durante el cual cualquier avería será subsanada sin recargo por el establecimiento vendedor.



BARCELONA

Esta semana se puede adquirir en Cayetano Olmos, calle Concepción Arenal número 256, un Suzuki Samurai 1.3 de color azul metalizado.

El Suzuki se matriculó en el mes de febrero de este año y tan sólo ha recorrido 34 kilómetros por lo que su estado es impecable. Dispone de garantía de fábrica y su precio es de 1.300.000 pesetas.



CUPON REGALO

El comprador de un coche de segunda mano por medio de nuestro Boletín tiene derecho a una suscripción a MOTOR 16 por un año y a un seguro de Mondial Assistance igualmente por un año para el vehículo adquirido. El vendedor del coche debe saber antes de efectuar la operación que el cliente acude a efectuar la compra por medio del Boletín, pues de no ser así no tiene obligación de conceder los regalos. Aún así, para asegurar su recepción el comprador debe rellenar el siguiente cupón y enviarlo a la redacción de MOTOR 16, Boletín de 2ª Mano. Hermanos García Noblejas, 41, 4º piso. 28037 MADRID.

Nombre y apellidos.....
Dirección.....Teléfono.....
Establecimiento de compra.....
Datos del vehículo.....

C.A.N., S.A.

NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

OFRECEMOS LOS MEJORES MODELOS CON PRECIOS DE OFERTA. MAXIMA VALORACION COCHE USADO.

MERCEDES 230 E (87), cuero/aire, etc.
MERCEDES 190 E
PORSCHE 911 SC
BMW 320i, 4 puertas, aire/servodirección
VW GOLF GTi, aire
OPEL ASCONA GT 2.0i

OPEL KADET GSI
AUDI 100 CD
PEUGEOT 604 STI
VW GOLF CABRIO
VW CORRADO G-60
RENAULT 5 GT TURBO, extras

40 AUTOMOVILES EN STOCK

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TLF.: 255 86 21/256 86 22

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists various car models and their specifications.

FORD

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Ford car models like Escort, Fiesta, Sierra, etc.



CLASICOS

Table with 6 columns: Marca y modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists classic car models like Alfa Romeo, Chevrolet, etc.

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists various car models from different brands.

HONDA

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Honda car models like Prelude.

JAGUAR

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Jaguar car models like Sovereign, XJ6, etc.

LADA

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Lada car models like 2107, 2115.

LANCIA

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Lancia car models like Delta, Prisma, etc.

MAZDA

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Mazda car models like 626, GTi.

MERCEDES

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists Mercedes car models like 190, 190 E, etc.

SUPER TESORO



Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists various car models under the SUPER TESORO banner.

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists various car models.

Modelo Año Color Garantía Precio Vendedor

Table with 6 columns: Modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists various car models.



FAMILIAR

Table with 6 columns: Marca y modelo, Año, Color, Garantía, Precio, Vendedor. Lists family car models like Audi Avant, Citroen, etc.

Advertisement for AUTOMOVILES RUNAR, featuring car models like Ibiza, Fiat Uno, Mercedes 230 E, etc.

Advertisement for LEA GRAN AUTO, featuring a large 'AUTO' graphic and text 'Una revista con clase'.

Advertisement for OFERTA ESPECIAL, featuring a mobile phone and text about car services and financing.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

RENAULT EXPRESS GTL BREAK

VIRTUDES

Capacidad de carga
Consumos recortados
Manejo en general

DEFECTOS

Vehículo ruidoso
Quinta velocidad larga
Blocaje ruedas delanteras

PRECIO

1.189.000 Ptas.

CITROËN C-15 CLUB

VIRTUDES

Comportamiento bueno
Ajuste de faros desde el interior
Capacidad de carga

DEFECTOS

Accesibilidad trasera complicada
Falta termómetro de agua
Frenos escasos

PRECIO

1.217.876 Ptas.



PARA TODOS LOS USOS

TANTO la Renault Express como la Citroën C-15, son dos furgonetas polivalentes, que cubren perfectamente las necesidades de carga de un pequeño transportista, a la vez que pueden ser utilizadas como un turismo normal, para pasear a la familia los fines de semana. Son dos vehículos deriva-

dos de turismos populares, como son el Visa y el Supercinco, pero con la mitad trasera totalmente rediseñada y adaptada para el transporte de mercancías. Las dos tienen el techo de la parte trasera sobreelevado respecto a la parte delantera, para tener más disponibilidad de carga. Estas dos furgonetas están ahora mejor acondicionadas por dentro para el transporte de pasajeros y disponen de los mismos elementos de equipamiento que un turismo.

Las prestaciones son muy simi-

lares en las dos furgonetas, pero es en el capítulo de las recuperaciones donde la C-15 aventaja claramente a la Express, debido a unos desarrollos más largos de la caja de cambios de la Renault. Al volante y con los vehículos descargados, se conducen igual que un turismo normal. El comportamiento es similar al de un coche de tracción delantera. En este apartado, la Citroën se comporta mejor y tiene una mejor suspensión que le permite asimilar mejor las ondulaciones de la carretera.

En consumos las diferencias son escasas y es la Express la que se lleva el gato al agua. En ambas, se observa que el consumo por ciudad es bastante recortado, lo que es importante en dos vehículos de utilización claramente urbana.

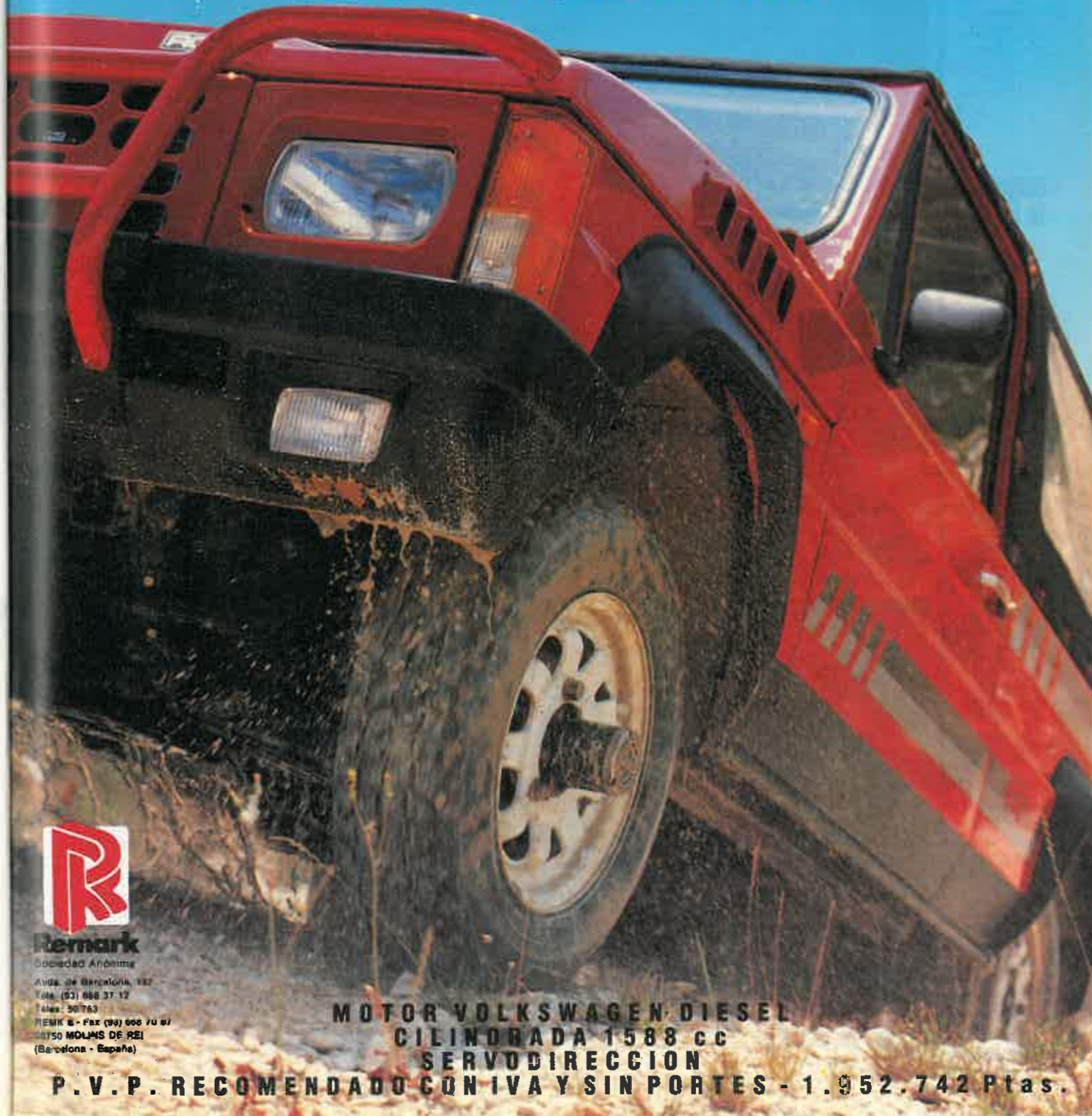
Las dos furgonetas se cargan sin dificultad, una vez abatidos los asientos traseros. Pero es en la Express donde el espacio de carga resulta más liso; y además tiene la disponibilidad de abrir una trampilla superior en la parte trasera, que es de lo más útil para transportar objetos largos.

En cuanto a equipamiento, el de la Renault, que es mínimo, gana al de la Citroën, que carece hasta de un reloj de temperatura de agua. Sin embargo, en la C-15 hay que mencionar que el ajuste de altura de los faros se realiza desde el habitáculo.

FICHA TÉCNICA

	EXPRESS	C-15
Cilindrada	1.397 c.c.	1.360 c.c.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Un carburador	Un carburador
Potencia máx/rpm	60 CV (44kw)/5.250	70 CV (51kw)/5.600
Par máx/rpm	10,2 mkg (100Nm)/3.000	11,4 mkg (111Nm)3.400
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (Kg)	835	890
Acel 0-100km/h (s)	16,3	16,2
1.000 salida parada(s)	37,8	37,0
Vel Máx (km/h)	143,5	144
Consumo urbano	7,1	7,8
Consumo a 90 km/h	6,2	6,8
Consumo a 120 km/h	9,5	8,9
Frenada a 100 km/h (m)	56,0	52,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,2	68,9

ACM
OFF
EL ULTIMO ITALIANO



Remark

Sociedad Anónima

Aving. de Barcelona, 187

Tel. (51) 888 37 12

Télex: 20763

RENK B - Fax (93) 600 70 87

0150 MOLINS DE REI

(Barcelona - España)

MOTOR VOLKSWAGEN DIESEL
CILINDRADA 1588 CC
SERVODIRECCION

P.V.P. RECOMENDADO CON IVA Y SIN PORTES - 1.952.742 Ptas.

FIAT UNO 70 SXie

VIRTUDES
Consumos
Acabado y presentación
Habitabilidad

DEFECTOS
Cambio mejorable
Tirones a bajo régimen
Asiento trasero

PRECIO
1.394.719 Ptas.

FORD FIESTA 1.4 CLX

VIRTUDES
Acabado y presentación
Mecánica eficaz
Manejo del cambio

DEFECTOS
Consumo alto
Comportamiento Maletero reducido

PRECIO
1.240.809 Ptas.

OPEL CORSA 1.4

VIRTUDES
Mecánica brillante
Consumos
Frenos

DEFECTOS
Desarrollos largos
Interior pobre
Suspensión blanda

PRECIO
1.301.069 Ptas.



RENOVAR PARA GANAR

LOS tres modelos de esta prueba comparativa, están en ella por una causa justificada, y es que los tres son novedosos en algún sentido. Para empezar, el Corsa se ha puesto al mismo nivel de sus más directos contrincantes gracias al nuevo motor con cinco caballos más. También se ha mejorado el

valor de par, que se consigue a un número de revoluciones menor.

Mientras, los demás no se han quedado cruzados de brazos.

Tanto el Fiesta como el Uno se pueden considerar coches totalmente nuevos y por supuesto evolucionados a mejor. En algunos apartados el Corsa queda algo anticuado aunque mecánicamente haya cambiado.

Ahora en potencias andan muy parecidos, así como en cifras de prestaciones. El Uno destaca en comportamiento con una amorti-

guación más firme que los demás. En cuanto al cambio, es el Fiesta el que hace gala de una mayor precisión.

Si nos referimos a los interiores, tendremos que destacar el paso adelante dado por Fiat con el Uno, en el que se aprecia un acabado excepcional y una disposición muy atractiva. El Uno también cuenta con la mejor habitabilidad de los tres.

Resumiendo, el Ford Fiesta es el más barato aunque lleva menos equipamiento que sus otros rivales.

El Fiat Uno, por su parte, destaca en algunos aspectos pero es el más caro de los tres.

Lo más moderno suele terminar superando en muchos apartados al producto con más años, aunque el motor del Opel Corsa ayuda a contrarrestar esas diferencias, aunque en el habitáculo y en el diseño, sí se nota el paso del tiempo.

	FIAT	FORD	OPEL
Cilindrada	1.372	1.392	1.389
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2
Alimentación	Inyección	Carburador	Carburador doble
Potencia máx/rpm	72 cv (53kw)/6.000	75 cv (55kw)/5.600	75 cv (53kw)/5.600
Par máx/rpm	11 mkg (108nm)/3.250	11,1 mkg (109nm)/4.000	11,0 mkg (108nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera Disc
Frenos (del/tras)	Disc /Tambor	Disc/Tambor	Disco/Tambor
Peso (Kg)	830	835	780
Acel 0-100km/h (s)	13,7	14,5	12,7
1.000 salida parada(s)	35,7	35,8	34,6
Vel Máx (km/h)	163	167	163
Consumo urbano	7,4	9,2	7,3
Consumo a 90 km/h	5,6	6,9	4,9
Consumo a 120 km/h	7,9	10,8	8,2
Frenada a 100 km/h (m)	48,1	53,8	43,5
Sonoridad a 90 km/h(db)	68,4	69,9	70,2



PEUGEOT 309 SRD T

VIRTUDES
Buenas prestaciones
Consumos ajustados
Motor progresivo.

DEFECTOS
Quinta velocidad larga
Detalles de acabado
Suspensión incómoda.

PRECIO
2.157.742 Ptas.

VW GOLF GTD

VIRTUDES
Consumo bajo
Autonomía
Agilidad de manejo

DEFECTOS
Precio elevado
Sonoridad alta
Equipamiento escaso

PRECIO
2.250.106 Ptas.

AHORRO CON FUERZA

EN la guerra de los vehículos impulsados con un motor turbo diesel hay un nuevo rival, el Peugeot 309 SRD-T, al que comparamos con todo un veterano, el Volkswagen Golf GTD. Por lo que a motores se refiere, el Peugeot tiene a sus favor una mayor cilindrada, 1.769 centímetros cúbicos

contra 1.588, que se deja notar en unas mejores prestaciones y recuperaciones. Estos dos coches responden a un concepto moderno de motores diesel, ofrecen unas prestaciones brillantes que nos hacen olvidar que estamos conduciendo un vehículo de este tipo. Sin embargo por lo que respecta a los consumos en el Golf son algo mejores, con una autonomía también superior. Las cajas de cambios están bien concebidas en los dos casos y se manejan con suavidad. En el Peugeot, los recorridos

son un poco más largos y la quinta también es algo más larga de lo deseado. El comportamiento de los dos modelos es extraordinario, mostrándose muy nobles en cualquier terreno. En el Peugeot es reprochable el tren delantero en terreno bacheado, donde las suspensiones tienen un recorrido corto que hace tope enseguida y en el Volkswagen por contra hay que criticar el tren trasero que también en terreno irregular produce algunos rebotes.

Las carrocerías de los dos modelos son de sobra conocidas. El Peugeot interiormente es un poco más amplio que el Volkswagen, pero lo que más se agradece es su mayor capacidad de maletero a la hora de emprender un viaje, además se puede ampliar porque el asiento trasero es abatible parcialmente, cosa que en Golf es opcional. Por lo que respecta a sus equipamientos, en ninguno de los dos casos es una maravilla, si tenemos en cuenta su precio. En el Peugeot es un poco superior, pero por contra el Volkswagen tiene un mejor acabado. Hay que agradecer a las dos marcas que hayan equipado a estos dos coches con dirección asistida de serie, que contribuye notablemente a facilitar la conducción. A la hora de analizar las opciones es donde hay una mayor diferencia, siendo las del Golf mucho más caras.

	309 SRD-T	GOLF GTD
Cilindrada	1.769	1.588
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Inyección mec. y turbo	Inyección mec. y turbo.
Potencia máx/rpm	78 cv (57,5 kw)/4.300	70 cv (51,5 kw)/4.500
Par máx/rpm	16 mkg (157 Nm)/2.100	14 mkg (132 Nm)/2.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (Kg)	975	920
Acel 0-100km/h (s)	12,5	13,7
1.000 salida parada(s)	34,4	36,1
Vel Máx (km/h)	171,2	169,8
Consumo urbano	7,3	6,6
Consumo a 90 km/h	4,7	5,2
Consumo a 120 km/h	7,5	7,2
Frenada a 100 km/h (m)	54,2	51,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,4	70,1

ROVER 214 GSI

- VIRTUDES**
Buena presentación
Confort de marcha
Relación precio-calidad
- DEFECTOS**
Tacto del pedal del freno
Dirección pesada
Techo bajo
- PRECIO**
1.811.069 Ptas.

FIAT TIPO DGT 1.6

- VIRTUDES**
Habitabilidad
Consumos ajustados
Equipamiento completo
- DEFECTOS**
Dirección muy pesada
Desarrollos largos
Instrumentación muy complicada
- PRECIO**
1.762.538 Ptas.

FOR ESCORT GHIA 1.6

- VIRTUDES**
Buen acabado
Dirección suave
Antibloqueo de frenos opcional
- DEFECTOS**
Rebotes del tren trasero
Desarrollos largos
Asientos poco envolventes
- PRECIO**
1.617.208 Ptas.



CONTRAATAQUE TECNOLÓGICO

Los nuevos Rover serie 200, irrumpen en el mercado de los coches medios de tipo familiar y con carrocería de cinco puertas, con una excelente presentación, los últimos avances tecnológicos y un completísimo equipamiento de serie. En esta ocasión el pequeño de la gama y con el mejor nivel de equipamiento, el 214 GSI, es comparado a sus más directos rivales, modelos tan populares como son el Renault 19 o el Opel Kadett, líderes indiscutibles del mercado nacional, que sin duda se lo pondrán muy difícil al recién llegado. Mecánicamente, el Rover 214 GSI está por delante de todos sus rivales. Este monta un moderno motor construido en aluminio, alimentado por un eficaz sistema de inyección y una culata de cuatro válvulas por cilindro, elemento éste hasta ahora desconocido en vehículos europeos de esta cilindrada. El resultado es contundente, el 214, con mucha menos cilindrada que la de sus contrincantes, tiene

más potencia y un rendimiento similar, lo que contrasta con la veterania del motor del Kadett o del Escort, que están pidiendo a gritos una remodelación. El motor del Rover hace gala de una gran suavidad de funcionamiento y elasticidad, con un excelente rendimiento en cualquier tipo de régimen. Entre sus rivales, el rendimiento del Peugeot 309 es de todos el más

completo, gana en velocidad máxima y ofrece unas aceleraciones y recuperaciones muy buenas. En consumos el Kadett es el más económico, seguido del Fiat Tipo. Detrás se sitúa el Renault y el Ford, cerrando la lista el Rover y el Peugeot, que tienen un consumo similar. El enfoque claramente familiar de estos coches, hace que dispon-

gan de unas suspensiones blandas, pensadas para ofrecer un buen confort de marcha, pero con un elevado nivel de seguridad. De todos, el Peugeot es el que se comporta mejor, con unas reacciones del todo nobles, apoyado por una dirección muy eficaz y unos frenos potentes. Le siguen el Rover, el Fiat y el Opel, a los que hay que criticar una excesiva dureza de la

dirección, sobre todo en parado. El Renault y el Escort quedan relegados a los últimos lugares, debido a unas suspensiones demasiado blandas, que propician unos balances muy acusados en la carrocería. El Ford, además, es el que más tendencia tiene a seguir recto en las curvas. La moderna y atractiva carrocería del Rover contrasta con las for-

más tradicionales de sus rivales y especialmente con la del Escort, que es el más veterano. Por dentro el 214 cuenta con una presentación muy atractiva y un equipamiento completísimo. De sus rivales resalta el buen acabado del 19 y del Escort. En habitabilidad el Tipo es superior a los otros en casi todas las medidas excepto en capacidad, que gana el Kadett.

FICHA TÉCNICA

	ROVER	FIAT	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada	1.396 c.c.	1.580 c.c.	1.597 c.c.	1.598 c.c.	1.592 c.c.	1.721
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	4	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble
Potencia máx/rpm	95 CV (70kw)/6.250	83 CV (61kw)/6.000	90 CV (66kw)/5.800	82 CV (60kw)/5.400	94 CV (69kw)/5.700	92 CV (67,7kw)/5.750
Par máx/rpm	12,6 mkg (124Nm)/4.000	13,5 mkg (132Nm)/2.900	13,6 mkg (131Nm)/4.000	13,3 mkg (130Nm)/3.800	14,1 mkg (138Nm)/4.000	11 mkg (107,8Nm)/2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (Kg)	1.030	970	890	980	890	950
Acel 0-100km/h (s)	12,2	13,1	11,1	10,7	11,5	11,3
1.000 salida parada(s)	34,2	34,8	32,4	33,4	33,3	33,1
Vel Máx (km/h)	171,5	174,8	177	175	178,9	177,8
Consumo urbano	10,2	8,7	10,2	8,9	10,2	9,6
Consumo a 90 km/h	6,1	5,4	5,9	4,8	6,5	6,1
Consumo a 120 km/h	8,9	7,2	7,2	6,2	8,1	7,5
Frenada a 100 km/h (m)	56,2	47,5	52,2	50,6	51,4	53,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,5	66,5	71,6	71,2	70,5	71,4

OPEL KADETT 1.6 GL

- VIRTUDES**
Consumo bajo
Motor elástico
Maletero amplio
- DEFECTOS**
Posición de conducción
Manejo del cambio
- PRECIO**
1.701.789 Ptas.

PEUGEOT 309 SR

- VIRTUDES**
Prestaciones buenas
Manejo del cambio
Comportamiento noble
- DEFECTOS**
Acabado mejorable
Ventilación escasa
Dirección pesada
- PRECIO**
1.803.862 Ptas.

RENAULT 19 TXE

- VIRTUDES**
Buena terminación
Confort de marcha
Comportamiento
- DEFECTOS**
Asientos blandos
Ventilación escasa
Dirección pesada
- PRECIO**
1.803.319 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

PEUGEOT 309 GTI 16 v

VIRTUDES
Prestaciones
Comportamiento
Instrumentación completa

DEFECTOS
Calidad de Acabado
Tacto del pedal de freno
Climatización

PRECIO
2.403.688 Ptas.

OPEL KADETT GSI 16 v

VIRTUDES
Prestaciones
Motor potente y dócil
Postura de conducción

DEFECTOS
Visibilidad posterior
Climatización
Dirección dura sin servo

PRECIO
2.413.072 Ptas.



16V: DE PODER A PODER

CON la reciente aparición en nuestro mercado de la nueva versión 309 de Peugeot, son innumerables todas las versiones que están a la venta con culata de 16 válvulas. En esta ocasión veremos algunos pros y contras con uno de sus más directos competidores, el Opel Kadett 16 válvulas, los 309

GTI 16V y Kadett GSI 16V son deportivos de cuerpo entero, coches que rozan la barrera de los 220 km/h de velocidad punta, que aceleran con rabia para cubrir el kilómetro con salida parada en menos de 29 segundos, dos valores que hasta hace pocos años quedaban reservados para modelos míticos, nombres como Ferrari, Porsche o Lamborghini.

Y todo ello con unos precios más que razonables para la categoría de las mecánicas puestas en juego por Opel y Peugeot, así co-

mo sus carrocerías. Las suspensiones del Peugeot, mucho más rígidas que las del Opel, permiten rodar mucho más alegre sin ningún tipo de problema. El 309 entra en las curvas con una rapidez impresionante y al menor giro de volante las cuatro ruedas se pegan al suelo con desesperación.

El Kadett se queda un escalón por debajo; sus suspensiones tienen otro aire más familiar y no maltratan el físico de sus ocupantes, como el anterior. La carrocería del Peugeot toma menos inclinación que la del Kadett, tanto en aceleración como en frenadas.

Los frenos del Kadett son algo mejores que los del 309, la diferencia es pequeña pero se percibe desde el primer instante. Los cuatro discos utilizados tanto por el 309 como por el Kadett soportan bien los tramos más duros y no dan muestra de debilidad.

Los interiores hacen honor a las siglas exhibidas en su exterior; son interiores con un aire deportivo bastante marcado; asientos envolventes, volantes de cuero y tableros de instrumentación bastante completos. El Kadett hace gala de una postura de conducción muy agradable, mientras que el 309 tiene el cuadro de mandos más completo. La elección es muy difícil, el Peugeot es más deportivo, mientras que el Opel es más dócil, aunque no menos agresivo.

FICHA TÉCNICA

	309 GTI	KADETT GSI
Cilindrada	1.905	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	160 (118Kw)/6.500	157 (116Kw)/6.000
Par máx/rpm	18 mkg (177Nm)/5.000	21 mkg (203Nm)/4.800
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera
Frenos (del/tras)	Disc vent/Discos	Disc vent/ Discos
Peso (Kg)	975	1.000
Accel 0-100km/h (s)	8,2	8,2
1.000 salida parada(s)	28,7	29,2
Vel Máx (km/h)	220,5	220,7
Consumo urbano	11,8	11,2
Consumo a 90 km/h	6,5	6,4
Consumo a 120 km/h	9,2	9,1
Frenada a 100 km/h (m)	49,3	38,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	72,4



MOTARDS®

NO TODOS LOS ZAPATOS SIRVEN PARA IR EN MOTO.

ASANA®

Campeón del Mundo de 125 cc.



*Motards
Si,
Alex Ciaville*

OPEL KADETT GT

VIRTUDES

Estabilidad
Consumos ajustados
Silencio de marcha

DEFECTOS

Desarrollos largos
Dirección pesada
Equipo pobre

PRECIO

1.811.788 Ptas.

OPEL VECTRA GL

VIRTUDES

Consumo bajo
Buen acabado
Comportamiento

DEFECTOS

Equipo pobre
Desarrollos largos
Dirección pesada y lenta

PRECIO

1.954.788 Ptas.

PEUGEOT 309 GT

VIRTUDES

Comportamiento rutero
Dirección agradable
Manejo del cambio

DEFECTOS

Consumo elevado
Ventilación escasa
Acabado

PRECIO

1.915.862 Ptas.



SEIS PARA TODA LA FAMILIA

DENTRO de cada una de las tres marcas aquí representadas, dos modelos representan distintas formas de ver al coche medio familiar. Con dimensiones externas similares y mecánicas idénticas, los tipos de carrocería, el equipo y la distribución interior marcarán las diferencias fundamentales para optar entre el modelo «grande» o el compacto.

Si mecánicamente y atendiendo a sus prestaciones estos seis coches están englobados en un mismo nivel, no ocurre lo mismo en cuanto a sus precios de compra. Por debajo, quien marca la pauta es el R-19 TXE Chamade, el más atractivo sin lugar a dudas en este apartado por su ajustado precio de 1.800.000 pesetas y su elevado nivel de equipo. Por arriba es el Peugeot 405 GR el que se destaca con 2.140.000 pesetas, marcando con este precio las 350.000 pesetas entre las que se mueven estos seis modelos y que determinarán el aspecto económico de la comparati-

va. Prescindiendo de esta faceta puramente económica, pueden marcarse no obstante diferencias de personalidad y habitabilidad.

De los seis coches pueden sacarse como conclusiones generales que el más económico, en cuanto a consumo y mantenimiento, es el Opel Kadett 1.6 GT, el más espacioso en cuanto a sus interiores el Opel Vectra 1.6, el más barato en

su precio de compra el Renault 19 TXE Chamade, el más equipado el Renault 21 GTS, el más rápido el Peugeot 405 GR y el más nervioso el Peugeot 309 GT.

Los Opel acuden al mismo motor de 1.5 y 82 caballos para propulsar su Kadett y su Vectra. Son los menos potentes de esta comparativa y sus mecánicas están enfocadas claramente hacia la fiabili-

dad y el bajo consumo. El Kadett ha visto mejorada su habitabilidad respecto al anterior modelo y, tanto él como el Vectra poseen un carácter tranquilo de largos desarrollos que, en el caso de este último, se ve acentuado por un elevado peso.

La elección entre el Renault 309 GT o el 405 GR vendrá determinada por, además de las cuestiones económicas o estéticas, por una

marcada diferencia de peso y volumen que distingue las personalidades de estos dos coches. El motor de 1,9 litros se muestra en el 309 muy nervioso y con muy buenas respuestas a todo régimen, eso sí, penalizando un consumo ligeramente superior al de sus rivales. El Peugeot 405, por su parte, con 90 kilos más, acusa este peso aunque, gracias a una mejor aerodinámica

no acusa un incremento de consumos.

Renault, consciente de su liderazgo de ventas, ha querido dotar a sus modelos de un mayor equipo dentro de unos precios ajustados. El motor de 92 caballos presenta la misma personalidad en ambos, con un comportamiento discreto, y la decisión entre uno y otro vendrá dada por sus capacidades.

FICHA TECNICA

	KADETT 1.6 GT	VECTRA 1.6	309 GT	405 GR	R-19 TXE	R-21 GTS
Cilindrada	1.598	1.598	1.905	1.905	1.721	1.721
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble
Potencia máx/rpm	82 cv (60kw)/5.400	82 cv (60kw)/5.400	105 cv (77kw)/5.600	110 cv (81kw)/6.000	92 cv (68kw)/5.750	92 cv (68kw)/5.750
Par máx/rpm	13,3 mkg (130nm)/3.800	13,2 mkg (130nm)/2.600	16,2 mkg (159nm)/3.000	16,5 mkg (162nm)/3.000	14,1 mkg (138nm)/3.000	14,1 mkg (138nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc vent/Tambor	Disc vent/Tambor	Disc vent/Tambor	Disc vent/Tambor	Disc vent/Tambor	Disc vent/Tambor
Peso (Kg)	980	1.005	930	1.020	950	990
Accel 0-100km/h (s)	10,7	12,9	9,5	10,9	11,3	14,2
1.000 salida parada(s)	33,4	34,6	31,2	32,4	33,1	35,2
Vel Máx (km/h)	175,2	170,6	181,1	184,7	178	175,4
Consumo urbano	8,9	7,8	9,4	10,8	9,4	10,8
Consumo a 90 km/h	4,8	4,8	6,2	5,8	6,2	5,8
Consumo a 120 km/h	6,2	8,1	8,3	7,2	8,3	7,2
Frenada a 100 km/h (m)	50,6	49,8	38,2	48,1	53,2	58,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	71,2	67,8	69,8	71,3	71,4 db	69,0

PEUGEOT 405 GR

VIRTUDES

Comodidad de marcha
Aerodinámica
Buenos frenos

DEFECTOS

Quinta muy larga
Asientos delanteros cortos
Motor perezoso

PRECIO

2.141.793 Ptas.

RENAULT CHAMADE

VIRTUDES

Acabado y equipo
Confort y silencio de marcha
Comportamiento

DEFECTOS

Dirección imprecisa
Ventilación escasa
Prestaciones mediocres

PRECIO

1.803.319 Ptas.

RENAULT 21 GTS

VIRTUDES

Amplitud interior
Frenos eficaces
Buen equipo

DEFECTOS

Detalles de acabado blandos
Asientos blandos
Motor perezoso

PRECIO

2.027.819 Ptas.

MAZDA 323 GT

VIRTUDES
Relaciones de cambio.
Acabado impecable
Equipamiento bueno

DEFECTOS
Maletero reducido
Asiento mal abatible
Escasa aireación

PRECIO
2.910.514 Ptas.

OPEL KADETT GSi 16 V

VIRTUDES
Motor muy progresivo
Prestaciones brillantes
Frenos eficaces

DEFECTOS
Pérdidas de motricidad.
Escasa visibilidad trasera.
Dirección pesada

PRECIO
2.413.027 Ptas.



SINFONIA DE VALVULAS

FRENTE a la moda de los coches con turbo, en los últimos años hemos venido asistiendo a la proliferación de los pequeños automóviles con motores de más de 2 válvulas por cilindro, generalmente 4, que han originado que la denominación 16 V sea ya equivalente a la de coche deportivo.

Aunque muy recientemente han aparecido algunos otros modelos, como el Peugeot 309 o el Renault 19, la oferta se completa con 4 coches, dos japoneses (Honda y Mazda) y dos alemanes (Opel y Volkswagen), cada uno con su propia personalidad y características, pero todos con el común denominador de las culatas multiválvulas y sus altas prestaciones: los 200 kilómetros por hora son una barrera a la que llegan, con facilidad o en condiciones favorables, pero no infranqueable.

El Mazda 323 es un coche que

se hizo mítico por sus brillantes actuaciones en el campo de los rallyes, gracias a su manejabilidad, con la que suple a su menor potencia. Sin embargo, no nos debemos equivocar porque el 323 normalmente vendido es un tracción delantera, muy bien resuelto, que

ahora se ha desdoblado en dos carrocerías, ambas con idéntica mecánica. Ofrece un equipamiento muy completo y un nivel de terminación irreprochable, posiblemente el mejor del lote. Un maletero reducido y un motor poco brillante a bajas revoluciones es lo peor.

Poco se puede decir del Opel Kadett GSi que no se conozca. La versión de 16 válvulas es la más potente de sus rivales, pero lo que más destaca no es su potencia intrínseca, sino la forma en que se manifiesta: es el único motor multiválvulas de menos de 2 litros que

tiene un buen rendimiento a bajas revoluciones y que «tira» bien en regímenes altos. En suma, una delicia. Pero como todo se paga, el Opel es algo gastón en combustible y sobre todo, acusa una notable falta de motricidad. El tren delantero del GSi no es lo suficientemente rígido como para transmitir los 157 caballos de potencia al suelo y a menudo patina la rueda. Como otra de sus grandes virtudes, sus excelentes frenos. Y dos defectos: la escasa visibilidad hacia atrás y la dureza de la dirección, que hacen imprescindible la asistencia.

Pero a favor de este agradable y excelentemente bien terminado coche japonés hay una gran baza: su comportamiento en curva. Un elaborado estudio de suspensiones hace que las ruedas traseras siempre estén verticales al suelo, con lo que el comportamiento es noble y el paso por curva se puede llevar hasta extremos inimaginables. Esta es su gran baza y donde gana a muchos de sus rivales más poderosos. Además, una estética muy cuidada y un equipamiento completísimo, en el que no faltan elementos como el acondicionador de aire, le hacen situarse en los lugares más altos de aceptación y eficacia.

El Volkswagen Golf GTi es un clásico que cualquier fabricante se propone si no imitar, al menos acercarse a sus niveles. La versión de 16 válvulas, aunque ya no es la más potente (el compresor G ha dado lugar a una nueva generación de VW Golf), si la que, por ahora, goza del carácter más deportivo. Su gran virtud es precisamente su homogeneidad: no hay nada malo.

FICHA TECNICA

	HONDA	MAZDA	OPEL	VOLKSWAGEN
Cilindrada	1.595	1.840	1.998	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	139 CV (102 Kw)/6.800	140 CV (111 Kw)/6.500	157 CV (115 Kw)/6.000	139 CV (102 Kw)/6.100
Par max/rpm	14,6 mkg /5.700	16,6 mkg /4.700	20,7 mkg /4.800	17,1 mkg / 4.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos ventilados/discos	Discos ventilados/discos	Discos ventilados/discos	Discos ventilados/discos
Peso (Kg)	920	1.035	1.000	960
Aceleración 0-100km/h (s)	9,0	8,7	8,6	9,6
1.000 salida parada(s)	30,6	30,1	29,2	30,1
Vel Máx (km/h)	192	198	221	209
Consumo urbano	9,2	9,5	11,2	10,0
Consumo a 90 km/h	5,7	6,1	6,4	6,3
Consumo a 120 km/h	8,2	8,7	8,4	7,3
Frenada a 100 km/h (m)	43	46,3	38,2	45
Sonoridad a 90 Km/h (db)	66,9	67,8	72	67,8

HONDA CIVIC 1.6 16 V

VIRTUDES
Acabados buenos
Equipamiento completo
Buen comportamiento

DEFECTOS
Maletero reducido
Ventilación escasa
Tacto del pedal de freno

PRECIO
2.653.288 Ptas.

VW GOLF GTI 16 V

VIRTUDES
Comportamiento Buena habitabilidad
Maletero versátil

DEFECTOS
Interiores sobrios
Acabado mejorable
Opciones caras

PRECIO
2.349.311 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

ALFA ROMEO 33 BOXER 16V

VIRTUDES
Motor brillante
Equipamiento completo
Estética deportiva

DEFECTOS
Pérdidas de motricidad
Pedales desplazados
Altura interior justa

PRECIO
2.130.445 Ptas.

VW GOLF GTI 16V

VIRTUDES
Comportamiento
Habitabilidad
Versatilidad del maletero

DEFECTOS
Interior muy sobrio
Detalles de acabado
Opciones caras

PRECIO
2.448.246 Ptas.



REGRESO A LA LUCHA

Con el 33 16V, Alfa se hace eco de sus orígenes victoriosos en el mundo de la competición y nos presenta todo un deportivo, que en esta ocasión es comparado con su principal competidor: el Volkswagen Golf GTI 16V.

Así como los cambios estéticos de la nueva generación de los Alfa

han supuesto una gran renovación, los interiores por contra no han cambiado demasiado. En el frontal los faros son ahora mucho más afilados y resalta el emblema de la marca en la calandra del radiador. El faldón delantero inserta los faros supletorios y unas generosas tomas de aire. Por detrás lo más destacable es el espectacular alerón sobre la tapa del maletero. Gracias al excelente trabajo de diseño y aerodinámica el 33 parece un modelo totalmente nuevo, mientras que el Golf mantiene una

línea mucho más discreta y familiar. Sin duda el potencial comprador del Alfa tendrá gustos estéticos radicalmente distintos al del comprador del Golf.

Sobre el motor del Golf no hay mucho que decir que no se haya dicho ya. Fue el primero en incorporar la tecnología de cuatro válvulas por cilindro y es de funcionamiento suave y brillante, a pesar de carecer de potencia a pocas revoluciones. Por su parte, el motor del Alfa ha experimentado una revisión completa, consiguiendo un rendimiento muy brillante incluso a bajo régimen de vueltas, lo que le lleva a ganar a su rival en este apartado.

En comportamiento el coche alemán se toma la revancha. El Golf pasa por cualquier curva de forma imperturbable y con una eficacia notable. En el italiano, aparecen enseguida pérdidas de motricidad, balanceos de la carrocería y rebotes en el tren trasero, impensables en su rival. En cuanto a equipamiento el del Alfa es francamente estelar y aventaja sin piedad a su oponente. La posición al volante es mejor en el Golf, ya que los pedales y el volante, quedan perfectamente centrados. También los pasajeros viajarán mejor en el alemán, ya que disponen de un habitáculo más alto, mientras que el Alfa dispone de un maletero más grande.

FICHA TÉCNICA		
	ALFA 33 16V	VW GOLF GTI 16V
Cilindrada	1.712	1.781
Nº de cilindros	4, Boxer	4 en línea
Nº de válvulas	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	132 CV (97kw)/6.500	139 CV (102kw)/6.100
Par máx/rpm	15,4 mkg (151Nm)/4.600	17,1 mkg (167Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera
Frenos (del/tras)	Disc. vent./tamboros	Disc vent./discos
Peso (Kg)	950	960
Acel 0-100km/h (s)	8,4	9,6
1.000 salida parada(s)	-	30,1
Vel Máx (km/h)	203	209
Consumo urbano	10,5	10,0
Consumo a 90 km/h	5,9	6,3
Consumo a 120 km/h	7,9	7,3
Frenado a 100 km/h (m)	-	45,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	-	67,8

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 picos 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

PEUGEOT 405 BREAK

VIRTUDES
Motor nervioso
Dirección precisa
Cambio suave

DEFECTOS
Insonorización
Consumo
Detalles de acabado

PRECIO
2.281.593 Ptas.



RENAULT 21 NEVADA

VIRTUDES
Equipo muy completo
Frenos ABS
Velocidad punta

DEFECTOS
Desarrollos largos
Peso excesivo
Cuadro digital

PRECIO
2.291.669 Ptas.

FAMILIARES CON VOLUMEN

Si bien en España los «break» o familiares no gozan de unas ventas comparables a las registradas en otros países europeos, no dejan de ser una elección acertada en los casos de familias numerosas que se desplacen ocasionalmente por carretera. Los tres coches de esta comparativa ofrecen una ex-

celente capacidad interior, con un maletero capaz de transportar un importante equipaje y transformable en furgoneta al abatir los asientos. En el caso del Renault 21 Nevada, puede optarse también como opción por una tercera fila de asientos con cinturones de seguridad que suponen unas plazas extra para los más pequeños.

El comportamiento de los tres modelos puede calificarse de satisfactorio dadas sus importantes dimensiones que pudieran hacer pensar en coches más torpes. No

es así y los tres se mueven con soltura incluso cargados. En este aspecto hay que destacar al Peugeot 405 Break como el más nervioso. Su motor y su caja de cambios le hacen ser más vivo en sus respuestas frente al Nevada y al Passat, que poseen unos desarrollos de cambio más largos. El Peugeot gasta por ello un poco más que sus rivales, pero sin que llegue a ser una diferencia significativa.

En cuanto a equipo, es el Renault quien se lleva el gato al agua por su superior dotación de fábrica. El Volkswagen, siendo el más caro de los tres, posee un equipo muy parco, aunque eso sí, dispone de una calidad de acabado superior a los franceses y una capacidad de carga ligeramente superior. Cualquiera de estas tres berlinas de clase media-alta puede ser la solución para un uso familiar en carretera.

VW PASSAT VARIANT

VIRTUDES
Línea atractiva
Calidad de acabado
Confort de marcha

DEFECTOS
Precio
Desarrollos largos
Equipo justo

PRECIO
2.887.120 Ptas.

FICHA TECNICA			
	405 BREAK	R-21 NEVADA	VW PASSAT VARIANT
Cilindrada	1.905	2.165	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Inyección	Inyección
Potencia máx/rpm	110 cv (81kw)/6.000	110 cv (81kw)/5.000	107 cv (79kw)/5.400
Par máx/rpm	16,3 mkg (160nm)/3.000	17,1 mkg (168nm)/4.500	15,7 mkg (154nm)/3.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc vent/Discos	Disc vent/Discos	Disc vent/Tambor
Peso (Kg)	1.205	1.210	1.170
Accel 0-100km/h (s)	11,0	11,2	13,5
1.000 salida parada(s)	31,9	32,8	34,7
Vel Máx (km/h)	182,6	189,1	184,5
Consumo urbano	11,8	11,0	11,4
Consumo a 90 km/h	7,4	7,0	6,8
Consumo a 120 km/h	8,2	7,6	8,3
Frenada a 100 km/h (m)	48,6	35,8	48,6
Sonoridad a 90 km/h	71,3 db	69,3 db	66,5 db



ESTILO CON MUCHA MARCHA

Al aparecer el nuevo Lancia Dedra en sus diferentes versiones, la cita con sus rivales más directos, es obligada. En este caso comparáramos el modelo dotado de mecánica turbodiesel, con el Renault 21 y el Peugeot 405 también en versiones movidas por el combustible más barato. Dos co-

nocidos de todo el mundo con las suficientes virtudes como para ponerle las cosas difíciles al italiano. En todos los casos, la entrada del turbo se realiza a partir de las 2.500 revoluciones por minuto. La sobrealimentación les permite superar honestamente un tema tan importante como el de las prestaciones. El que más gasta con diferencia es el Renault 21, ya que cuenta con el propulsor más veterano. El Peugeot 405 es el más económico, y no por ello resulta menos brillante.

El Lancia se confirma como un conjunto homogéneo y con clase dentro de un segmento en el que quizá esto último escasee, debido al carácter masivo de las otras marcas.

El motor turboalimentado del Tipo no lo deja mal situado ni en consumos ni en prestaciones, pero el aspecto en el que sí pierde terreno, es en la habitabilidad y en el equipamiento.

En esto último, el Renault arrasa pues en la marca del rombo tienen muy claro que el público va-

lora mucho este aspecto. El precio en relación es el más recortado de los tres aunque incluya de serie el aire acondicionado.

Las bazas del Peugeot son su comportamiento y su mayor habitabilidad, además de contar con la mecánica más brillante.

En definitiva, el Lancia no inquieta demasiado a los modelos más afianzados.

FICHA TECNICA			
	LANCIA	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada	1.929	1.769	2.068
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2
Alimentación	Bomba Iny. + Turbo	Bomba Iny + Turbo	Bomba Iny + Turbo
Potencia máx/rpm	92 cv (66kw)/4.100	90 cv (66kw)/4.300	88 cv (65kw)/4.250
Par máx/rpm	19,4 mkg (186nm)/2.400	18,5 mkg (180nm)/2.100	18,5 mkg (181nm)/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Disc/Tambor	Disc vent/Tambores
Peso (Kg)	1.200	1.080	1.130
Accel 0-100km/h (s)	13,0	13,5	13,2
1.000 salida parada(s)	34,7	35,3	34,8
Vel Máx (km/h)	181	180	178
Consumo urbano	6,7	6,7	10,3
Consumo a 90 km/h	5,5	4,6	5,6
Consumo a 120 km/h	7,6	7,7	6,7
Frenada a 100 km/h (m)	40,3	53,6	59,9
Sonoridad a 90 km/h(db)	66,5	67,9	70,9

LANCIA DEDRA TDS

VIRTUDES
Acabado
Consumo
Distancias de frenado

DEFECTOS
Habitabilidad reducida
Tacto de frenos
Peso excesivo

PRECIO
2.482.879 Ptas.

PEUGEOT 405 SRDT

VIRTUDES
Relación prestaciones/consumo
Comportamiento rutero
Habitabilidad

DEFECTOS
Terminación
Ausencia de ABS
Alumbrado mediocre

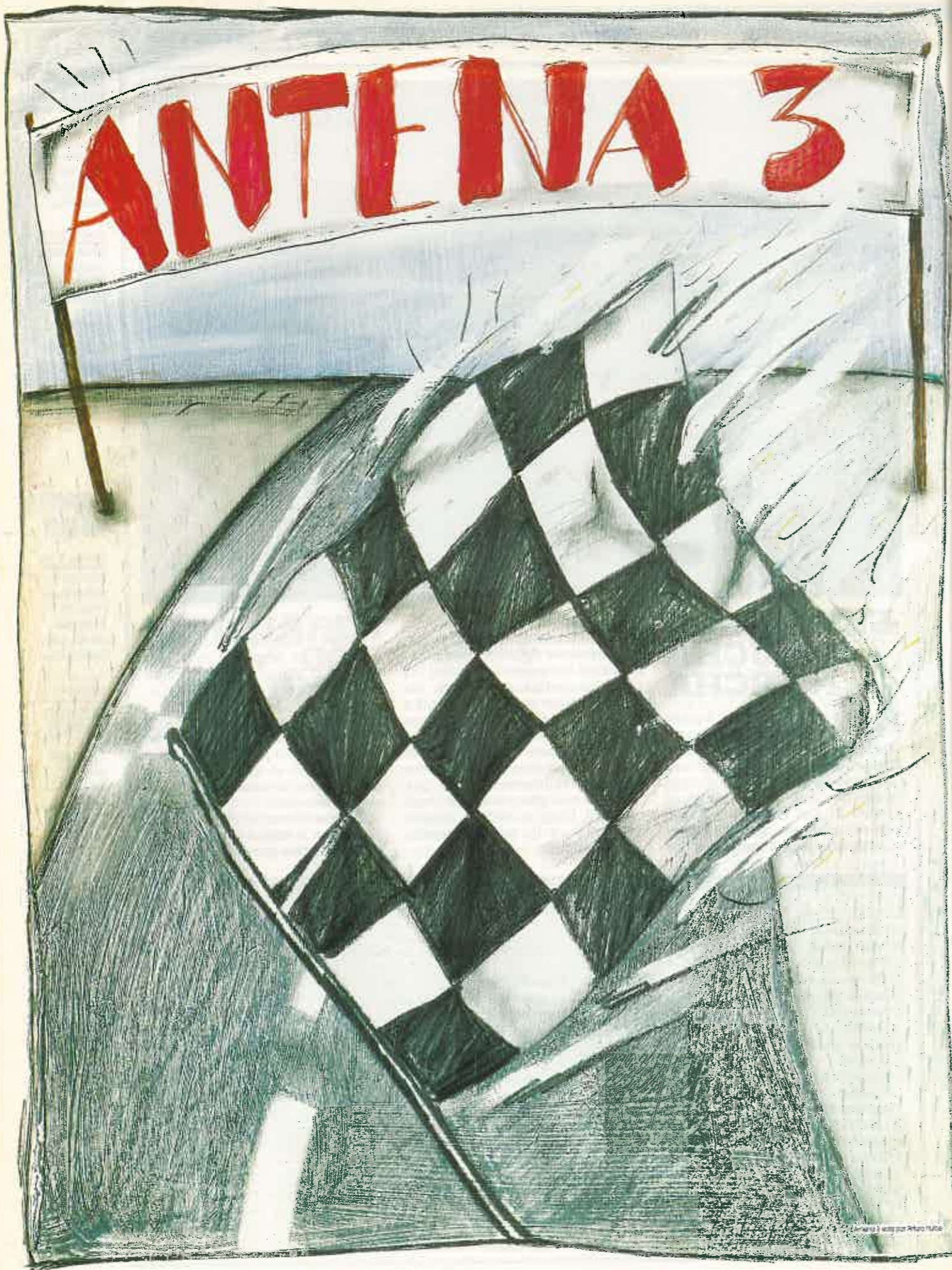
PRECIO
2.702.793 Ptas.

RENAULT 21 TDx

VIRTUDES
Precio
Equipamiento completo
Confort de marcha

DEFECTOS
Asientos blandos
Balanceos de carrocería
Vibraciones al ralentí

PRECIO
2.441.669 Ptas.



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

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

VOLVO 460 GLE

VIRTUDES

Confort general.
Climatización potente.
Frenos potentes.

DEFECTOS

Desarrollos muy largos.
Motor ruidoso.
Asientos blandos.

PRECIO

2.902.338 Ptas.

VOLVO 460 TURBO

VIRTUDES

Motor elástico.
Confort general.
Dirección suave y precisa.

DEFECTOS

Asientos blandos.
Autonomía escasa.
Precio elevado.

PRECIO

3.365.434 Ptas.



GRANDES CON MALETA

EL Volvo 460 es el modelo que completa la serie 400 de la marca sueca. Aunque en principio pueda parecer que el 460 no es más que un Volvo 440 con maletero, lo cierto es que este último coche apunta más alto. Su capacidad interior ha aumentado considerablemente y el nuevo 460 pasa a ser

una auténtica berlina familiar de tipo medio alto. Dos son los modelos que están disponibles en nuestro mercado: el Volvo 460 GLE y el 460 Turbo. Ambos poseen el mismo motor de origen Renault con 1.721 centímetros cúbicos e inyección electrónica, pero, como especifica la propia denominación de cada modelo, uno es atmosférico con 106 caballos de potencia y el otro es turboalimentado, desarrollando una potencia de 122 caballos.

Los dos modelos son muy agrada-

bles de conducir e incluso, en el modelo más potente, la entrada del turbo es muy suave y progresiva, empujando desde poco más de dos mil revoluciones por minuto. Por supuesto, ninguno de estos vehículos tiene pretensiones velocísticas y los 180 por hora de velocidad punta en el 460 GLE y los 196 kilómetros por hora de velocidad máxima en el 460 Turbo son unas prestaciones más que satisfactorias para unos modelos en donde el confort y la seguridad mandan.

El equipamiento interior es bastante completo en las dos versiones, siendo la versión turboalimentada la mejor equipada. Entre los elementos más destacables están el asiento regulable en altura y el aire acondicionado montado en serie en ambos modelos. El cuadro de instrumentos pasa de ser extremadamente parco en la versión GLE a ser muy completo en la versión Turbo, con manómetros para medir la presión de aceite y de soplado del turbo, además de poseer un completo ordenador de a bordo que ofrece una información muy útil al conductor.

Los nuevos Volvo 460 son, en términos generales, unos modelos con unas buenas virtudes ruterías y una excelente predisposición para realizar viajes con la familia e incluso para realizar cualquier desplazamiento urbano.

FICHA TÉCNICA		
	460 GLE	460 TURBO
Cilindrada	1.721	1.721
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyec. elect. + turbo
Potencia máx/rpm	106 cv (78kw)/5.500	122 cv (90kw)/5.400
Par máx/rpm	14,8 mkg (145nm)/3.900	17,8 mkg (175nm)/3.300
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos + (ABS)
Peso (Kg)	1.003	1.035
Accel 0-100km/h (s)	13,2	10,1
1.000 salida parada(s)	34,4	31,1
Vel Máx (km/h)	180,3	196,2
Consumo urbano	9,8	13,4
Consumo a 90 km/h	6,7	6,7
Consumo a 120 km/h	9,2	9,5
Frenada a 100 km/h (m)	50,3	42,5
Sonoridad a 90 km/h.(db)	65,4	68,5



SOLO PARA ELEGIDOS

ESTOS dos modelos deportivos de tracción integral, aunque con distintas características técnicas, harían las delicias de todos los amantes de la buena conducción. Sin embargo, a la hora de elegir hay varios puntos a tener en cuenta. La estética es uno de ellos. El Golf Rallye es mucho más moder-

no de línea, aunque el Lancia aguanta bien el paso del tiempo y ahora tiene un aspecto más agresivo. Las diferencias entre ambos radican en el motor. Mientras el Golf utiliza el motor de 1,8 litros del GTi con un compresor volumétrico y se logra una potencia de 160 caballos, el Lancia ha estrenado culata de 16 válvulas, lo que, unido a un turbocompresor, le hace alcanzar los 200 caballos.

A pesar de los 40 caballos menos en el Golf, los datos demuestran que se acerca e incluso llega

a superar en algunas mediciones de recuperaciones al Integrale. Mientras el Golf tiene mejor respuesta a bajo régimen, consiguiendo una aceleración progresiva, el Integrale es vago a bajo régimen y responde mejor cuando se rueda en alta, tras una brusca entrada del turbo.

En cuanto al sistema de tracción integral de Lancia, manda más potencia al eje trasero en circunstancias normales; en suelo deslizante reparte ésta en función del agarre de cada rueda. El Golf sin embargo, mantiene la tracción delantera normalmente y un acoplador viscoso se encarga de repartir la fuerza en situaciones de deslizamiento. Sentados al volante del Integrale tenemos un salpicadero más deportivo, mientras, en el Golf no se ha tenido en cuenta este aspecto y se ha utilizado el mismo cuadro de todos los Golf, aunque con unos interiores más sobrios, en los que destaca la piel de sus asientos. Por contra, el ABS es de serie en el Golf, teniendo que pagar casi 300.000 pesetas en el Integrale. En síntesis, conducir uno de estos coches forma parte de los sueños de muchos amantes de las emociones fuertes.

El Rallye, mucho más dócil, es la opción más razonable; el Integrale, sin ser un coche de competición, requiere «mano dura» cuando decidimos rodar fuerte.

FICHA TÉCNICA		
	VW RALLYE G 60	DELTA 16 V
Cilindrada	1.763	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	4
Alimentación	Inyección +compresor	Inyección + turbo
Potencia máx/rpm	160 CV (118kw)/5.600	200 CV (147kw)/5.500
Par máx/rpm	23 mkg (226Nm)/4.000	31 mkg (303Nm)/3.000
Tracción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos(ABS)	Discos vent/Discos
Peso (Kg)	1.195	1.250
Accel 0-100km/h (s)	7,9	6,4
1.000 salida parada(s)	28,7	27,3
Vel Máx (km/h)	209	218
Consumo urbano	10,8	12,7
Consumo a 90 km/h	7,8	8,6
Consumo a 120 km/h	10,6	12,2
Frenada a 100 km/h (m)	45,3	41,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,1	71,0

VW GOLF RALLYE

VIRTUDES

Motor progresivo
Suspensión eficaz
ABS de serie

DEFECTOS

Instrumentación pobre
Cambio impreciso
Tracción total incompleta

PRECIO

4.040.622 Ptas.

LANCIA DELTA INTEGRALE

VIRTUDES

Excelente comportamiento
Prestaciones brillantes
Buen reparto de potencia

DEFECTOS

Consumo elevado
Ventilación interior justa
Brusquedad del turbo

PRECIO

4.183.714 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

VW CARAVELLE CARAT

VIRTUDES

Vehículo cómodo
Equipo completo
Comportamiento

DEFECTOS

Manejo del cambio
Acceso plazas delanteras
Balanceo de la carrocería

PRECIO

4.030.767 Ptas.

RENAULT ESPACE TXE

VIRTUDES

Vehículo cómodo
Prestaciones
Acabado

DEFECTOS

Climatización
Balanceo de la carrocería
Frenos de fácil fatiga

PRECIO

3.344.668 Ptas.



VOLUMEN DE GRAN LUJO

PARA quien quiera disponer hoy en día de un vehículo familiar apto para más de cinco componentes cómodamente sentados y espacio suficiente para el equipaje, tendrá que acudir a uno de estos conceptos a mitad de camino entre un turismo y una furgoneta. Los dos contendientes de esta

comparativa tienen un punto en común, su finalidad es conseguir ante todo un vehículo amplio y confortable. La Volkswagen Caravelle gana la partida en cuanto a comodidad al disponer de más amplitud gracias a sus generosas dimensiones interiores. Se puede poner uno casi de pie mientras que en la Renault Espace el habitáculo está más próximo al de un turismo.

Sin embargo, el vehículo francés aventaja al coche alemán en que resulta más polivalente, permitiendo el anclaje de sus asientos mu-

chas y variadas combinaciones. En la Caravelle, los asientos posteriores son por el contrario fijos, perdiendo parte de la funcionalidad que posibilitaría el espacio disponible. Sólo podrá mover en este caso los asientos intermedios aunque dispone de un maletero muy generoso frente al casi inexistente de la Espace... Al volante también se acusan diferencias de concepto. Mientras que en la Espace la posición de conducción es similar a la de un turismo, la Caravelle mantiene una disposición de sus elementos clásica de las furgonetas, estando la palanca de cambios demasiado separada del volante. El comportamiento de ambas sorprende por su eficacia y teniendo en cuenta sus considerables tamaños se mueven con una agilidad notable. La Renault Espace posee unas reacciones y aceleraciones muy próximas a las de un turismo y la Volkswagen Caravelle impresiona con una elasticidad de motor y una estabilidad de la caja loables. Lástima que las relaciones de la caja estén enfocadas más hacia el ahorro de combustible que en la comodidad de manejo, terreno en el que la Caravelle pierde terreno frente a la Espace, más fácil de conducir y con un consumo más sobrio pese a su mayor nervio. La Espace, más barata, será más apta para uso familiar que la equipada y exclusiva Carat.

FICHA TÉCNICA

	ESPACE TXE	CARAVELLE
Cilindrada	1.995	2.109
Nº de cilindros	4, en línea	4, boxer
Nº de válvulas	2, en cabeza	2, en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	120 cv / 5 500	112 cv / 4 800
Par máx/rpm	17,1 mkg / 4 500	17,7 mkg / 2.800
Tracción	Delantea	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera, asistida	Cremallera
Frenos (del/tras)	Disc vent./disc, ABS	Discos/tambor
Peso (Kg)	1.300	1.730
Acel 0-100km/h (s)	12,9	17,0
1.000 salida parada(s)	34,5	37,6
Vel Máx (km/h)	174,1	148,2
Consumo urbano	11,9	14,7
Consumo a 90 km/h	7,8	9,8
Consumo a 120 km/h	10,5	16,1
Frenada a 100 km/h (m)	42,3	54,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	68,2



Castrol

el máximo especialista mundial en lubricación

CITROEN XM DIESEL

VIRTUDES

Consumo mínimo.
Comportamiento general.
Equipamiento.

DEFECTOS

Motor insuficiente.
Rumorosidad.
ABS opcional.

PRECIO

3.150.000 Ptas.

CITROEN XM TURBO DIESEL

VIRTUDES

Motor brillante.
Comportamiento general.
Consumo mínimo

DEFECTOS

Cambio áspero.
Rumorosidad.
ABS opcional.

PRECIO

4.000.000 Ptas.



TREN DE LARGO RECORRIDO

La gama Citroën XM sigue creciendo y a las versiones de gasolina se unen dos nuevas variantes diesel. Una con un motor de 2.138 centímetros cúbicos atmosférica y otra con uno de 2.088 centímetros cúbicos turbo alimentada, equipados con culatas de tres válvulas por cilindro, una moda

que se está extendiendo a las mecánicas de este tipo. Entre los dos motores hay una gran diferencia de comportamiento; mientras que el turbo diesel hace gala de una gran agilidad y sus 110 caballos de potencia le permiten unas prestaciones muy buenas con una velocidad máxima superior a 190 kilómetros por hora, el atmosférico con tan sólo 83 caballos se muestra insuficiente para mover con la soltura que cabría esperar el peso del coche, sobre todo en adelantamientos, y en zonas viradas donde es

necesario hacer un uso intensivo del cambio. Algo muy favorable de estos motores es su buena disposición para subir de vueltas. En el sobrealimentado para conseguir esto han recurrido a un turbocompresor de origen Mitsubishi de baja inercia. Otra cosa favorable de estos motores son sus consumos super ajustados que los convierten en vehículos ideales para realizar largos viajes a buena marcha, siendo especialmente recomendados para toda aquella persona que realiza una cantidad elevada de kilómetros al año y que necesita un vehículo de sus características. El atmosférico gracias a su buen rendimiento a bajas revoluciones permite andar por la ciudad más congestionada con toda tranquilidad con un consumo irrisorio. Mientras que el turbo se desenvuelve como si fuese un coche de gasolina en cualquier terreno.

En el caso de la versión atmosférica, Citroën ha decidido un nivel de equipamiento denominado Luxe, que es muy completo, mientras que en el Turbo la terminación es la Grand Luxe, en la que prácticamente no falta de nada. Por lo que respecta al confort de marcha en los dos es similar y el comportamiento también es idéntico, aunque la suspensión hidráulica controlada electrónicamente. La marca sólo la ofrece de serie en el Turbo.

FICHA TECNICA		
	CITROEN XM DIESEL	CITROEN XM T.D.
Cilindrada	2.138	2.088
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	3	3
Alimentación	Inyección mecánica	Inyección mec. y turbo.
Potencia máx/rpm	83 cv (61kw)/4.600	110 cv (80kw)/4.300
Par máx/rpm	15 mkg (147nm)/4.600	25,3 mkg (243nm)/4.654
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc vent/Discos	Disc vent/Discos
Peso (Kg)	1.305	1.380
Acel 0-100km/h (s)	19,0	13,3
1.000 salida parada(s)	39,2	34,7
Vel Máx (km/h)	171,6	192,9
Consumo urbano	8,6	9,3
Consumo a 90 km/h	6,3	5,9
Consumo a 120 km/h	6,8	6,8
Frenada a 100 km/h (m)	49,0	48,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	73,0	70,0



GRANDES DE FRANCIA

HASTA ahora, el mercado de las grandes berlinas estaba copado por los grandes fabricantes alemanes. En los últimos años, otros fabricantes han puesto sus ojos en este suculento mercado. Peugeot no se ha precipitado y ha realizado un coche que nace con todos los atributos para triunfar en-

tre tan selecto público. Los dos exponentes más altos de la gama son los modelos dotados de motor de seis cilindros en V, que disponen de 170 y 200 caballos respectivamente.

El punto más destacable de estos nuevos Peugeot, es su comportamiento que conjuga perfectamente las exigencias de un coche rápido y ágil, con el confort y suavidad de marcha de una gran berlina.

El equipamiento es de primer orden y cubre las necesidades del conductor más exigente.

Cualquiera de los dos modelos se desenvuelve perfectamente en todo tipo de terreno, aunque como es normal su habitat natural son las grandes autopistas, en las cuales se puede dar rienda suelta a toda la caballería y superar con toda facilidad los doscientos kilómetros por hora. Ambos emplean gasolina sin plomo, ya que disponen de catalizador.

Como es normal en un coche de este nivel, el sistema de frenos dispone de antibloqueo por lo que la frenada es potente y muy segura.

La dirección es asistida y dispone de un mecanismo de endurecimiento progresivo que permite que a poca velocidad el volante se mueva sin el más mínimo esfuerzo, mientras que según aumenta la velocidad, se endurece el tacto. Este sistema es efectivo, pero la dirección sigue siendo bastante ligera en cuanto se supera cierta velocidad.

Un punto en el cual el comprador de este tipo de coches es muy exigente, es el acabado. Los Peugeot tienen una presentación muy atractiva, puesto que incluso en los paneles de las puertas, consola central y en el salpicadero, hay inclusiones de madera de nogal. La calidad de los materiales esta a la altura de las circunstancias y tan sólo el ajuste de algún detalle queda un poco descolgado.

FICHA TECNICA		
	SV 3.0	SV 24
Cilindrada	2.975	2.975
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas	2	4
Alimentación	Inyección	Inyección
Potencia máx/rpm	170 cv (125kw)/5.600	200 cv (147kw)/6.000
Par máx/rpm	24,5 mkg (240nm)/4.600	26,5 mkg (259nm)/3.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc vent/Disco(ABS)	Disc vent/Disco(ABS)
Peso (Kg)	1.415	1.460
Acel 0-100km/h (s)	9,8	8,8
1.000 salida parada(s)	30,8	29,1
Vel Máx (km/h)	218,3	228,9
Consumo urbano	12,7	15,6
Consumo a 90 km/h	8,4	8,9
Consumo a 120 km/h	9,9	10,3
Frenada a 100 km/h (m)	41,6	40,2

PEUGEOT 605 SV 3.0

VIRTUDES

Confort de marcha.
Comportamiento general.
Motor elástico.

DEFECTOS

Dirección ligera.
Situación de la rueda de repuesto.

PRECIO

4.600.000 Ptas

PEUGEOT 605 SV 24

VIRTUDES

Frenos potentes
Comportamiento general
Equipamiento

DEFECTOS

Dirección ligera
Situación rueda de repuesto.

PRECIO

5.640.000 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

MERCEDES 190 2.6 SPORTLINE

VIRTUDES

Buenos asientos
Motor progresivo
Comportamiento noble

DEFECTOS

Precio elevado
Distribución de la climatización complicada

PRECIO

5.646.142 Ptas.

BMW 325i M-TECHNIC

VIRTUDES

Buenas prestaciones
Cambio suave
Estética mejorada

DEFECTOS

Suspensión dura
Plazas traseras pequeñas
Tren trasero nervioso

PRECIO

4.728.156 Ptas.



VESTIDOS DE CARRERAS

PARA aquellos que disfrutan de la conducción deportiva pero necesitan una berlina capaz de transportar a la familia sin estrecheces, tanto BMW como Mercedes, les ofrecen unos equipos de preparación propios que le dan ese cierto carácter muy deportivo a sus respectivos modelos. En el caso

del 325i, BMW monta su preparación deportiva M-Technic y Mercedes posee una preparación denominada Sportline para el modelo 190 2.6.

En ambos casos la preparación se vende como una opción que se puede montar en la fábrica al pedir el coche, se intenta conseguir una estética diferente al del resto de los coches de la gama y se mejoran aspectos tales como la suspensión, la dirección o la aerodinámica.

En el Mercedes 190 2.6, el paquete de opciones Sportline es

diferente. Tenemos la opción de los asientos deportivos, que sujetan mucho mejor el cuerpo, y los elementos que afectan al chasis, es decir, dirección más directa, suspensión más firme y rebajada y llantas de aleación ligera de siete pulgadas con neumáticos de perfil 55. La tercera opción la componen el volante y la palanca de cambios forrados en piel.

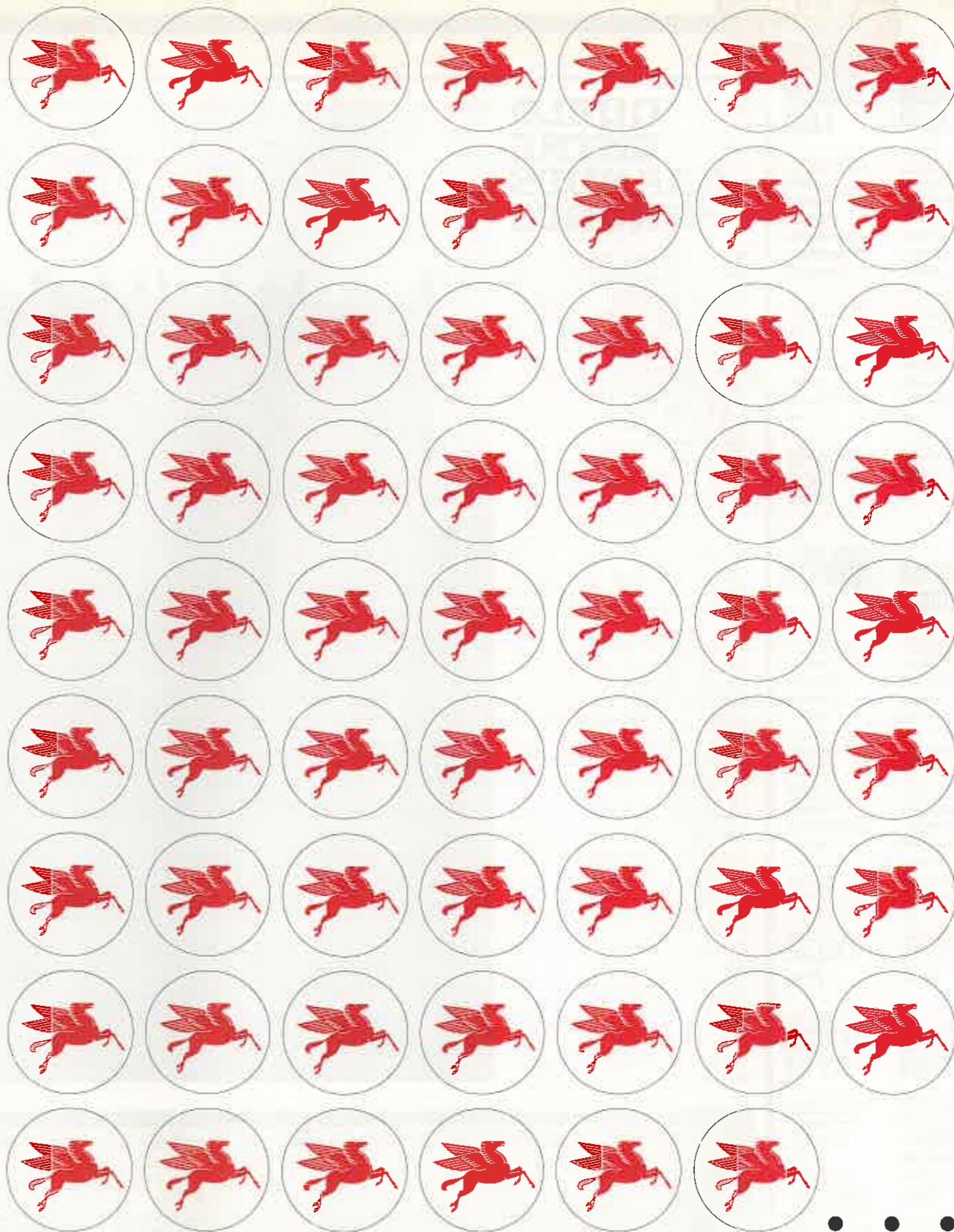
Por su parte, La opción M-Technic de BMW se aglutina en un solo paquete que incluye el volante deportivo, neumáticos de perfil bajo, asientos deportivos, la suspensión rebajada y algo más dura y una serie de aditamentos estéticos que hacen más agresiva la personalidad del 325i.

Ambos modelos mejoran su comportamiento con la adopción de estas preparaciones, siendo algo más nervioso el BMW que el Mercedes. Sus motores de seis cilindros empujan con fuerza desde cualquier régimen de giro. No en vano el Mercedes 190 2.6 posee 166 caballos de potencia y el 325i goza de 171 caballos.

La elección no es fácil, ya que ambos modelos cumplen a la perfección con sus pretensiones deportivas, aunque, probablemente, los conductores más puristas se decidirán por el BMW 325i y los más clásicos por el elegante modelo de la marca de la estrella, el 190 2.6.

FICHA TECNICA

	190 2.6 SPORTLINE	325i M-TECHNIC
Cilindrada	2.599 c.c.	2.494 c.c.
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	166 cv (118kw)/5.800	171 cv (126kw)/5.300
Par máx/rpm	22,4 mkg (220nm)/4.500	23 mkg (226nm)/4.000
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc vent/Disc (ABS)	Disc vent/Disc (ABS)
Peso (Kg)	1.250	1.125
Acel 0-100km/h (s)	10,3	8,8
L.000 salida parada(s)	31,6	30,1
Vel Máx (km/h)	210	203,5
Consumo urbano	13,6	12,9
Consumo a 90 km/h	8,6	7,5
Consumo a 120 km/h	9,9	9,0
Frenada a 100 km/h (m)	45,9	52,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,5	66,5



Mobil inaugura en España su estación de servicio nº 62

Y además de ser la nº 62, es la primera en la España Peninsular. La primera en la Península de la red de Estaciones Mobil que lleva más de setenta años sirviendo al consumidor español en Canarias, Ceuta y Melilla. Desde ahora Mobil extenderá su presencia a la Península para ofrecer a los consumidores españoles el servicio y la avanzada tecnología que aporta en los más de cien países donde está presente. La próxima vez que vea este símbolo, ya lo sabe; será una nueva estación de servicio de la extensa red de Estaciones Mobil.

Mobil



Estación de Servicio Mobil "Dulce Nombre" - Autovía A-92, Sevilla-Málaga. Km. 49.500 (ambos márgenes). Término Municipal PARADAS

CITROËN XM V6

VIRTUDES
Excelente estabilidad Buena habitabilidad Frenos potentes

DEFECTOS
Dirección muy asistida Consumos altos Visibilidad hacia atrás

PRECIO
4.635.405 Ptas.

AUDI 200 TURBO

VIRTUDES
Buenas recuperaciones Amplio maletero Mecánica brillante

DEFECTOS
Conducción en mojado Violencia del turbo Reacciones del eje trasero

PRECIO
5.854.716 Ptas.

SCORPIO 2.9i GHIA

VIRTUDES
Confort y amplitud Presentación cuidada Precio

DEFECTOS
Motor poco brillante Embrague poco progresivo Altura de maletero

PRECIO
4.207.303 Ptas.

ALFA 164 3.0 V6

VIRTUDES
Excelente motor Silencio de marcha Prestaciones y consumos

DEFECTOS
Acabado mejorable Cambio impreciso Pérdidas de tracción

PRECIO
4.956.577 Ptas.

BMW 530i

VIRTUDES
Rendimiento del motor Comportamiento Amplitud y confort

DEFECTOS
Falta de iluminación en algunos mandos Muchas opciones

PRECIO
5.762.602 Ptas.

FIAT THEMA T IE 16V

VIRTUDES
Prestaciones Comportamiento Acabado y equipamiento

DEFECTOS
Ruidos aerodinámicos Inclinación del volante Pérdidas de motricidad

PRECIO
4.567.094 Ptas.

DUELO ENTRE GRANDES SEÑORES

El Citroën XM entraba en el mercado mundial con un importante galardón, el de coche del año en Europa, y se constituía como uno de los candidatos más serios a la presidencia de las grandes berlinas europeas. De esta forma, el modelo francés se situaba en un segmento en el que la competencia es feroz y, en donde los modelos alemanes poseen hoy por hoy la hegemonía.

Pero esta supremacía es relativa ya que existen muchos modelos que poseen argumentos suficientes para atraer la atención de los compradores potenciales de estas berlinas. Uno de estos argumentos es el precio y el XM destaca en este aspecto, ya que su relación valor-precio es la mejor entre todos los modelos comparados. Su equipamiento es excelente y su avance tecnológico frente a sus competidores es apreciable, con un sistema de suspensiones inteligente que varía la dureza y la altura del sistema en función de la velocidad del vehículo y del estado del suelo. Además es el que posee la línea más personal y dispone de un motor que ofrece unas excelentes prestaciones, aunque sea algo gastón. En su contra tiene un acabado mejorable, una dirección excesivamente sensible y un tacto en el pedal del freno un poco especial. Sin duda, la competencia más directa del XM la



FICHA TÉCNICA

Table with columns for Citroën XM V6, Alfa 164 3.0, Audi 200 Turbo, BMW 530i, Thema T. 16V, Mercedes 260 E, Senator 3.0 CD, Rover 827, R-25 V6 Turbo, Scorpio 2.9i, and Saab 9000 Turbo. Rows include specifications like Cylinders, Power, Torque, Weight, and Consumption.

ejerce el Lancia Thema, que con un equipamiento completo, un precio muy recortado y unas prestaciones excelentes, se sitúa en un lugar privilegiado frente a sus competidores. Por su parte, el Alfa 164 es el que dispone del carácter más deportivo, gracias a su excelente motor que le permite ser el modelo más rápido de la comparativa, con una velocidad punta de 230 por hora. Los modelos alemanes se distinguen por ser los que poseen un acabado más esmerado. El Audi 200 Turbo es el modelo más potente y el más grande, por lo tanto, es el que dispone de una mayor habitabilidad. El Ford Scorpio es el que dispone del motor menos potente pero, a su vez, es el que tiene el mejor precio de todos los modelos estudiados. El Opel Senator se presenta como una opción muy homogénea y también dispone de un sistema de reglaje automático de suspensiones, aunque es menos sofisticado que el del XM. El Mercedes es el rival más duro del modelo francés en cuanto a prestigio y el BMW se lo pone realmente difícil gracias al equilibrio conseguido en todos los aspectos. El Rover 827 y el Saab 9.000 tienen la ventaja de poderse adquirir en carrocerías de cuatro y cinco puertas y su equipamiento es bueno. El otro modelo francés, el Renault 25 V6 Turbo tiene muchas cosas en común con el XM, dispone de un menor equipamiento pero su acabado es mejor. Por último encontramos el Mazda 929, con un completo equipamiento y un acabado ejemplar, pero con una línea anticuada y el precio más alto.

MAZDA 929

VIRTUDES
Comportamiento Acabado y equipamiento Amplitud interior

DEFECTOS
Línea anticuada Consumo elevado Precio elevado

PRECIO
5.925.624 Ptas.

OPEL SENATOR 3.0 CD

VIRTUDES
Comportamiento Equipo de serie Confort de marcha

DEFECTOS
Acabado mejorable Interior sobrio Dirección muy asistida

PRECIO
5.035.204 Ptas.

ROVER 827 STERLING

VIRTUDES
Excelente motor Equipo completo Comportamiento y frenos

DEFECTOS
Motor ruidoso Dirección sensible Acabado mejorable

PRECIO
5.511.014 Ptas.

MERCEDES 260 E

VIRTUDES
Velocidad máxima Calidad de acabado Comportamiento

DEFECTOS
Plazas traseras justas Equipamiento mínimo Volante grande

PRECIO
5.345.874 Ptas.

R-25 V6 TURBO

VIRTUDES
Prestaciones Comportamiento Manejo del cambio

DEFECTOS
Violencia del turbo Ventilación mediocre Consumo elevado

PRECIO
4.987.844 Ptas.

SAAB 9000 CDI TURBO

VIRTUDES
Prestaciones Frenos potentes Acabado

DEFECTOS
Potencia a pocas vueltas Precio excesivo Rebotes del eje trasero

PRECIO
5.854.763 Ptas.

EXTRA PRUEBAS

FRENTE A FRENTE

PORSCHE 911 CARRERA 2

VIRTUDES

Motor progresivo
Comportamiento divertido
Prestaciones

DEFECTOS

Autoblocante opcional
Limpiaparabrisas poco eficaz
Plazas traseras mínimas

PRECIO

10.705.903 Ptas.

PORSCHE 911 CARRERA 4

VIRTUDES

Comportamiento
Prestaciones
Excelente motricidad

DEFECTOS

Maletero mínimo
Limpiaparabrisas poco eficaces
Plazas traseras reducidas

PRECIO

12.634.729 Ptas.



MEJORAR CON LOS AÑOS

El Porsche 911 Carrera 4 fue el primer modelo que apareció en el mercado mundial con la última reestilización sufrida por el Porsche más veterano. Posteriormente llegaría el Carrera 2, que sólo se diferencia del Carrera 4 en el sistema de tracción.

Aunque, a simple vista, todos

los cambios sufridos en los nuevos modelos son mínimos, en realidad, están renovados frente a sus antecesores en un 85 por ciento. Los Porsche Carrera actuales han cambiado su antiguo motor de 231 caballos por otro más potente de 3.600 centímetros cúbicos y 250 caballos de furia contenida. Además, tanto el exterior, como el interior, mantienen las mismas líneas maestras que poseen desde hace 26 años, pero han sufrido importantes mejoras.

El Carrera 4 es, también, el pri-

mer modelo de la marca alemana, fabricado en serie, que disfruta de un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas. Por su parte, el Carrera 2 ha mejorado el comportamiento sensiblemente frente al anterior Carrera de tracción trasera. Mientras el piso esté en buen estado, las diferencias entre el Carrera de tracción trasera y el de tracción total son mínimas, aunque la técnica de conducción que se debe realizar sea muy diferente en ambos modelos. Es, en condiciones de adherencia precaria, donde el Carrera 4 impone su ley gracias a su tracción integral, siendo mucho más efectivo que el Carrera 2 y, sobre todo, mucho más fácil de conducir.

Por su parte, el cambio ha mejorado también en los nuevos Porsche 911, siendo algo más preciso y rápido. La dirección asistida facilita la conducción y transmite, en todo momento, una excelente sensibilidad a su conductor.

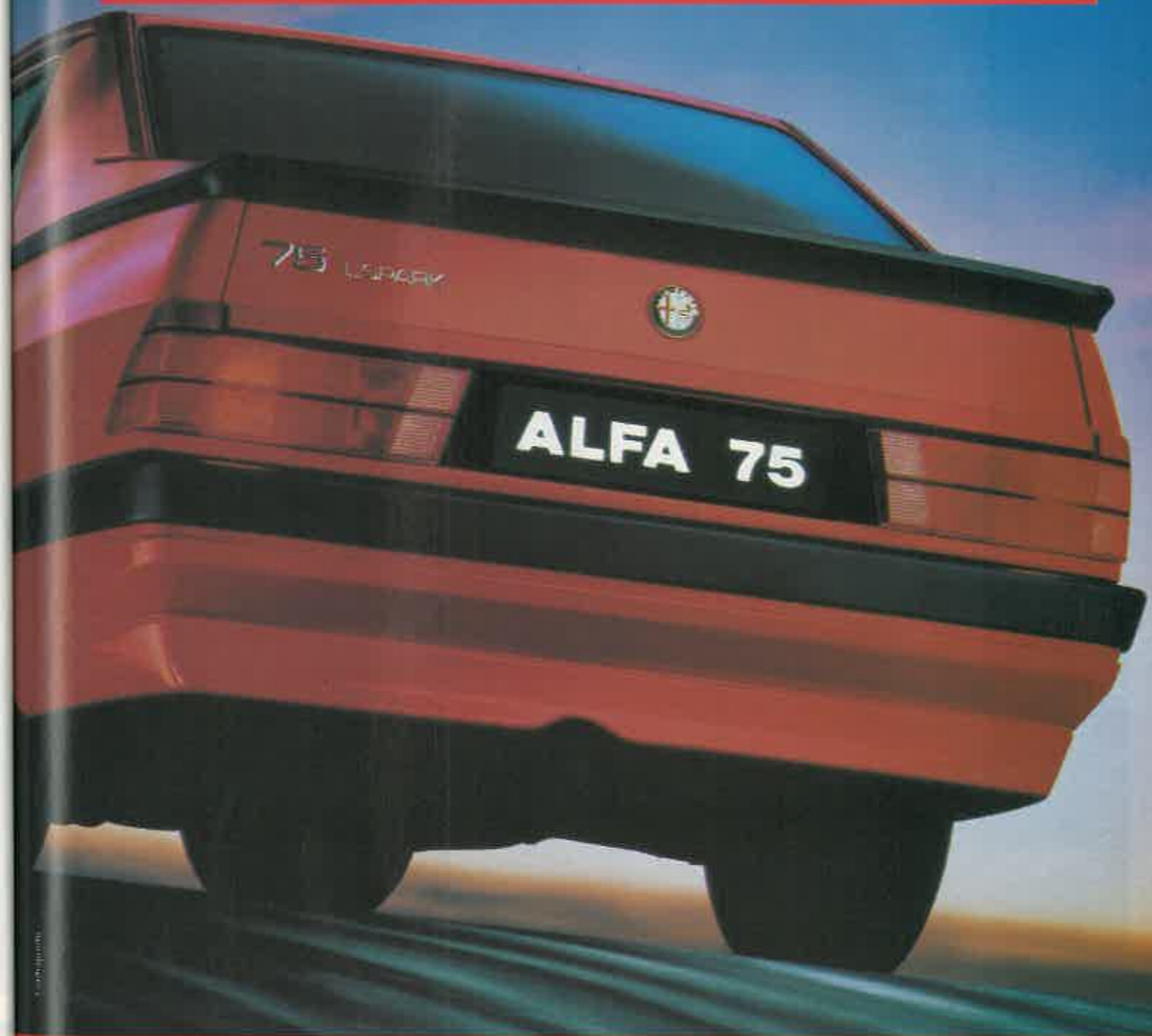
Los frenos son supereficaces, y los dos modelos disponen de un sistema de frenos antibloqueo, ABS, que equipan de serie.

Así pues, una vez más, la marca alemana de coches deportivos, ha demostrado que sus Porsche 911 Carrera tienen cuerda para rato, ya sea con sistema de tracción a las cuatro ruedas o con el sistema de tracción trasera convencional que vienen utilizando desde siempre.

FICHA TÉCNICA

	CARRERA 2	CARRERA 4
Cilindrada	3.600 c.c.	3.600 c.c.
Nº de cilindros	6, horizontales opuestos	6, horizontales opuestos
Nº de válvulas	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	250 cv (184kw)/6.100	250 cv (184kw)/6.100
Par máx/rpm	31,6 mkg (309nm)/4.800	31,6 mkg (309nm)/4.800
Tracción	Trasera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos ventilados (ABS)	Discos ventilados (ABS)
Peso (Kg)	1.380	1.450
Acel 0-100km/h (s)	5,8	6,0
1.000 salida parada(s)	25,4	26,5
Vel Máx (km/h)	264	262,2
Consumo urbano	15,6	16,8
Consumo a 90 km/h	8,0	8,4
Consumo a 120 km/h	9,8	10,4
Frenada a 100 km/h (m)	41,6	42
Sonoridad a 90 km/h (db)	72,6	73,0

UNA DECISION POTENTE



Inyección electrónica en toda la gama de 1,6 a 3,0 litros.

A un ALFA 75 se llega con decisión. Por el placer de sentir una inyección de potencia en cualquiera de sus modelos.

Desde el nuevo ALFA 75 1.6 Inyección Electrónica, el más potente de su categoría, hasta el sofisticado 6 cilindros 3.0 litros de la serie "América".

Pero también se llega con espíritu

deportivo. Para sentir la fuerza de su tracción trasera y disfrutar de los más avanzados principios de seguridad activa, como sus frenos de disco a las cuatro ruedas, sistema transaxle, estabilidad y equilibrio de pesos.

En un ALFA 75 todo está pensado para proporcionar una conducción dinámica y segura. Algo que sólo un Alfa Romeo puede ofrecer.

Nueva Gama Alfa 75

ALFA 75	1.6 IE	1.8 IE	2.0 Twin Spark	2.0 TD	2.4 TD	3.0 América
Cilindrada	1.570 cc.	1.779 cc.	1.962 cc.	1.995 cc.	2.393 cc.	2.959 cc.
Potencia/CV.	107	122	148	95	112	188
Velocidad máx.	180	190	205	175	185	220
De 0 a 100 Km/h (seg.)	11,3	10,4	8,2	12,4	11,7	7,3
Precio IVA Inc.	1.875.000	2.145.000	2.565.000	2.415.000	2.688.000	3.535.000



Alfa: la pasión de conducir

TODOS LOS MODELOS ALFA PUEDEN ADQUIRIRSE POR EL SISTEMA DE FINANCIACION ALFAFIN.

EN MISANO CON BIMOTA

EN BUSCA DE LA PERFECCION

A finales del mes pasado, Bimota presentaba en el circuito de Misano tres de sus productos más representativos: Bellaria, YB 8 y Tuatara. Además tuvimos oportunidad de ver en acción el futuro de la marca: La Tesi.



BELLEZA TECNOLÓGICA.

Detalle frontal de la Tesi con los colores del Team Diesel. Se aprecia el brazo oscilante y los frenos fijados en la parte baja de la rueda. Las generosas tomas de aire ocultan dos radiadores en posición inclinada.

LEGAMOS al circuito a primera hora de una mañana de temperatura primaveral. En los boxes nos esperan tranquilas las tres brillantes máquinas. Desde el primer momento las formas agresivas, compactas y poderosas de las dos hermanas mayores impresionan y subyugan. La pequeña Bellaria sorprende por ser la primera Bimota con intenciones turísticas.

EN LA PISTA, TESI D 1

El asfalto de Misano ha sido completamente remozado y presenta un aspecto inmejorable. En la distancia se escucha el bramido inconfundible del motor Ducati 888 que monta el prototipo Tesi que en esos momentos pone a punto en Misano Gianluca Galazzo, el piloto de pruebas de Bimota. Poco después entra en boxes la Tesi con su vestido de ensayos y en pocos momentos es desnudada por los mecánicos ante nuestra atónita mirada. Bimota lleva años trabajando en este innovador proyecto que dirige el ingeniero Pierluigi Marconi, desde el primer prototipo con motor Honda VF 400, hasta este que ya ha demostrado su competitividad en el campeonato italiano de Superbikes. En su actual configuración la Tesi D1 presenta el sorprendente basculante delantero con un monoamortiguador central, que sustituye a la tradicional horquilla. Las ventajas principales que ofrece este sistema son la

inalterabilidad de la geometría activa del chasis y de la distancia entre ejes, tanto en frenada como en aceleración. El chasis está formado por dos placas de aleación ancladas directamente al motor, sobre el que se asienta un pequeño subchasis que soporta la tija y el conjunto depósito-sillín.

De la pequeña factoría de Rimini saldrán 200 unidades dotadas del motor Ducati 888 desde septiembre hasta febrero del 91, con objeto de lograr la homologación para disputar el Campeonato del Mundo de Superbikes. El proyecto Tesi también dará lugar a una moto de Gran Premio que espera hacer frente a las japonesas, una 500 bicilíndrica con el motor en V, con una potencia de 120 CV y un peso inferior a 95 kilogramos. La versión de calle de este modelo de competición sería la primera BB1.



EN EL CIRCUITO. Rodas en la remozada pista de Misano con la Bellaria (arriba) y la Tuatara es un placer que a veces impone respeto. En los boxes los expertos mecánicos de Bimota ponen a punto la Tesi.



YB 9 BELLARIA, LA TENTACION

Sentados en la Bellaria la postura de conducción es bastante asequible; el manillar no está demasiado bajo y las estribas permiten pasar de una conducción deportiva a una postura más turística, siempre bien protegido por su amplio carenado. El asiento es amplio y con bastante mullido; sin embargo el pasajero verá penalizado su confort por las altas estribas y una posición algo inclinada.

Desde pocas vueltas el motor Yamaha FZR 600 empuja con suavidad, su caja de cambios de seis velocidades está excelentemente escalonada permitiendo una conducción relajada en carretera. Con el indicador del tacómetro digital pasando de 8.000 rpm se destapa la caja de las más puras esencias «racing» de esta mecánica que con las especificaciones Bimota alcanza los 95 caballos cuando el



ber-Marelli. Para sacarle todo el partido a esta máquina es preciso mantener el motor en todo momento por encima de las 8.000 vueltas. El comportamiento de este exótico pura sangre es algo delicado en curvas, esto es debido al escaso ángulo de avance de la horquilla invertida Marzocchi. Los frenos delanteros son dos enormes discos Brembo de 320 mm de diámetro con cuatro pistones que se complementan con uno trasero de 230 y ofrecen en conjunto un comportamiento excelente aunque con un tacto un poco «gomoso». Los neumáticos Michelin de 120/70 y 180/55 atrás van montados sobre llantas de magnesio de 17 pulgadas y proporcionan un gran apoyo en curvas.

YB 8, EL SUEÑO

Las siglas YB 8 son el sueño imposible de muchos apasionados de las dos ruedas. Y no es para menos, la belleza de sus líneas y los atractivos colores de su carena-



EN LOS BOXES. Nuestro probador en Misano comenta el comportamiento de la Bellaria con P.P. Catani, relaciones públicas de Bimota. Debajo, detalle del chasis de la Tuatara, en la parte posterior del subchasis se aprecia la caja del mando de la inyección. La belleza de la YB 8 esta fuera de toda duda.

cuentarrevoluciones señala 10.500. El chasis de doble viga en aluminio que a primera vista destaca por su irreprochable acabado, demuestra en las variadas curvas de Misano una neutralidad absoluta. La amortiguación delantera está bien resuelta con una horquilla Marzocchi tipo Upside-Down con regulación externa del muelle y de la precarga. La frenada está encomendada a un doble disco Brembo con pinzas de cuatro pistones que se muestran eficaces e incansables. La conducción de la YB-9 parece incluso demasiado sencilla; su docilidad en curvas y su ligereza la convierten en un arma temible si alguien se decidiera a emplearla en el campeonato de F-2.

TUATARA, LA EXCLUSIVIDAD

Con el nombre de un raro reptil que vive en Nueva Zelanda se ha bautizado a esta Bimota de la que sólo se fabricarán 50 unidades, que ya están adjudicadas. Hay otros datos que convierten a la Tuatara en una moto muy especial: los 152 caballos a 10.500 rpm y la velocidad máxima que en los datos de la fábrica se sitúa por encima de los 280 kilómetros por hora. Para conseguir estas cifras se ha utilizado la mecánica Yamaha de 989 centímetros cúbicos, alimentada por inyección electrónica We-

El acabado de todas las Bimota es realmente inmejorable y con materiales de alta sofisticación.

do tras el que se esconde un motor Yamaha de 1.002 centímetros cúbicos son un reclamo demasiado poderoso hasta para el más sobrio motorista. Sorprende la dulzura de la entrega de potencia de su motor, dotado de válvula de escape Exup; en bajos tiene un excelente comportamiento, que continúa de forma lineal hasta que la aguja del tacómetro analógico llega a las 10.000 rpm, momento en el que se alcanza 149 CV. El magnífico comportamiento de la parte ciclo apoyado en el clásico chasis de doble viga de aluminio de Bimota proporciona en todo momento una fantástica rigidez que está complementada por una horquilla Marzocchi convencional. Las reducidas dimensiones y los 185 kilogramos (haga un cálculo peso-potencia) hacen que la YB 8 pase por las curvas como si de rectas se tratase. Los frenos Brembo son iguales a los de la Tuatara.

El acabado de todas las Bimota es inmejorable. Las fibras de sus carenados y su impecable ajuste, las soldaduras casi imperceptibles de los chasis y el empleo de los materiales más sofisticados, desde el magnesio al avional concuerdan con lo que parece ser el principio inmutable de la marca de Rimini: la perfección.

○ **Fernando Cañizal**
Fotos: Ramón Rodríguez

Y
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

ANUNCIESE EN MOTOR 16 MADRID
Teléfono: (91) 268 00 69

ELADIO VENDE
AX GT listo temporada 90 Polo Copa, ideal producción
Tel.: (91) 471 11 92

VENDO FORD A
Año 1929, descapotable
En perfecto estado
Tel.: (94) 444 18 52

Motor Retiro
El Nuevo Jetta Pacific
SABADOS MAÑANA
Somos especialistas VW, AUDI
Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos
EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32. C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20. TALLERES. C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

VENDO karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.
SEAT Ibiza SXI, M-IN, negro, motor nuevo, un año garantía, radiocassette. 1.150.000 ptas. Tel.: 859 24 08 (preferiblemente noches).
SIERRA Cosworth, gris, aire acondicionado, alarma, radiocassette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).
DODGE 3.700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, servodirección, 123.000

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

LIQUIDAMOS!!!
BMW 520 i Full 87 2.500.000
BMW 735 i Full 85 2.800.000
Mercedes 300 D 1.200.000
Pontiac Trans-AM 2.500.000
Alfa Sprint 1.7 Q.V. 1.100.000
Financiamos hasta 60 meses
Garantía Master Car. Tels.: (91) 563 30 21 563 29 61
Stock 130 vehículos. Pag. ¡Anuncie hoy!

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.
Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.
FINANCIACION EN EL ACTO. 24 MESES

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
PIONEER
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

OPEL KADETT

AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



Durante este mes le valoramos su coche usado muy bien y le añadimos

100.000 PTAS.

DE SOBRETASACION

Además,
con un radio-cassette
estéreo... ¡Gratis!



Y, por supuesto, cuente con una muy buena financiación.

*Promoción válida para todos los Kadett en stock comprados y matriculados DURANTE ESTE MES. Venta a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



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)
Ctra. de Villaverde a Vallecas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tel. 458 03 54

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68
(zona Carabanchel). Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36-63 (zona Ríos 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 34 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 COSLADA

SINTA, S. A.

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

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

DITECNICA

IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



**GARANTIA
SERVICIO POSTVENTA**

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

DITECNICA

C/. Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60

VW Corrado 16 V, seis meses, sin golpes, nuevo. Tel.: 676 86 12.
LANCIA Delta HF Turbo, impecable, 46.000 km, blanco. 1.350.000 ptas. Tel.: 423 38 58. Julio.
VENDO Ford Capri 2.8 l, B-FM, 50.000 km reales, alarma, extras, impecable. Tel.: (93) 879 19 34.
MERCEDES 190 2.3 16 V, gris antracita, techo eléctrico, cuero, alarma, ABS, año 85. Tel.: (968) 29 24 03. 3.500.000 ptas.
BMW 732i, M-KH, gris metalizado, año 85, perfecto estado, acepto cualquier revisión. 2.900.000 ptas. Extras, techo, spoilers, radio, único dueño, Alemania. Tel.: 245 65 29.
OPEL Kadett 1.8 Inyección, 115 CV. Tel.: 270 10 96.
KADETT GSI 1.8, blanco, B-GS, techo, elevallas, alarma,

porta-skys, etc., perfecto. Tel.: (93) 431 78 00 (día).
BMW 324 Turbo Diesel, año 88, blanco, 33.000 km, libro servicio, un año garantía, aire acondicionado origen. Precio: 3.100.000 ptas. Preguntar por Adán. Tel.: 470 04 61 (noches).
AX-GT, M-IC, rojo, llantas Braid Copa, amortiguación, escape, 40.000 km, todos los extras, como nuevo. 800.000 ptas. Tel.: 734 43 73.
COLECCIONISTAS: vendo Mercedes 250 S, veintiséis años, azul marino, cuero blanco madera, M-530000, muy cuidado, precio a convenir. Tel.: (945) 13 27 08.
JAGUAR Sovereign 4.2, Full Equipe, 65.000 km, perfecto estado. 3.500.000 ptas. Tel.: 243 01 80.
GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160

CV, impecable, aire acondicionado, llantas Braid, kit aerodinámico, 42.000 km, B-HC. Teléfono: (93) 757 39 18.
MERCEDES 170, modelo 1936, motor gasolina, precisa restauración. 550.000 ptas. Tel.: (93) 757 39 18.
MASERATI Biturbo Spider, descapotable, B-JD, rojo, 50.000 km, tapicería cuero beige, capota negra, Full Equipe (cuidado más que un hijo). De nuevo, vale 8,5 millones. Lo doy por sólo 5 millones contado, ideal para yuppie o playboy. Abstenerse curiosos, fantasmas e insolventes. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.
DESCAPOTABLES clásicos o modernos restaurados o para restaurar, incluso con

documentación extra- viada, compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.
ATENCIÓN: si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España, máximo con cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Tels.: (93) 418 40 29/

48 84/ 50 75. Barcelona.
ALFA 75 Twin Spark, M-1B, 45.000 km, aire, alarma, equipo estéreo, nuevo, garage. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.
BMW 735i, piel, compact-disc, computadora, perfecto, año 89, 14.000 km.
BMW 318i, catalizador, azul metalizado, en garantía, 5.000 km. Enrique Martín. Tel.: 200 51 99 (oficina). Barcelona.
SE vende Ford Fiesta 1.100, B-FJ. 300.000 ptas. Sr. García. Tel.: (93) 385 22 01. Oportunidad.
EVOLUCIONE Alfa Romeo 1.8 Turbo America, 15.000 km, M-IH, 165 CV, garantía doce meses. Tel.: 270 11 18.
FAMILIAR Ford Sierra 2.0 Ghia, aire acondicionado. Tel.: 270 15 15.
RANCHERA R-12 GTL, 1984. Tel.: 331 48 48 (noches).



NUMERO UNO
EN ACCESORIOS



*al límite del
accesorio*

CONSULTE A NUESTROS DISTRIBUIDORES EN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 958-20 00 06	AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971-46 80 00
LAMINALTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 05 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
TECSEER	Guiplúscua	Tel. 943-28 10 11	SEMAUTO, S. A.	Galicia-León	Tel. 987-41 05 95	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
DIOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 91-424 34 11	KINU	Vizcaya	Tel. 94-620 01 59	REPUESTOS GUAI SAN	Oviedo	Tel. 985-28 39 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945-13 12 41	ADAICO	Navarra	Tel. 948-23 80 00
						AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983/39 20 34
						SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

OPEL Corsa TR 1.2 S, 1985. Tel.: 270 83 82.
XR2 Ford, 1985. 690.000 ptas. Tel.: 276 42 63.
PORSCHE 911 SC IX/80, blanco, 90.000 km, aire acondicionado, alarma, alerón, estreno en España

PO-1006N, impecable. 3.900.000 ptas. Pedro. Tel.: (93) 891 06 10.
GOLF GTI 16 V., rojo, 50.000 km, aire acondicionado, B-IM. 1.750.000 ptas. Tel.: (93) 387 66 04.
PARTICULAR vende coupé clásico

BMW 3.0 CS, impecable, aire acondicionado, llantas, cuero, radiocassette. Tel.: (986) 22 47 39.
DESCAPOTABLE BMW 323 Inyección, rojo, impecable, extras, urge, A-BP. Tels.: (96) 512 99 33 y 526 29 34.



Servicio Oficial Citroën

garaje: **LEONÉS**

Mecánica en general
Lavado y engrase

C/ Lorenza Correa, 20 (Estrecho) Tel.: 4 59 37 33
28039 - MADRID 28039 - MADRID








PLAZA DE CANOVAS, 5 - 46005 VALENCIA (ESPAÑA)
TEL.: (96) 373 90 00 - TELEFAX: (96) 374 13 02

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

LLANTAS 

VOLANTES 

AERODINAMICA  VESTATEC

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

RENAULT ALPINE 1.300 A-110



Perfecto estado (ITV). Único
2.000.000 ptas.
Tel.: (93) 674 06 34

SIERRA Cosworth, año 87, full equip, 30.000 km. 3.000.000 ptas. Tel.: 650 23 84.

ROVER Vanden Plas, 1985, ocho cilindros, 500 c.c., full equip, aire, cuero, asistida, alarma, automático, 60.000 km. Verdadera representación

GOMA-4, S. A.
BMW 735-I (87) full equip:
4.000.000

FIAT Uno Turbo Ie. n.a.
imp.: 700.000
FIAT Uno 70 SL (83):
400.000

TODOS LOS COCHES
1 AÑO DE GARANTIA
Tel. 201 38 79

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Ferrari Testarossa, nuevo.
- Ferrari 328 GTSI, nuevo.
- Ferrari 288 GTO, seminuevo.
- Mercedes 500 SL (año 90), nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Porsche Carrera 4, nuevo.
- Porsche 959 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Turbo, nuevo.
- Mercedes, todos modelos.
- Lamborghini Countach 25.º Anni.

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

NUEVO ALERONES BRAVO

DISPONIBLES PARA:

BRAVO-92	BRAVO
OPEL KADETT-3V	FORD SIERRA-3V FORD ORION OPEL KADETT-3V
R-10 CHAMADE	PEUGEOT 405 R-21 (ANTIGUO) R-9

DE VENTA EN LOS ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO Y SERVICIOS OFICIALES

EUROPA CAR SL
C/Novas de Paris, 22 08006 BARCELONA
Tel.: (93) 340 74 00. FAX: (93) 349 00 07

MODELO BRAVO 92

MODELO BRAVO

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL, AUDI V W, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespr, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 19 26



BBS



Turispot I

Distribuidor MADRID:
AT. Acc. del Automovil. S.A.
Avda. Páez Iglesias, 19
Tel. (91) 634 05 38

Distribuidor BARCELONA:
TURMO, S.A. Calles. 73-75
Tel. 209 67 33

1.300.000 ptas. Tel.: (91) 531 54 80.

DODGE 3700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, servodirección, 123.000 km, estado impecable, pintura metalizada, garaje, ideal barco caravana. 425.000 ptas. Tel.: 742 30 64, ext. 9693 (tardes).

PORSCHE 911 SC, IX/80, blanco, 90.000 km, aire acondicionado, alarma, alerón estreno España PO-1006 N, impecable. 3.900.000 ptas. Pedro. Tel.: (93) 891 06 10.

VENDO «Pick Up» Chevrolet Otto 4T gasolina, cambio semiautomático, seis cilindros, aire acondicionado, llantas aluminio, neumáticos Good Year, cristales grabados, color azul metalizado, lona blanca, una auténtica ranchera yankee, matrícula B-7609-IL, 35.000 km. PVP: 2.000.000 ptas. Tel.: (93) 762 36 77. Pineda de Mar (Barcelona).

MERCEDES 300 E, año 87, aire, ABS, techo, espejo, ventanas y cabezales eléctricos, reposabrazos, calefacción, altavoces, etc., semiestre-

no, última matrícula. 3.950.000 ptas. Tres meses de garantía. Tel.: 473 86 31.

PORSCHE 924 S, motor 150 CV, 220 km/h, finales 86, no importado, motor 20.000 km demostrables, libro mantenimiento sellado, muchos extras. Tel.: (911) 21 53 24.

PARTICULAR vende 320i, tres años, 39.000 km, techo, llantas, spoilers, antinieblas, impecable, con garantía. Precio: 1.825.000 ptas. Facilidades. Teléfono: 206 23 39.

SEAT Ibiza SXI, M-IN, negro, motor nuevo, un año garantía, radiocassette. 1.150.000 ptas. Tel.: 859 24 68 (preferiblemente noches).

SIERRA Cosworth, gris, aire, alarma, radiocassette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).

BMW M635 csi, 286 CV, Full Equip, impecable.

RANGE Rover Vogue EFI Inyección, Full, extras, 1987, un solo dueño, 50.000 km, automático. 4.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 24 60 (noches).

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Opel Kadett E



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 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



LLANTAS DE ALEACION



Desde 6x13 a 8x16
Desde 7x15 a 8x16
Desde 7x10 a 10x17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S. L. (945) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 95 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 25 14 BARCELONA • AUTO KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER • AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 258 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (965) 29 71 01 GIRONA • ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 00 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE MATARO (BARCELONA) • MARLO (957) 27 54 90 CORDOBA • RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 55 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STYLAUTO (90) 368 08 61 VALENCIA • STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID • SUMIAUTO (945) 28 39 38 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 ZARAGOZA • TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO • TOT AUTO (973) 31 26 37 TARRAGA (LLEIDA)

Importador para España:

jacosol Vallespr, 189-191 - Tel. (93) 490 19 26 Telex: 54318 JSAU-E
Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

**ESPAÑA
PALMO
A
PALMO**

Con este número de Motor 16 va un trozo del mapa de carreteras de España que comprende rutas a través de doce provincias correspondientes a cinco Comunidades Autónomas. A bordo de un Alfa 75 Twin Spark hemos elegido hoy viajar a tres bucólicos parajes de nuestra geografía, tres Arcadias de bosques y montañas.

RODANDO POR TRES ARCADIAS

NO son del todo felices estas Arcadias hispanas, ni tan bucólicas y virgilianas como pudieran ser, atacadas como están por males de infraestructura social y con el censo diezmado por la emigración. Pero si no son del todo felices sí son incuestionablemente bellas. Yo me permito llamar así, Arcadias hispanas, a las tres comarcas que voy a traer a la memoria como mis mejores recuerdos viajeros. Son ellas la Sierra de Francia, en Salamanca; los Ancares, en León; los Picos de Europa, en Asturias, León y Cantabria.

Toda la Sierra de Francia es un laberinto de caminos bordeados de castaños, nogales y robles y vigilada desde lo alto por el santuario de la Virgen. Desde allí arriba hay un mirador que la domina toda; la inmensidad de verdores donde se arropan los pueblecitos serranos, pequeños todos, agazapados, simples y resguardados de los tumores urbanísticos.

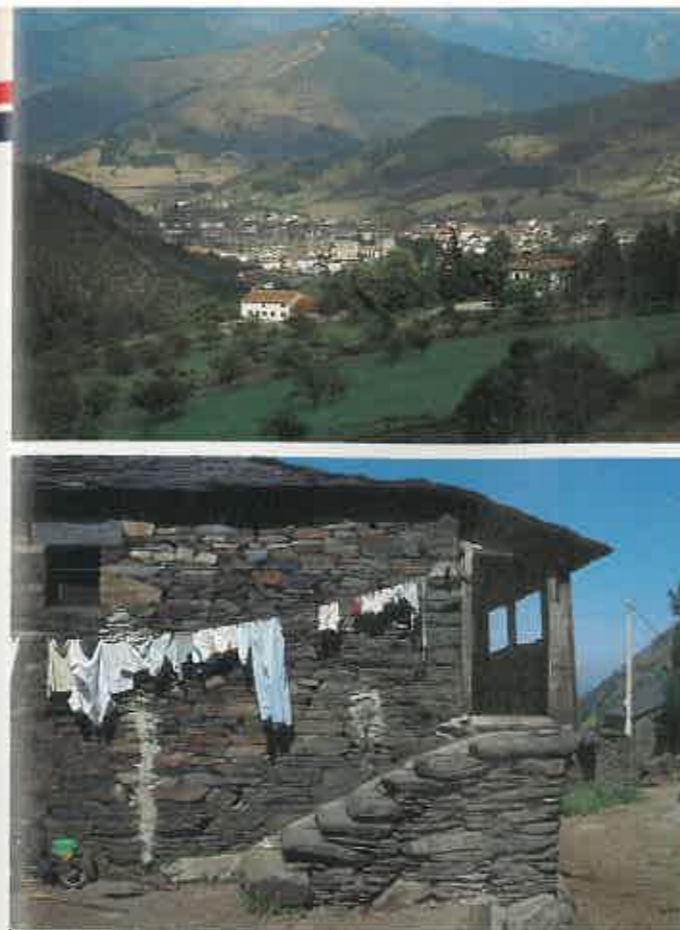
El más notable de los pueblos de la

Sierra de Francia es La Alberca y el más bonito, para mi gusto, es Miranda del Castañar. Y no me olvido de Mogarráz, no de Sequeros, no de Sotoserrano.

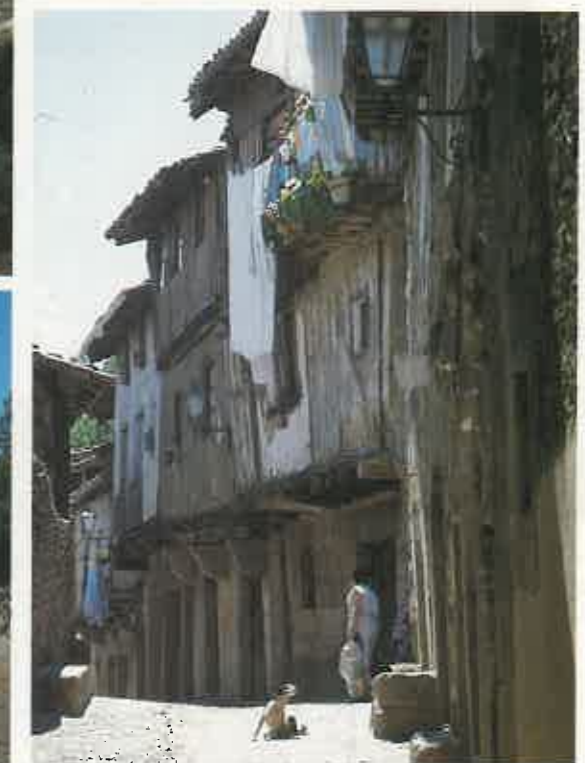
En la Alberca, pueblo de muy remoto origen, con muchas fuentes y rincones que parecen hechos para inspiración de pintores y fotógrafos, se conserva no sólo la arquitectura, tan peculiar, sino las tradiciones ancestrales. Una de ellas es la Moza de las Animas. Esta Moza es una mujer del pueblo que, en virtud de una «manda» o promesa, sale todas las noches del año tocando un venerable esquilón en cada una de las cuarenta esquinas del pueblo, y rezando una salmodia por las ánimas del Purgatorio. Cuando son las fiestas, en agosto, La Alberca saca a relucir los maravillosos trajes de fiesta, barrocos y deslumbrantes. En el Traje de Vistas, la moza que lo lleva exhibe todo un mundo de abalorios, collares y pasamanerías, además de un sinfín de

amuletos: la trucha de plata de la fertilidad, el león de las virtudes masculinas, los relicarios, crucifijos y medallas. Hay una Ofrenda en la plaza porticada en la que pasan hombres y mujeres con sus galas, ediles con capa, grupos de bailarines. El Guinda, gaitero veterano de La Alberca, no da tregua a su repertorio de aires serranos, a ritmo de tamboril. Al demonio, como es muy suyo, no le gustan las fiestas de La Alberca y trata de reventarlas, sin ningún éxito. Estas frustradas diabluras se representan en un tablao, con lujo de trucos pirotécnicos y mucha algarabía del personal; es un pequeño auto al modo sacramental, en versos primitivos, que se llama La Loa. También hay encierro, y corridas de toros, y es una alegría pasear por el pueblo, cuando la tarde cae y la fiesta decae, y todas las cabras de La Alberca, ahitas y disciplinadas, vuelven cada una a su establo tras haber pasado el día ramoneando en los montes albercanos.

Miranda del Castañar también tiene sus fiestas de Toros, que celebra en una plaza rectangular de piedra, burladeros incluidos, obra de hace sus buenos tres siglos. En Miranda se queda el viajero, también, de piedra, porque no es fácil encontrar pueblos



VIAJAR CON ALFA ROMEO



BELLAS Y POBRES

Las tierras de los Picos de Europa son un triángulo montañoso de grandes masas calizas que se reparten entre Cantabria, Asturias y León. También merece la pena visitar Los Ancares leoneses que parecen anclados en la Edad Media.

así, cercados por una muralla que se conserva casi íntegra, con un aire medieval que no está sólo en la fábrica de su castillo, sino en el ambiente de las callejas donde menudean los escudos en las casas hidalgas, junto a las paredes de tapial y entramado de castaño de los hogares campesinos.

Saltando a Los Ancares, es como saltar hacia atrás, de la Edad Media a la prehistoria. Lo más característico de esta Sierra son las «pallozas», construcciones que parecen supervivientes de tiempos neolíticos, techadas de paja entretejida, donde conviven hombres y animales. En pocas

ya, afortunadamente, que las más quedan casi como museo de una forma de vida que perduró hasta hace bien pocos años.

En Paradeseca hay pallozas y hórreos, uno de ellos conocido como el de Doña Urraca, porque dicen que allí alumbró uno de sus hijos la reina leonesa de azarosa existencias. Villar de Acero y Tejeira envuelven las pallozas entre casas de techo de pizarra y Campo del Agua, deshabitado, las tiene todas en pie. Un incendio forestal vino a destruirlas hace unos meses, pero es seguro que se reconstruirán. Hay que dejar el coche si se quiere llegar a Campo del Agua sin problemas, lo mismo que a otros lugares de los Ancares. Son pistas para los todo terreno, por entre paisajes inolvidables. Citaré al vuelo, entre los pueblos, a Balouta, a Candín y a Burbia. En los Ancares de Lugo, Piornedo es el más conocido, todo él un museo de pallozas centenarias.

En mi último viaje por las tierras de León anduve también por El Bierzo, comarca que merece la pena y de la que hoy no puedo dar, por razones de espacio, mayores referencias. Pero recuerdo la impresión que me produjo el escenario irreal de las Médulas. Las Médulas no es más que una mina romana, una mina abandonada desde hace siglos, donde miles de esclavos removieron los montes, poniéndolos patas arriba para cerner las tierras en busca de las pepitas de oro, mediante excavaciones que luego inundaban hasta echar la montaña abajo.

Y los Picos de Europa. Un día, muy de mañana, subí a los altos de



IMPERIAL E HISTÓRICA.

La amurallada Toledo es una de las ciudades más monumentales de España. Por sus callejas estrechas, perderse en un paseo sin fin relaja el ánimo del viajero.



VIAJAR CON ALFA ROMEO

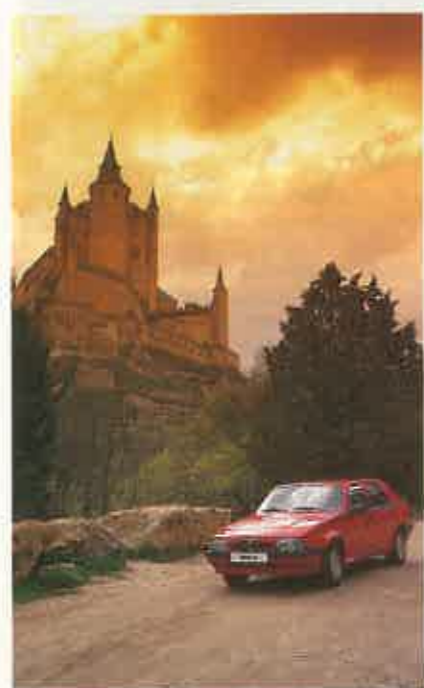
ANCLADO EN EL TIEMPO

Es La Alberca un pueblo de muy remoto origen que conserva no sólo su arquitectura peculiar, sino también sus tradiciones ancestrales.



ALCAZAR Y CASTILLO

El magnífico Alcázar de Segovia se complementa con el no menos monumental castillo de Coca, dos vestigios de la España histórica.



Llesba y San Glorio y me encontré una pequeña manada de caballos salvajes. ¿No has oído hablar de los legendarios asturcones? Pues son caballos libres, silvestres o asilvestrados, de poca alzada y largo pelaje. Criaturas pintiparadas para este territorio edénico de cumbres y valles.

Los Picos de Europa se reparten entre Cantabria, Asturias y León, y son un triángulo montañoso de grandes masas calizas, tajado por ríos que disponen de pocos kilómetros para llegar al mar, por lo que son rápidos y agresivos, cortadores de profundas gargantas que dividen a los Picos en tres macizos. Al oeste, el Sella forma la garganta de Los Beyos; al centro, el Cares talla la otra garganta de su mismo nombre; al Este, el Deva labra el desfiladero de la Hermida. Por éste y por el de los Beyos podrás pasar en coche, no sin cierto sobresalto. Ya le pasó a don Benito Pérez Galdós, a principio de siglo, cuando viajó por aquellas estrechuras y escribió que «el pánico que precede a los

grandes desplomes es permanente y el viajero anda en perpetuo susto, viendo una cordillera suspendida sobre su cráneo».

Te sugiero un periplo de los Picos que, como un triángulo, tiene vértices que son Cangas de Onís y Panes, al Norte, y Riaño al Sur. Si empiezas por Cangas, puedes ver el Santuario famoso de Covadonga y los lagos Enol y de la Ercina. Por Arenas de Cabrales puedes desviarte hacia Poncebos, y si quieres caminar y extasiarte, te llegas al pueblo de Bulnes (proximidades del Celebré Naranco), a la garganta del Cares, al pueblo de Caín y el mirador del Tombo. Por el desfiladero de La Hermida -de nuevo en coche- te metes en Liébana, comarca ganadera, pastoril, llena de encanto, y llegas a Potes, la capital de la zona, histórico pueblo. Muy cerca tienes Fuente Dé, nacimiento del Deva, con teleférico hasta un mirador de cimas y nieves. Los pueblos de la Liébana tienen todos su magia enris-

P

otes, la capital de la comarca de Liébana, es un histórico pueblo.

cada. En Lodantes, si quieres, pregunta por Primo González y que te enseñe la «pisa». Una pisa es un batán; un ingenio de madera, accionado por agua, que sirvió hasta hace poco para golpear y enfurtir los tejidos bastos de lana hasta convertirlos en el recio paño de abrigo.

En Portilla de la Reina puedes desviarte al puerto de Padetrave y en el puerto del Pontón al Panderrueda y el Valle de Valdeón y de Sajambre, prístinos y descontaminados, por donde aún merodean los osos.

Y ponemos, si quieres, punto final en Riaño. Riaño que ya no es lo que era, porque está debajo de cien palmos de agua, lo mismo que le pasa a otros pueblos de aquel valle. Da un poco de pena ver ahora un Riaño nuevo, de muchos colorines, con edificios de apartamentos y puerto deportivo.

Y es que el progreso, con sus ventajas y sus inconvenientes, acaba también por llegar a las Arcadias. Ojalá que no haga mayores destrozos.

Eduardo Delgado

Fotos: E. Delgado y J. Robledo.

PROXIMA SEMANA

UN JUGLAR,
UN DONCEL Y
UN CABRITO
ASADO

- VIZCAYA
- GUIPUZCOA
- ALAVA
- LA RIOJA
- NAVARRA
- HUESCA
- ZARAGOZA
- TERUEL
- SORIA
- GUADALAJARA
- CUENCA



EL SABOR DE JEREZ

El Jerez es el fino sabor español que mejor lleva el paso del buen gusto, con la elegancia de la tradición. Así es San Patricio, el fino sabor de Jerez.

Garvey
JEREZ



ESCUDERIA TYRRELL

REGRESO A LA GLORIA



TECNOLOGIA A TOPE.
La meticulosidad es lo que caracteriza el trabajo en Tyrrell. En la foto de la derecha se ve el montaje del nuevo monopieza 019.

CUANDO se abandona la Orbital 25 con dirección sur, y se toma el desvío para la autopista A3, uno se da cuenta de estar en el crisol de la Fórmula 1. Los carteles de tráfico indican salidas a lugares tan conocidos como Woking, Chessington, Ockham y Guildford. En los alrededores de esos pueblos tienen su sede principal McLaren, Brabham, la Ferrari GTO y la Tyrrell, que en esta ocasión es el lugar de destino. Una carretera solitaria en medio de la campiña inglesa, lleva a un camino bordeado de fresnos en el que aparece un cartel de lo más contundente: «Tyrrell private property. No trespassing». Desde allí hasta la Tyrrell hay escasamente doscientos metros. Es un paseo cargado de una historia forjada con tenacidad a lo largo de veintidós años de triunfos y derrotas. Resulta inevitable pensar que por ese camino sombrío, dividido por una hilera de árboles, han pasado todos los coches de Tyrrell, e incluso el atípico P34, con sus seis ruedas y su deseo de victoria.



Se ha llegado con antelación a la cita, y para hacer tiempo se echa la primera ojeada al lugar. Llama la atención el aspecto aséptico y futurista que presenta el edificio, tras cuyos muros se vive la máxima expresión del automovilismo deportivo. Para salir de dudas se pregunta a un dependiente: «¿Qué hay en ese caserón antiguo, ese de las puertas verdes?»

«Allí se construyeron los coches con los que Jackie Stewart fue Campeón del Mundo».

Está claro que en la Tyrrell la tradición convive con el futurismo y la tecnología punta. Más tarde Bob Tyrrell -hijo de Ken Tyrrell- aclaró que ese caserón está lleno de historia, pero vacío de tecnología, por lo que será derruido para dejar paso a la constante expansión del nuevo edificio.

Es Joan Villadelprat quien desempeña el papel de anfitrión, y resulta muy curioso escuchar como la telefonista anuncia la visita:



«John, someone is asking for you».

Juan Villadelprat ha nacido en San Cugat del Vallés, pero en Tyrrell le llaman John como vía intermedia entre pronunciar su nombre en catalán o en español.

El color gris claro del edificio color rosa agrisado de las paredes interiores y los grandes ventanales recuerdan, en cierto modo, a la decoración de la sede de la NASA de Houston.

«Todo esto es nuevo -dice Joan Villadelprat- y todavía falta construir la parte lateral del edificio».

En la Tyrrell trabajan noventa personas, de las cuales, nueve son ingenieros; el horario de trabajo es de ocho de la mañana a seis de la tarde, con una hora para comer



FIBRA MAGICA.
La manipulación de la fibra de carbono es complicada. Jean Alesi es una pieza clave.



IMPORTANTES CABEZAS.
Harvey Postlethwaite lleva las riendas técnicas junto a Claude Migeot.



HORNO TECNOLÓGICO.
En este autoclave se cuecen todos los chasis y demás componentes de fibra de carbono.

PIENSA EN EL FUTURO.
George Ryton es la última adquisición. Se dedica al coche con motor Honda.

y dos paradas para el té con galletas de reglamento... Incluso Ken Tyrrell cumple el horario con rigor, así como su hijo Bob. La única excepción consiste en el equipo de competición, que ensambla los monoplasas y por lo tanto se amolda a las necesidades de las carreras.

La visita empieza por la sección de moldes. En la antecámara aparece un chasis en madera perfectamente hecho, que denominan «el potro». En él se sientan los pilotos para determinar la colocación del volante, el asiento, los pedales y la leva del cambio. Al otro lado de la puerta hay una sala en la que se da forma a las maquetas destinadas al túnel del viento. Todas ellas están realizadas por cuatro artesanos que dan forma a lo plasmado sobre los planos, manipulando la madera y la resina con verdadera maestría. En ese lugar, el acabado se lleva a cabo manualmente y, sorprende ver la precisión de las matrices que más tarde permitirán hacer los moldes negativos para los chasis.

«El chasis del 019 está hecho en dos mitades -explica Joan-. Nosotros no utilizamos el sistema de Ferrari o McLaren, quienes construyen los chasis revistiendo los moldes con fibra de carbono, y posteriormente descomponen el molde y lo sacan por el habitáculo del piloto. Sin embargo, aquí los hacemos en dos mitades y posteriormente se reviste con fibra. Esto permite utilizar el chasis como carrocería por el buen acabado exterior. Son dos conceptos diferentes pero igualmente válidos».

La manipulación de la fibra de carbono se lleva a cabo con extrema pulcritud; los

KEN TYRRELL: LA VOZ DEL PATRIARCA

Su trabajo se desarrolla en un modesto despacho sin vestigios de las victorias logradas a lo largo de veintidós años de actividad.

Ken Tyrrell es un hombre de ademanes pausados, voz grave y mucha lucha a sus espaldas. Sin embargo no ha perdido el sentido del humor ni la condescendencia que siempre le ha caracterizado.

En algún momento, agobiado por problemas económicos, ¿pensó abandonar las carreras?

«Jamás me encontré en una situación límite. Tuve muchos problemas, sobre todo económicos. Si usted me pregunta por qué no conseguía dinero, no lo sé. Hay equipos italianos que lo logran con facilidad, pero en Inglaterra es diferente. Es un misterio».

En el fichaje de Jean Alesi, ¿jugó el factor suerte?

«A raíz de los problemas surgidos con Michele Alboreto, Marlboro y Camel, me vi obligado a buscar un sustituto. Me enteré de que Alesi era el

Campeón de la F 3000, y por otra parte el socio de Eddie Jordan me llamó recomendándome a Alesi. Le contraté sólo para el Gran Premio de Francia, con la esperanza de que Alboreto cambiara de idea. Su cuarto puesto en la carrera fue una total sorpresa, porque yo no estaba convencido de tener a un chico joven a los mandos de mi coche. No me lo podía creer. Ahora puede luchar con los mejores».

¿En qué repercute la presencia de Ron Dennis en la estructura de su escudería?

«Tengo un acuerdo con Tag-McLaren Marketing Services para que nos busque financiaciones y nos asesore sobre la imagen que hay que dar cara al público. La escudería es mía, de mi familia y parte de Harvey Postlethwaite. Es un error creer que Dennis tiene parte de las acciones. Su influencia es simplemente de asesoramiento».

¿Cómo se explica que la escudería Tyrrell pasase del primer lugar al último entre las escuderías de F1?

«Yo fui el culpable. Los problemas empezaron antes de que mi hijo Bob entrara a formar parte de la escudería. Fue un problema de organización y de financiación que no permitió el poder contratar a los mejores ingenieros y a buenos pilotos».

¿Usted cree que la F1 está teniendo un desarrollo deportivo razonable o es un deporte basado demasiado en el dinero?

«Personalmente creo que si no hay gente en las tribunas, es una situación verdaderamente insostenible. En Phoenix y en Jerez de la Frontera no había público, pero eso es debido al lugar y no al espectáculo. La F1 necesita a los espectadores. Aunque la televisión tiene cada vez más difusión, no puede sustituir a los aficionados a este deporte».

¿Qué ha significado la presencia de su esposa Norag Issabel a lo largo de todos estos años?

«Mientras los niños eran pequeños, no podía venir a las carreras. Después



me ayudó a cronometrar los tiempos y a atender a los pilotos. Con la llegada de los ordenadores, ese trabajo se ha relegado. Actualmente se preocupa de los patrocinadores y de otras muchas cosas como acompañarme moralmente. Si un día no pudiera llevarla a los circuitos, también yo dejara de ir».

¿Cómo fue la decisión de utilizar los neumáticos Pirelli?

«Es una pregunta interesante. Durante las pruebas en invierno se vio que los Pirelli eran bastante más competitivos que los Good Year. Los dirigentes de la marca italiana estaban interesados en proporcionarnos sus neumáticos y recibir buena información técnica al respecto. Por todo esto, me vi obligado a decidir con rapidez. Por otra parte Claude Migeot y Harvey Postlethwaite insistieron para que aceptara la oferta. Ellos estaban totalmente convencidos del acierto de la elección, fue una decisión técnica y no política».

LA PERFECCION.
El pulido de las piezas de fibra y el mecanizado del titanio como el de otros metales no puede tener un error.



ESTADISTICA

Fundador: Ken Tyrrell.
Existencia: Veintidós años.
Debut: 1968 como Matra-Ford.
Primer Campeonato del Mundo: 1969.
Debut como Tyrrell Racing Organisation: G.P. Canadá 1970.
Títulos de Campeonato del Mundo de pilotos: 1971 y 1973, con Jackie Stewart.
Copa Jim Clark: 1987, con Jonathan Palmer.
Grandes Premios disputados: 274.
Victorias: 23.
Pole-positions: 14.

laminadores utilizan guantes y mascarillas para no «contagiar» de suciedad a la fibra.

«Se utiliza indistintamente tela con resina incorporada y sin ella. Esta última -aclara Joan- se moldea con un chorro de aire caliente, y luego se pone la pieza a cocer en el horno».

El tiempo que el autoclave tarda en calentarse y enfriarse es aproximadamente de media hora. En su interior la fibra fragua a distintas temperaturas que van desde los ciento veinte grados centígrados a los trescientos, como en el caso de los chasis.

La magnitud del autoclave contrasta con el trabajo meticuloso que se realiza en la sección de pulido, donde todas las piezas reciben una terminación realmente perfecta.

Decir que al visitar esos departamentos se tiene la sensación de estar en un quirófano, resulta poco original. Sin embargo, sí se siente que entre esas paredes se vive la tecnología de futuro coordinada por una organización ejemplar.

En la Tyrrell se fabrica prácticamente todo, excepto los componentes de fundición como las carcasas de los cambios y los motores. En el departamento de pro-

ducción se mecanizan las piezas con tornos y fresas programados electrónicamente, y las piezas que salen no necesitan ningún ajuste manual.

En una parte se trabaja el aluminio y en otra el acero y el titanio. El responsable de esta sección es Brian Pepper, un técnico que trabajó antes en McLaren, posteriormente en la Ferrari GTO y actualmente su buen «quehacer» tiene lugar en Tyrrell.

Resulta sumamente interesante ver como se construye un trapecio de la suspensión, los anclajes de los discos de freno o un simple pedal del embrague que está compuesto por seis partes.

«¿Joan, los pedales son todos de titanio?»

«No -contesta firmemente-. Después del accidente ocurrido a Clay Regazzoni nadie se atrevió a hacerlos todos en titanio. Por seguridad la leva es de chapa de acero con nervaduras».

El último tratamiento que recibe cada componente de un coche es la fase de ajuste final. En esa sección todo se termina con exactitud milimétrica para que el departamento de carreras pueda montarlo todo sin el más mínimo problema.

Antes de parar en la nave donde se



SEIS MARCHAS.
En este departamento se ajustan y se montan los cambios. Un trabajo minucioso y de gran responsabilidad.

GRAN JOAN.
Joan Villadelprat es el responsable de la organización del equipo. Su trabajo está muy apreciado en Tyrrell.

UNA PARA SIETE.



SCV 780, 790

SC 798, 811

N 753, 771, 777

6212MC

GATES AUTO MASTER

Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.

Visite nuestro Stand en
Expomóvil 90
Palacio n.º 4, Nivel 8 - Stand n.º 802
Barcelona, 21 al 26 de Abril de 1990



Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.



montan los monoplazas, Joan da paso a conocer la sección dedicada a los cambios. La superficie no es muy grande, sin embargo, el trabajo está organizado de tal modo que cuatro mecánicos puedan llevar a cabo su cometido con rapidez.

Sin lugar a dudas, «la mesa de quirófano» es la nave destinada al montaje de los monoplazas. Ese espacio está dividido en dos partes, y en una se está ensamblando el nuevo 019, mientras que en la otra se sigue trabajando con el 018. El silencio, la meticulosidad y un gran sentido de la responsabilidad reina en esa zona de trabajo. Cada mecánico tiene una asignación bien precisa y cada duda se ha de consultar con la oficina técnica.

Todas las herramientas están ordenadas sobre los bancos y no se encuentra ni una gota de aceite en el suelo.

Cuando los coches están listos, se levantarán las puertas correderas y los tres 019 se cargarán en el camión que los llevará a Imola para el Gran Premio de San Marino. Mientras tanto, sobre las mesas de dibujo de la oficina técnica, no se para de estudiar, perfilar ideas y soluciones que permitan a los Tyrrell 019 seguir la buena racha empezada por los 018 utilizados por Jean Alesi y Satoru Nakajima.

Tras las paredes grises de ese edificio se fragua la tecnología del futuro capaz de llegar a límites insospechados, todo eso en virtud de la técnica misma o de esa huída hacia adelante, hacia el éxito como norma de vida.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



CAMBIO DE IMAGEN.

Estos camiones son una prueba más de la nueva imagen de Tyrrell. En ellos viajan por todo el mundo los monoplazas.

COMO UN QUIROFANO.

En la sección de montaje se trabaja en silencio y con gran pulcritud.

MORRO DIFERENTE

El pasado día once de abril, Jean Alesi dio las primeras vueltas al circuito de Silverstone con el nuevo Tyrrell 019.

En realidad se trató de una primera toma de contacto, que más tarde se ha desarrollado en el circuito Dino Ferrari de Imola a lo largo de la semana comprendida entre el diecisiete y el día veintuno de abril.

Según ha explicado Jean Claude Migeot -responsable de la parte aerodinámica-, el 019 es una evolución del anterior 018 en lo que se refiere al concepto aerodinámico y



a la suspensión delantera. Concretamente la parte inferior del morro ha sido redondeada y levantada, mientras que en los bigotes se ha introducido un diseño inédito que por su forma, recuerda un ala invertida.

El 019 es el primer monoplaza que cumple totalmente las nuevas normas exigidas por el reglamento FISA a partir de 1991, y que precisa más solidez en la zona del habitáculo para mejorar la protección de la «célula vital».

Por otra parte, Harvey Postlethwaite -director técnico de Tyrrell- ha especificado que el nuevo coche representa un ejercicio de mejoramiento aerodinámico cara al futuro. También la insólita forma de la parte delantera ha obligado a una evolución sustancial en la suspensión, aunque sigue siendo de un solo amortiguador.

A finales de la presente temporada, el 019 servirá como muleto para los primeros ensayos con el motor Honda RA 100 E que, en el año 1991 equipará el Tyrrell 020, sobre cuyo proyecto está trabajando ya George Ryton que ha sustituido a Sergio Rinland, que ha regresado a la escudería Brabham.

TODA LA FAMILIA.

Jean Claude Migeot y Harvey Postlethwaite son los responsables del nuevo coche 019. Se ha modificado sólo la aerodinámica.

Mañana a las 269

P.V.P. 13.950

P.V.P. 13.950

Viceroy
Colección FEELINGS

Un encuentro casual puede convertirse en un sentimiento muy profundo.

Estudio Trelles

Una marca de trajes de campeonato, a la que se unen camisas, zapatos, complementos... Todo para vestir, en exclusiva, al hombre de acción. Seguro del triunfo.

UNA MARCA DE CAMPEONATO



El Corte Inglés

DEPORTE

RALLYE DE TIERRA DE LOGROÑO

TRELLES, LA PRIMERA EN LA FRENTE

Enviados especiales:

M^r Jesús Beneit y José Antonio Díaz

ANIMADA y llena de incidentes ha estado la segunda carrera de la temporada del Campeonato de Tierra que, como no, ganó el uruguayo Gustavo Trelles con el mismo Lancia Delta S-4 con el que el pasado año avasalló en las cinco pruebas en las que tomó la salida y que en ninguna de ellas dio el más mínimo problema. Sin embargo en Logroño, donde iniciaba la temporada, Gustavo Trelles y Arturo de la Puente padecieron la rotura de la caja de la dirección lo que les obligó a hacer dos tramos sin servo hasta que la avería fue subsanada en la neutralización. Aunque en ningún momento su victoria

Gustavo Trelles, que se estrenaba este año con el mismo Lancia Delta S-4 que le dio el año pasado el título, se impuso en un rallye muy rápido en el que muy pocos equipos pudieron salvarse de tener más de un problema.



estuvo en peligro, también sufrieron la falta de adaptación del coche a los nuevos neumáticos Michelin en lugar de los Pirelli de la pasada temporada, cambio que obligará a modificar los reglajes.

Los vencedores del rallye no fueron los únicos en tener problemas, pues casi todos los equipos sufrieron algún percance en este rallye de cuatro tramos muy rápidos pero con muchas trampas a lo largo de todos ellos, un trazado que favorecía a los coches más potentes, lo que contribuyó a que los Austin Metro de «Patxi» Arbelaz y del canario Fernando Capdevila fueran segundo y tercero en la meta.

El primer abandono, si de abandono se puede calificar no llegar ni siquiera a salir del parque cerrado, fue el de Zanini-Autet. La rotura del grupo del cambio, nada más arrancar el AX dejaba al equipo Citroën sin su más potente coche. Asimismo, Izaguirre-Iturri tenían que desistir de tomar la salida pese a estar toda la noche trabajando en el motor del AX 16 válvulas que hasta la víspera había rodado sin problemas. Pronto le llegaba el turno al Ford Sierra Cosworth de Barolet-Ferrer que sólo podía hacer en condiciones los dos primeros tramos en los que Trelles no lograba arrancarle más que cuatro segundos. Por culpa del árbol de transmisión el Sierra tenía que ser arrastrado hasta el remolque sin despejarse la incógnita de hasta qué punto José María Barolet habría podido inquietar a Trelles.

Con el abandono del equipo Ford eran los Metros de «Patxi» Arbelaz y Fernando Capdevila los que quedaban luchando por la segunda posición a once y trece segundos respectivamente de Gustavo Trelles a mitad de carrera. Algo más alejados, a más de cuarenta segundos, se encontraban al llegar a la neutralización Claudio Aldecoa y Julio Vázquez con su habitual Audi Quattro y Antonio Rius y Manuel Casanova con el VW Golf Rallye G-60 que no pudo demostrar en ésta, su segunda aparición, lo que puede llegar a dar de sí al romperse el motor cuando iniciaba la primera prueba del segundo bucle. Tampoco Guillermo Barreras y Ramón Mínguez tenían suerte en su segunda participación con el equipo Citroën. El AX se quedaba sin tracción trasera al principio del rallye y, una vez subsanado el problema tras los cuatro primeros tramos, un pinchazo en la penúltima cronometrada y la posterior salida de pista alejaban al segundo AX oficial de la quinta plaza que iba a parar en manos del también AX de Labaka-Muguruza, terceros en el pasado rallye de Alicante.

El incidente de Barreras no sólo afectaba al piloto de Citroën ya que también, al tenerlo que adelantar en un tramo polvoriento, Claudio Aldecoa y Fernando Capdevila perdían un buen puñado de segundos, que no pusieron en peligro la cuarta plaza de Aldecoa pero sí alejaron a Capdevila, al que antes de esta cronometrada «Patxi» sólo le sacaba tres segundos, de la segunda posición. Por si esto fuera poco, el grupo trasero del Metro del piloto canario se rompía antes de la última prueba

CADA VEZ MAS RAPIDO

La progresión de «Patxi» Arbelaz con el Austin Metro es notoria. En Logroño lograba un magnífico segundo puesto aunque al igual que el resto de los que ocuparon los puestos de honor también tuvo problemas.



CON EL AUDI DE SIEMPRE

El año empezaba para Claudio Aldecoa en esta segunda carrera y empezaba bien. El veterano piloto, muy regular a lo largo del rallye, se colocaba cuarto

HABRA QUE CONTAR CON EL.

Por culpa de la transmisión Capdevila perdió la segunda plaza, pero el Metro, revisado a conciencia en Inglaterra, se mostró muy competitivo en tierras riojanas.



RAPIDO Y EFICAZ.

Con el AX 4x4 José Francisco Labaka, quinto, fue el primer Citroën clasificado. De momento entre los equipos privados es el piloto más rápido y que más posibilidades tiene de llevarse la challenge.



TRAMO TRAMO

El día doce de mayo tendrá lugar la tercera cita del año que se celebrará en Balaguer a donde vuelve por tercera vez el campeonato.

PARA esta tercera carrera el equipo VW Motorsport espera poder estrenar la unidad definitiva del Golf Rallye G-60, coche que deberá de llegar de Alemania.

LA ausencia de Gustavo Trelles en Alicante obligará al piloto uruguayo a tener que decidir entre la carrera del 15

de septiembre y la del 20 de octubre. Ambas le coinciden con sendos rallyes del mundial. La primera con los entrenamientos de Australia y la segunda con el San Remo.

POR no estar preparado, el nuevo Opel Vectra 4x4 ha visto de nuevo retrasado su debut. El equipo y sobre todo el piloto, Borja Moratal, esperan poder iniciar la temporada en Balaguer.

JOSE MORA ha preparado un buen coche para tratar de ganar el Campeona-

to de dos ruedas. El R-5 GT turbo lleva un bloque de Maxi turbo, la culata y las suspensiones son de R-11 y la potencia ronda los 200 caballos. Un trabajo bien hecho que se terminó justo el día anterior al rallye de Logroño.

MENOS suerte está teniendo con su AX 16 válvulas el equipo de Javier Izaguirre. Toda la semana probando sin tener problemas y justo el día anterior al rallye el motor de BX que monta el espectacular Citroën se rompió y no se pudo solventar la avería.

ENFADADO como nunca estaba Claudio Aldecoa en la meta del penúltimo tramo. Al parecer Barreras tardó en dejarle pasar, de lo que también se queja Fernando Capdevila.

TRELLES aseguraba en la llegada que en Logroño había corrido todo lo que podía, pero el rallye era muy rápido y estrecho y por eso, a decir del piloto uruguayo, los Metro que por fin están muy bien ajustados pudieron arrebatarse tres de los ocho scratch, aunque la superioridad del Delta fue notoria.

ba, mientras que «Patxi» tenía que hacer sin servodirección los dos últimos tramos, pero ambos entraban segundo y tercero en la meta.

En dos ruedas motrices Mora-Marcos, que estrenaban en La Rioja un efectivo Renault 5 GT turbo muy preparado, eran los únicos que se libraban de la mala racha que afectó en este rallye a casi todos los equipos. José Mora cuajaba una excelente carrera adjudicándose su categoría y colocándose sexto en la clasificación general, con más de dos minutos de ventaja sobre el siguiente, el Seat Marbella Proto de Puigdemívol-Falcó que tuvo que hacer prácticamente entera una de las cronometradas con una rueda pinchada. Detrás de Barreras-Mínguez, octavos, y del Visa 1.000 pistas de Caamaño-Valeiro, nove-



BUEN ESTRENO. Muy efectivo resultó el Renault 5 que José Mora estrenó en Logroño. Pese a no haber podido probar el coche antes de la carrera Mora avasalló entre los dos ruedas motrices.

EQUIPO CON SOLERA. Con un vetusto Opel Ascona, ex Mariano La Casa, Esteban García Campijo ha vuelto a las carreras y logrado una meritoria décima posición.



no, el veterano García Campijo con el vetusto Opel Ascona era tercero de dos ruedas motrices y completaba las diez primeras plazas tras el abandono del Lancia Integrale de Luzuriaga-Bastida. Menos suerte tuvieron el resto de los hombres rápidos en esta clase. La transmisión dejaba fuera de carrera, en la misma prueba en que se quedó Bardolet, al tercer Citroën oficial conducido por Enri-

Y VAN DOS. El catalán Solans está teniendo un buen comienzo de temporada. A la victoria entre los Marbellas del Rallye de Alicante ha sumado un nuevo triunfo en Logroño.

que Burrull, mientras que Julián Vera se veía retrasado por un toque en la rueda delantera del R-5 GT turbo, y Diego y Sánchez, con Peugeot 205 e Ibiza Proto, abandonaban. Por su parte Donato Hergueta perdía la segunda posición en esta categoría al sufrir un aparatoso vuelco casi al final del primer bucle en una curva en la que muy pocos se libraron de llevarse un buen susto. Tampoco el Citroën AX de Marugán-García llegaba a la meta. El retraso, al solventar en la asistencia un problema eléctrico que apareció en el segundo tramo, les hacía tener un accidente en el siguiente enlace al tratar de llegar a tiempo al control horario.

Entre los pequeños de la Copa Marbella la carrera estuvo de lo más animada. Solans, Velasco, Sierra y Pros mantuvieron una cerradísima lucha de la que salió vencedor Solans, el ganador en Alicante, que arañó al final cuatro segundos a Velasco y Sierra, empatados, y seis a Pros.

CLASIFICACIONES

1º Trelles-F. Puente (Lancia Delta S 4), en 41 min. 26 seg. 2º «Patxi»-Ascasiabar (Austin Metro 8R4), a 33". 3º Capdevila-Bofill (Austin Metro 6R4), a 1'38". 4º Aldecoa-Vázquez (Audi Quattro), a 1'46". 5º Labaka-Muguruza (Citroën AX 4x4), a 2'1". 6º y 1º dos ruedas Mora-Marcos (Renault 5 GT turbo), a 2'49". 7º y 2º dos ruedas Puigdellivol-Falcó (Seat Marbella Proto), a 4'48". 8º Barreras-Minguez (Citroën AX 4x4), a 5'20". 9º Caamaño-Valeiro (Citroën Visa 1.000 pistas), a 5'37". 10º y 3º dos ruedas G. Campijo-Botella (Opel Ascona), a 6'33". 17º y 1º Copa Marbella Solans-Ibañez, a 9'19"

PRINCIPALES ABANDONOS

Zanini (Citroën AX 4x4), por rotura del grupo del cambio. Izaguirre (Citroën AX 16 v), por avería mecánica. Burrull (Citroën AX), por rotura de la transmisión. Hergueta (Renault 11 turbo), por vuelco. Bardolet (Ford Sierra Cosworth), por rotura del árbol de transmisión. Marugán (Citroën AX), por accidente. Rius (VW Golf Rallye G-60), por rotura del motor.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TRELLES	8	5	3	0	0	0	0
CAPDEVILA	8	2	2	1	1	1	0
«PATXI»	8	1	2	4	1	0	0
ALDECOA	8	0	1	0	2	2	1
LABAKA	8	0	0	1	1	0	3
BARRENAS	8	0	0	0	2	1	1
MORA	8	0	0	0	1	1	0
PUIGDELLIVOL	8	0	0	0	0	0	1
RIUS	5	0	0	0	0	3	2
BARDOLET	3	0	2	0	0	0	0

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º José Mora (40 puntos). 2º Fernando Capdevila (34). 3º José María Bardolet, José Francisco Labaka y Gustavo Trelles (32).



NUEVO PEUGEOT 309 LOOK



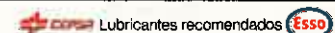
LOOK
1.470.000 ptas.
P.V.P. (IVA y transporte incluidos)

MIRA, ES EL NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. FIJATE EN SU LINEA. ES TU PROPIO LOOK. DISFRUTA SU ESTILO CON TODO DETALLE: ESPEJOS LATERALES, FAROS ANTINEBLA, EMBELLECEDORES DE RUEDA, BANDA LATERAL, VOLANTE DE CUATRO RADIOS, NUEVOS DETALLES EN TAPICERIA... UN LOOK CON ESTILO PROPIO, Y ATRACTIVO HASTA EN EL PRECIO: 1.470.000 PTAS. CON IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS. NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. TU PROPIO LOOK.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



Esteban Delgado

Enviado especial

DESPUES de empatar a puntos con su compatriota Jean Alesi en la clasificación final de la pasada temporada y de ceder la corona tan sólo en base al número de victorias, el piloto de Romans, Erik Comas acaba de dar el primer paso en el circuito de Donington en su camino hacia el título del campeonato internacional de Fórmula 3000.

La presente edición de este campeonato, paso previo a la Fórmula Reina, no en vano 22 pilotos, o sea el 63 por ciento del actual plantel de la F1, han pasado por esta especialidad, se presenta un año más marcada por la lucha entre los chasis Reynard y Lola y sus equipos oficiales, Eddie Jordan Racing y el francés DAMS. La presencia del otrora dominador chasis March (hoy Leyton House) resulta tan sólo anecdótica, como lo sigue siendo el sempiterno motor Cosworth, campo en el que motor japonés Mugen ha desbancado al Judd después de los resultados obtenidos en 1989 y que ha pasado a equipar a la práctica totalidad de equipos favoritos.

Después de obtener el título para Jean Alesi el año pasado, Eddie Jordan tiene muchos números para ser el primer equipo en renovar laureles en la F-3000. Gracias al apoyo de Camel cuenta con tres jóvenes promesas como el inglés Eddie Irvine, el alemán Heinz-Harald Frentzen y el italiano Emanuele Naspetti, además del chasis Reynard, actual titular de los dos últimos campeonatos. El nuevo Reynard 90D no tiene más diferencia con un Fórmula 1 que 500 centímetros cúbicos, en palabras de su creador Adrian Reynard. El nuevo modelo incorpora un cambio transversal Hewland y una mejor geometría de la suspensión para aprovechar mejor los neumáticos. La marca de Bicester cuenta además con otros equipos de reconocida valía como el italiano First Racing con Marco Apicella o el Mansell Madgwick.

Por su parte, Lola ha vuelto a depositar sus esperanzas de alzarse con uno de los pocos títulos que le faltan en el equipo DAMS de Jean Paul Driot y René Arnoux. El nuevo Lola T90/50 diseñado por Mark Williams tan sólo ha reducido su peso y sus dimensiones principales además de lucir unos pontones laterales altos y estrechos «a lo Benetton», confiando su desarrollo a dos pilotos experimentados en esta especialidad como el francés Erik Comas y el joven escocés Allan McNish.

Si los entrenamientos privados en Jerez, Silverstone y Donington habían demostrado tan sólo el equilibrio existente entre ambos chasis y la rapidez de algunas jóvenes promesas como la joven estrella de Mercedes, el alemán Freutzen; esta tónica no se iba a romper en los entrenamientos oficiales de la primera carrera de la temporada.

Andrea Montermini, un joven italiano de 25 años de Sassuolo, localidad cercana ▶

DONINGTON, F-3000

**COMAS,
¿A VA?**



CHAPARRON DECISIVO.

El adecuado cambio de neumáticos dio a Erik Comas su primera victoria de la temporada, mientras Marco Apicella (arriba), se vio obligado a abandonar cuando era segundo a pocas vueltas del final.



a Modena, cuarto clasificado en la pasada temporada del italiano de Formula 3, se alzaba con la «pole position» al volante de uno de los Reynard-Mugen del equipo de Mansell Madgwick Motorsport. Segundo era el superfavorito Erik Comas sin más problemas que un radiador roto, pero contento de salir en primera línea, mientras que su compañero McNish era quinto con el otro Lola-DAMS, a pesar del incorrecto equilibrio de masas de su monoplaça. En medio, se encontraban los Reynard de Marco Apicella y Eric Van de Poele, siendo sexto y séptimo el suizo Andrea Chiesa y el canadiense John Jones con los Lola del equipo gestionado por Jackie Stewart. Los integrantes del equipo de Eddie Jordan se veían afectados por problemas de motor debidos al uso de una gasolina contaminada traída desde Silverstone, como también les sucedía a los pilotos del Pacific Racing.

Si la lluvia había evitado descargar en las inmediaciones del circuito de Donington durante el fin de semana, media hora antes de la salida se abrían los cielos dejando inundada la pista. Ante esta situación, todos los pilotos optaban por los



CONSEJOS PARA EL DEBUTANTE.

De poco sirvieron los consejos de Nigel Mansell al poleman Andrea Montermini que acabó contra las vallas.

DONINGTON EN BREVE



UNICO español presente, Víctor López sólo pudo ser noveno en los entrenamientos del campeonato Opel Lotus, después de romperse un latiguillo de frenos, lo que provocó una fuerte salida. En carrera Víctor pasaba la bajada en cuarta posición, plaza que lograba mantener durante media carrera, antes de sufrir un bajón de rendimiento en su motor, acabando decimosegundo.

INCREIBLE ver el Lola de Paul Belmondo decorado con publicidad española y más concretamente canaria (como Condal, pla-

ya de las americas, etc), cuando nuestro pilotos se las ven y se las desean por los despachos a pesar de poseer mejores manos que un apellido famoso.

PRECIOS muy similares para los monoplaças dominadores de la actual F3000, 75 850 libras para un Reynard 90D (unos 14 millones de pesetas) y 75 000 libras para un Lola

LAS recientes restricciones tabaqueras parecen retrasar a Marlboro de lucir su logotipo en Inglaterra, mientras su oponente, Camel, no dudaba en seguir empleándolo.

neumáticos de mojado, con excepción de Paul Belmondo y posteriormente de Fabrizio Giovanardi, Allan McNish y Phil Andrews que tomaban la salida desde boxes. En la arrancada, Montermini lograba mantener su posición, seguido de Erik Comas que este invierno había estado practicando las salidas para evitar los problemas del año pasado que seguramente le costaron el título y de Eddie Irvine, autor de una sensacional remontada. A partir de ese momento comenzaba el baile de neumáticos, convirtiéndose el saber las auténticas posiciones de la carrera en un galimatías. Mientras tanto en la cuarta vuelta se producía el accidente entre los Lola de McNish y Naspetti en la chicane en el que el motor y tren trasero del piloto escocés iba a caer sobre el público produciendo varios heridos, uno de extrema gravedad. Comas entraba en boxes en la séptima vuelta, mientras Montermini lo hacía tres después para salirse violentamente a continuación, después de dejar brevemente en cabeza a Marco Apicella. El italiano tardaba en entrar a cambiar el juego de neumáticos, situación que aprovechaba Comas para alzarse a partir de la



ESPERA PROVECHOSA.

Andrea Chiesa fue segundo con su Lola.

decimocuarta vuelta en primera posición, que ya no abandonaría hasta la bandera a cuadros.

La sorpresa por detrás la constituía el Leyton House de Andrew Gilbert-Scott, en segunda posición durante más de media carrera antes de verse rebasado por Apicella, y en clara progresión desde el peloton, que veía perder esa plaza de honor a pocas vueltas del final debido a problemas de cambio en su Reynard, dejando el resto del cajón a los pilotos del Paul Stewart Racing, Andrea Chiesa y John Jones.

CLASIFICACION FINAL

1º Erik Comas (Lola T90/50), 1 hora, 12 minutos, 15 segundos, 2º Andrea Chiesa (Lola T90/50), a 25 s 86 3º John Jones (Lola T90/50), a 26 s 83, 4º Antonio Tamburini (Reynard 90D), a 27 s 40, 5º Richard Dean (Reynard 90D), a 38 s 96, 6º Eric Van de Poele (Reynard 90D), a 1 m 03 s 67, 7º Jean Denis Deletraz (Reynard 90D), a 1 m 09 s 59, 8º Gianni Morbidelli (Lola T90/50), a 1 m 09 s 61, 9º Philippe Gache (Reynard 90D), a 1 m 13 s 30, 10º Giovanni Bonnano (Lola T90/50), a 1 m 15 s 12.

AL MOTOR DE SU COCHE NO LE BASTA LA GASOLINA



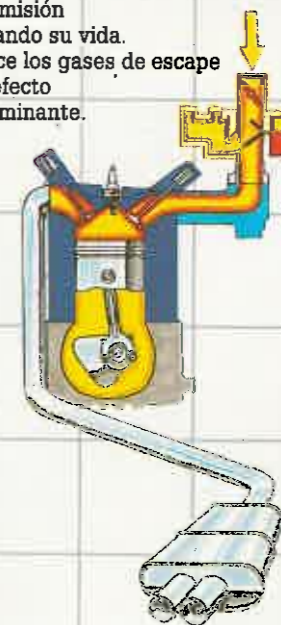
GAS TREATMENT

ADITIVO PARA GASOLINA



RENDIMIENTO - AHORRO PROTECCION:

- Limpia el carburador. GAS TREATMENT limpia y lubrica los componentes mecánicos del carburador, manteniendo el OPTIMO RENDIMIENTO del motor.
- Ahorra consumo de carburante.
- Lubrica la parte superior del cilindro.
- Combate el óxido y la corrosión.
- Mantiene limpias las válvulas de admisión alargando su vida.
- Reduce los gases de escape y su efecto contaminante.



Importado por DYNAMIC, S.A.

Polígono Ind. Santa Rita 08755 Castellbisbal (Barcelona) Teléfono: (93) 772 11 12 Fax: (93) 772 06 75



BBS EDICION WHITE

¡Novedad!

RZE 305 6'5x14
B.M.W. 3
V.W. Golf Jetta
V.W. Passat
37.450 Ptas.

RME 003 7x15
MERCEDES Tipo 124-201
56.800 Ptas.

RSE 070 7x15
B.M.W. 3
72.180 Ptas.

RZE 025 7'5x15
B.M.W. 3
54.679 Ptas.

Edición limitada. I.V.A. incluido

BBS

RZ 385 6'5x14 Plata
B.M.W. 3/1 9-82 a 8-87
B.M.W. 3/1 9-87 →
B.M.W. 3/1 Cabrio
V.W. Passat Santana
V.W. Golf II
V.W. Jetta II
25.000 Ptas.

RJ 359 7x15
V.W. Passat Santana
V.W. Golf II
V.W. Jetta II
Audi 80-Coupé Typ. 81
ANTRACITA: 26.000 Ptas.
PLATA: 25.000 Ptas.

Equipo aerodinámico para Golf/GTI: **115.000 Ptas.**
I.V.A. incluido

DISPONEMOS DE ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS LAS MARCAS ACTUALES.

MAGIC STAR SA
RECAMBIOS Y ACCESORIOS

PEDIDOS AL
TEL. (93) 870 21 94

AUDI COUPE QUATTRO RAIDS

EL ULTIMO GUERRERO

José Luis Aznar y Ramón Rodríguez

Enviados especiales

CASI no hay camino. Se trata de unas simples trazas en el campo, entre matorrales, árboles, y algún que otro pedrusco. Algunos virajes son ciegos y así, para nosotros que hacemos de copiloto al lado de José María Serviá, cada metro que avanzamos es una sorpresa. Incluso un sobresalto cuando, por ejemplo, pensamos que seguiremos por el camino en el que nos encontramos y en el que apercibimos un cerrado viraje que se acerca a toda velocidad. Primero con sorpresa, con estupor luego, y con un buen susto después, vemos que José María sigue acelerando y, cuando pensamos que la torta es inevitable, él sigue recto por otras trazas. Así pues los primeros kilómetros fueron casi de susto en susto porque íbamos descubriendo el camino a base de sorpresas.

Una vez establecido el circuito las cosas cambian y uno se puede ir fijando en detalles y apreciar la potente máquina. Tal vez lo más lógico hubiese sido que las primeras sensaciones que nos llamasen la atención fuesen aquellas referidas a las prestaciones, pero no fue así. Evidentemente este Audi con sus 400 caballos empuja lo que no está escrito, pero lo que más nos impresionó fue ver como se reía de baches, socavones, desniveles y demás accidentes del terreno. Sería mentira decir que los baches no se notaban, pero la verdad es que íbamos gas a fondo por el estrecho y bacheado camino plagado de desniveles dando tumbos, pero sin que, salvo en contadas ocasiones, las suspensiones hiciesen tope. Lo importante era que se podía ir a toda velocidad por un lugar por el que un coche convencional sólo podía pasar yendo en primera y con mil precauciones. A partir de ahí, qué decir de la aceleración, de la capacidad de frenada y de la maestría con la que el piloto lo metía en los virajes. Fue un magnífico espectáculo al que asistimos desde una impagable primera fila.

Las cosas cambiaron cuando José María se detuvo. Era mi turno, un privilegiado turno que encerraba una gran responsabilidad. Los hombres de Audi Sport ponían en mis manos su único y especialísimo ejemplar que antes de una semana debía estar en la salida de su primera carrera. Y claro, un coche de competición hay que probarlo si no sacándole su quinta esencia, si acercándose uno a las condiciones reales de utilización. Por eso hay que buscar un compromiso, conducir con un margen suficiente para evitar riesgos, pero en ciertos momentos apretar lo suficiente para pulsar las reacciones. Y a eso fuimos con José María Serviá sentado a nuestro lado y con la imponente presencia de Gabi Cortés, responsable del equipo, que en lo alto de un otero nos vigilaba.

Sentados, la posición es algo acurrucada, como hay que ir en un vehículo en el que uno debe pelearse con el volante.

Audi Sport España tiene lista el arma con la que va a participar este año en el Campeonato de España de Raids. Se trata de un Audi Coupe Quattro que MOTOR 16 ha tenido la oportunidad de probar antes de su estreno en los Montes de Cuenca.



TRABAJO BIEN HECHO.

Los hombres de Audi Sport esperan que este coche les marque las pautas para desarrollar el libro Madrid con el que piensan ir al próximo París-Dakar.



LA LLANTA



DISEÑO R-15

Aplicaciones:

- ALFA ROMEO
- AUDI
- BMW
- FIAT
- FORD
- LANCIA
- OPEL
- VW

RONAL®

RONAL IBERICA, S.A.

Polígono La Paz
Teléfono (974) 60 21 55
Fax (974) 60 36 81
44000 TERUEL

FICHA TECNICA

Motor: Cinco cilindros en línea. Diámetro por carrera: 79,5 x 85 mm. Compresión: 7,2:1, Turbo KKK, Inyección Bosch Motronic, Intercambiador aire-aire, Potencia: 300 CV a 6 500 rpm Par máximo: 450 Nm a 4.500 rpm.

Transmisión: a las cuatro ruedas, diferenciales autoblocantes. Caja de cambios de seis velocidades.

Dirección: cremallera servo-asistida.

Bastidor: multitubular de acero.

Carrocería: «composite», kévlar y fibra de carbono.

Suspensión: McPherson con triángulo inferior

Frenos: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones.

Llantas: 6" x 16" ó 7" x 16"

Neumáticos: 215/65 R 16 ó 225/7 R 16

Dimensiones: Largo 4.300 mm. Ancho: 1.870 mm. Alto: 1.560 mm. Vía delantera y trasera: 1.600 mm. Batalla: 2.640 mm.

Peso: 1300 Kg.

PURA RAZA

ESTE coche marca los límites en nuestro país de Audi Sport España. El Director Deportivo es Gabi Carías, mientras que Enrique Pons es el responsable técnico y a su volante se sentará José María Serviá controlado por Enrique Oller. El vehículo se ha desarrollado en el Centro Técnico de la marca en España y se ha contado con la colaboración de dos especialistas foráneos. POC, conocido preparador y constructor galés, ha llevado a cabo parte de los trabajos de chasis y carrocería, mientras que el motor ha sido desarrollado por el preparador germano Lehmann.

El equipo cuenta con un presupuesto de cien millones de pesetas para afrontar el Campeonato de España de Raids.

El Audi ha sido realizado en un tiempo récord puesto que fue en noviembre del pasado año cuando se comenzó a trabajar en él. El chasis es multitubular de acero de alta resistencia y la carrocería está realizada con «composites» reforzados con kévlar y fibra de carbono. El motor es de 2.110 centímetros cúbicos con turbo, intercambiador e inyección con lo que la potencia, oficialmente de 300 caballos, supera ampliamente ese valor. La tracción es integral y la caja de cambios de seis velocidades. Las suspensiones destacan por su soberbia realización.

Como particularidades especiales podemos citar el volante extraíble, como en los Fórmula Uno, que hay dos depósitos de carburante de doscientos litros de capacidad cada uno y situados detrás de cada uno de los asientos. Son siete los radiadores existentes: agua, aceite, carburante, intercambiador, caja de cambios, diferencial y transmisión mientras que para el escape se ha tenido que desarrollar una refrigeración especial puesto que el turbo alcanza los 1.200 grados.

Como equipo específico para los raids se cuenta con dos ruedas de recambio, se han doblado todos los circuitos de alimentación para evitar averías mientras que también hay dos ordenadores para el copiloto el cual bajo sus pies tiene tres pulsadores: luces, bocina y tripmaster.



frente a nosotros sólo dos relojes, un cuentavueeltas y el manómetro de presión del turbo. José María ha puesto el motor en marcha y apretamos el embrague. Corto, muy corto el recorrido y el pedal requiere bastante esfuerzo, un esfuerzo, que luego en marcha, no parecerá tal. Pero empezamos mal al soltar con cuidado el embrague y no acelerar mucho, sobre todo pensando en no pegar una arrancada de ésas que parecen hechas para impresionar. Por evitar eso metemos también la pata y calamos el motor. Afortunadamente el segundo intento es correcto. Primera, segunda y comenzamos a reconocer el terreno por el que antes nos ha llevado Serviá. Al acelerar la reacción es pronta, pero las emociones comienzan cuando la aguja del cuentavueeltas sobrepasa las cinco mil vueltas. Durante los primeros compases no la vigilo, pero cuando las cosas están claras y acelero la controlo con el



raballo del ojo y es a partir de ese régimen cuando el motor se dispara al entrar en acción el turbo. Dado que el terreno es accidentado al acelerar hay que estar corrigiendo constantemente con el volante, y sobre todo no soltar el acelerador pues en cuanto pierde tracción el coche se descontrola. Sería muy bonito contarles que fuimos realmente deprisa pero no fue así. No nos duele confesar que no pasamos de tercera y ello sin apurar el régimen del motor. Pero es que aún así el paisaje desfilaba muy deprisa. Cuando se acercaba la curva y había que frenar, las reacciones nos parecieron muy equilibradas y el cambio rápido, sólo había que preocuparse por meter el coche. Para ello hay que tener práctica con un cuatro ruedas motrices de competición y la mejor técnica es la del contrabalanceo. Es entonces cuando el coche gira con pasmosa facilidad sobre su eje y se mete en el viraje. Si Serviá dominaba a la perfección la maniobra a nosotros se nos hacía más difícil por la falta de costumbre y por el miedo a pasarnos. La dirección asistida es descansada, pero nos pareció demasiado desmultiplicada y tampoco es un prodigio la visibilidad, el alto y largo capó tiene la culpa.

Nos detenemos sin haber sacado la quinta esencia al monstruo pero después de apreciar de lo que es capaz. ○

EXPERIENCIA Y ESPECTACULO.

Conducir el impresionante Audi fue toda una experiencia, pero ir al lado de José María Serviá se convirtió en un espectáculo inolvidable.

TODO ESTILO

AGARÉ

Todo un trío campeón



BOXES



AITOR ZABALETA defenderá un año más los colores de **Krafft** en el Campeonato de España y Vasco Navarro de Montaña. Su barqueta ha pasado de 280 a 310 caballos.

BERGER Y SENNA

van a ser los pilotos con más difusión en comics. Ello es debido al acuerdo a que han llegado **Shonen Jump** y **McLaren**. La empresa de comics japonesa es de las más importantes del mundo con una gran difusión.

MARC GENE, hermano de **Jordi**, estuvo en Italia compitiendo en la categoría **Junior** de karts, en el circuito en el que se va a disputar el **Campeonato del Mundo**. El resultado no ha podido ser más satisfactorio, ya que con la presencia de los mejores pilotos, se clasificó en **quinta posición**, lo que permite albergar la esperanza de conseguir un

buen resultado en el Mundial.

LOS PRESIDENTES del Automóvil Club de Andorra y de la F. E. de A. firmaron un nuevo **Protocolo** que permitirá a los deportistas en posesión de licencia, tomar parte sin problemas en todas las carreras que se celebren en Andorra o España.

MANSELL se ha fracturado una muñeca probando el nuevo Ferrari. El bravo piloto inglés no se ha fiado del dictamen del médico de Ferrari y ha acudido a la **Isla de Man** a ver a un especialista.

DERBI, a consecuencia

de los malos resultados de los entrenamientos privados efectuados en Jerez, ha decidido abandonar por el momento las carreras. El comunicado emitido señala que es para poder trabajar sin la presión que conllevan las carreras y también para que los pilotos se adapten a las motos, lo que indica que también su pilotaje es puesto en duda. Esta parece la única decisión posible, aunque no han anunciado las medidas que van a tomar, tanto técnicas como respecto a los pilotos, que no parecen dispuestos a quedarse en el dique seco.

TABACALERA.

Va a apoyar el deporte del motor a fondo, principalmente el motociclismo donde aspira a conseguir algún título del mundo.

PROGRAMA TABACALERA
META: EL DEPORTE

TABACALERA va a continuar un año más con su labor de patrocinio del deporte. Para este año la marca tabaquera ha diversificado sus inversiones y sus logotipos van a estar presentes de forma predominante en modalidades tan diferentes como el motociclismo, la vela o el golf. En el primero de los apartados, el motociclismo, los pilotos que van a contar con el apoyo de Tabacalera, bajo el sponsor de Ducados, son **Juan Garriga**, **Alberto Puig**, **Jorge Martínez «Aspar»**, **Javier Debon** y **José Voltá**. Todos ellos están disputando en la actualidad el Mundial y el Europeo de Velocidad. En la modalidad del Trial, el actual Campeón del Mundo, **Jordi Tarrés** contará con la mayor parte del presupuesto, mientras que **Amos Bilbao** dispondrá de una importante aportación. El motocross también entra en los planes de Tabacalera y el piloto que contará con el apoyo de Ducados será **González Raba**.

En el deporte de la vela, Tabacalera

apuesta este año por el maxi Fortuna que se encuentra disputando la vuelta al Mundo. Además se patrocinará al equipo olímpico que tomará parte en los juegos de Barcelona 92. La última modalidad deportiva en la que ha entrado la marca tabaquera es el Golf. Para este año han creado un torneo denominado Circuito Profesional del Golf Nobel, destinado a jugadores menores de 25 años.

VEHICULOS DE EPOCA
SIEMPRE VIVOS

EN una reunión deportiva celebrada en el circuito de Paul Ricard se tuvo la ocasión de poder contemplar en acción a los más bellos ejemplares del automovilismo: Ferrari, Aston Martin, Alfa Romeo y Bugatti, fueron algunas de las marcas presentes en el circuito francés.

EUROPEO DE CAMIONES
PEGASO A LA CARGA

EL equipo CS-Pegaso va a estar presente un año más en el Campeonato Europeo de Camiones, para ello han reforzado el equipo y modificado los vehículos. Los pilotos seguirán siendo **Salvador Cañellas** y **Juan Escarvias**. La novedad más importante en este sentido es que **Paco Crous**, hombre con una gran experiencia en competición, que es el nuevo director deportivo. Los camiones, que seguirán siendo dos Troner, han sufrido importantes modificaciones, y hay que destacar que, a diferencia del año pasado, se evolucionarán en Barcelona en vez de en Inglaterra, aunque el director técnico será el inglés **Roger Chalk** y mantendrán dos mecánicos de este país. Los Troner de esta temporada son más cortos, con ello se reduce peso y se gana en efectividad, incorporan una caja de cambios ZF, que es electrónica y programable en los desarrollos según el trazado del circuito y los frenos delanteros son de disco. El motor es el Twin Flow de 24 válvulas que tiene una potencia cercana a los 800 caballos. Además de CS, Pirelli apoyará también al equipo.



BUENAS EXPECTATIVAS
En Pegaso son optimistas y esperan poder realizar una buena temporada

FORMULA 3 INGLESA
GENE POCO A POCO

EN la carrera disputada en Thruxton, **Jordi Gené**, ha vuelto a demostrar que se encuentra entre los mejores de la F-3 inglesa. En entrenamientos ocupó el puesto quince de la parrilla. En la carrera, después de mantener un bonito duelo con **Julian Westwood** y remontar posiciones cruzó la meta en novena posición. El campeonato sigue estando dominado por los Ralt, encabezados por los finlandeses **Hakkinen** y **Salo**, que ocuparon las dos primeras posiciones. En Reynard están muy contentos con la actuación de **Gené**, que se muestra superior a los pilotos oficiales de la marca que tienen más experiencia y le van a confiar la misión de evolucionar el coche, con lo que puede acabar el campeonato en una excelente posición y ser el primer Reynard clasificado.

FIN DE LA POLEMICA
DENNIS Y FERRARI HACEN LAS PACES

DESPUÉS de la polémica surgida entre Ferrari y el director deportivo de McLaren, **Ron Dennis**, este último ha visitado a **Piero Fusaro**, director de la marca italiana, para aclarar los posibles malos entendidos. Al parecer todo ha vuelto a la normalidad y **Dennis** ha invitado a **Fusaro** a visitar las nuevas instalaciones de McLaren en Woking.

ALEX CRIVILLE
NO ES SUPERMAN

HAN bastado dos Grandes Premios para comprobar que **nada será igual que el año pasado**. Es del todo imposible tras la desaparición de la categoría de 125- que el motociclismo español vuelva a ganar tres títulos mundiales. Es poco probable que **Aspar** se pasee en el octavo de litro como lo hiciera antaño el «rocky» **Crivillé**. Es evidente que en 250 **Cardús** lo tendrá muy difícil para tomar el relevo del campeón **Sito**. Y está fuera de dudas, que en 500 a lo máximo que podemos soñar es a subir al podium en alguna carrera.

Más que pesimistas, somos realistas. Tras el camino de rosas que significó 1989, **la década de los noventa comienza con espinas**. Hacía mucho tiempo que nuestro motociclismo no estaba dos pruebas sin subir al podium. Por si fuera poco, en Suzuka, **Crivillé** y **Alberto Puig** besaron el asfalto y **Laguna Seca** no fue mucho mejor para **Cardús** y **Sito**.

¡Que nadie se alarme! Tampoco es cuestión de ponerse a llorar. Si lo queremos ver desde el prisma positivo, también hay un par de lecturas que nos permiten cargar las pilas de la moral ante el **Gran Premio de España**:

1.- En 500, **Sito** ha demostrado que aprende rápido y **Garriga** se encuentra mejor en esta categoría que en 250. Su sexto puesto en USA le permite volver a soñar.

2.- «Tiriti» **Cardús**, sin haber dado todavía el golpe que desea, es tercerero en el Mundial sin perder la rueda de Cadalora. Ya está convencido de que el título lo gana el más regular, no el más rápido.

A quien se le amontonan los problemas en este principio de campaña, es a **Alex Crivillé**. Esta pagando caro sus dudas y vacilaciones, su improvisación y su falta de entrenamiento. Se bajó en marcha de la Honda y **sus prisas en la escudería de Agostini están resultando nefastas**.

Cuando las Yamaha vuelven a ser punteras, ahí están los triunfos de Cadalora y **Kosinski** para confirmarlo, el de **Seva** no consigue levantar cabeza. Su participación en Laguna Seca fue del todo precipitada, con una clavícula frágil y una apendicitis mal curada. Así se explica que **se cayera cuatro veces**, ¡cuatrol, y que jamás estuviera a la altura de los tiempos de su compañero de escudería.

Crivillé necesita de entrada dos cosas. Ponerse a punto físicamente y hacerse a la Yamaha de 250. Le falta entrenamiento, le sobra precipitación. **No tiene que tener prisa**. No es llegar y besar el santo. Que mire la trayectoria de **Sito**. Que analice lo que le ha costado a **Cardús** estar entre la élite. El no es Superman. Y si se sigue equivocando más de la cuenta mal asesorado, corre el riesgo de dilapidar su fama y su prestigio.

Alex, no por correr más rápido se llega antes.



MOTOS EN JEREZ

Los días 4, 5 y 6 de mayo se disputa en el circuito de Jerez, la prueba del Mundial de Motociclismo de 125 c.c., 250 c.c. y 500 c.c., además de Sides. Las entradas, de 2.500 a 6.000 pesetas, están a la venta en El Corte Inglés y agencias de viajes Marsans, que faci-

lita información sobre viajes organizados con precios asequibles.

Horario: **Viernes 4:** de 8:00 a 17:00, verificaciones técnicas y primera y segunda serie de entrenos cronometrados. **Sábado 5:** de 9:00 a 17:00, entrenos cronometrados. **Domingo 6:** la carrera de 125 c.c. a las 11:30; de 500 c.c. a las 13:00; de 250 c.c. a las 14:45 y Sides a las 16:15.



DEPORTE

CARRETERAS EN OBRAS

- RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaén. Provincia de Córdoba.
- N-V, Talavera-Navalmoral.
- N-VI, Adanero-Villalpando.
- N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
- N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Torremolinos.
- N-430, Almansa-Alcudia.
- N-620, Burgos-Magaz.
- A-630, Campomanes-Oviedo.
- E-70, Laredo-Castro Urdiales.

Para mayor información llamar a Tele-ruta: (91) 441 72 22

RALLYE Y RAID

El día 28 tendrá lugar el Rallye Ciudad de Santander, puntuable para el Campeonato de España de Rallyes. Del 27 al 29 se celebra el Raid Montes de Cuenca y en Calafat, ese mismo fin de semana, las carreras del Campeonato de España de Velocidad, R-5 Iniciación, R-5 Turbo, Citroën AX y Fórmulas Ford y Fiat. El domingo 30 hay Mundial de Sport Prototipos en Monza y F3000 en Vallelunga. Del 2 al 6 de mayo se celebra en Portugal un rallye puntuable para el Campeonato de Europa.

MUNDIAL DE SUPERBIKES

Este fin de semana se celebran: en Carballo, Galicia, Motocross de 125 c.c. y 80 c.c. (juvenil A) y Enduro en Tortosa, puntuable para los campeonatos nacionales; en Hungría, Mundial de Superbikes y europeo de velocidad de 125 c.c., 250 c.c. y Sides; Mundial de Trial en Canadá; Campeonato del Mundo de Motocross de 250 c.c. en Italia y de 500 c.c. en Suiza.

CURSOS

CONducir un MONOPLAZA

La escuela de pilotos de Emilio de Villota ha organizado un curso de conducción de monoplazas para los días 30 de abril y 1 de mayo en el madrileño circuito del Jarama. Se imparten clases teóricas y prácticas a un número muy reducido de personas, lo que permite una dedicación exclusiva de cada monitor a su alumno.



Precio: 79.000 pesetas
Más información: (91) 859.27.61

LO QUE HAY QUE VER

EXPOMOVIL EN TELEVISION

MOTOR a Fondo ofrece un reportaje de la Expomóvil de Barcelona y resumen de las últimas pruebas celebradas del Campeonato de Cataluña de Automovilismo; Trial en Estados Unidos; Rallye de Tierra en Logroño, Autocross Llagostera en Gerona y por último, la recuperación de Alberto Puig.

Miércoles 25 TV3 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado 28 a las 13:35

MOTOR EN ESTADIO 2

El programa deportivo de los sábados tiene previsto ofrecer los siguientes reportajes: Trial de Estados Unidos; Rallye de Santander y Raid Montes de Cuenca. También está preparando un reportaje de las 24 Horas de Le Mans de motos. Si alguno de estos temas tiene que ser aplazado, se emitirá en Domingo Deporte.

TVE-2, Sábados por la noche

CAMPEONATO VASCO

MOTOR Sport resumirá algunas de las pruebas de campeonatos regionales como la Subida a Baldatikas; Motocross San Prudencio y la primera prueba del Campeonato Vasco-Navarro de Karting. Además, Rallye de Tierra de Logroño; Subida al Desierto de Las Palmas; Mundial de Trial en Estados Unidos y Superbikes desde Calafat.

Sábado 28 en ETB-1 23:00 en euskera. Domingo 29 15:00 y martes 19:00 en castellano.

UNA VUELTA POR ...

EXPO-OCIO

La primavera viene repleta de exposiciones. Ahora, le toca el turno a Expo-Ocio que recogerá, del 28 al 6 de mayo, todas las novedades para el tiempo libre, donde se incluye un sector específico dedicado al mundo del motor.

Horario: De 11:00 a 21:00
Precio: 400 pesetas
Dirección: Casa de Campo, Madrid

TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel. (900) 12 35 05

CAMPSA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (91) 450 10 00

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 13 65 24



Coordina Lourdes Bravo

GAMEL



El sabor de la aventura.

Las Autoridades Sanitarias advierten que ELMAR PER JUDICA S. es DAÑINAMENTE A LA SALUD.

CUTTIE SARK
SCOTS WHISKY



Noche en vela.
Enrólate con Cuttie Sark.

Umphers Clark



ESPAÑA
PALMO A PALMO
REGALO
CARTOGUIAS
Motor 16
COLECCIONABLE

Motor 16

28 de abril de 1990

Núm.340 • 325 ptas.

RENAULT CLIO

SUCESOR
DEL R-5



PARA SEPTIEMBRE

EXTRA PRUEBAS

94 MODELOS • LOS COCHES DEL AÑO • PRECIOS • PRESTACIONES • VIRTUDES Y DEFECTOS



BUGATTI ID 90
SORPRESA DE GIUGIARO



SALON DE TURIN