

EXTRA 75 PRUEBAS

- PRECIOS
- PRESTACIONES
- VIRTUDES Y DEFECTOS DE TODAS LAS NOVEDADES

8 415042 641506
0387



- Prueba de gama
- Precios y opciones

El nuevo Citroën frente a sus rivales

TOLEDO
SEAT A LO GRANDE



NUEVO PEUGEOT 205 TURBO DIESEL

TURBO, DIESEL Y PEUGEOT ¿QUE MAS QUIERES?



El nuevo Peugeot 205 Turbodiesel es el nuevo líder de su categoría. Su motor Turbo de 78 CV. de potencia y 1.769 cm³ es capaz de alcanzar una velocidad superior a los 175 Km./h. y ponerse a 100 Km./h. en tan sólo 12,2

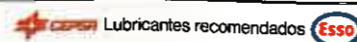
segundos. Y todo ello, con un consumo verdaderamente Diesel: 4,6 litros a los 100 Kms. Además, te ofrece todo el confort y equipamiento que caracteriza a los Peugeot 205. Y es que, el nuevo Peugeot 205 Turbodiesel, es Turbo, es Diesel

y es Peugeot. ¿Qué más quieres? Nuevo Peugeot 205 Turbodiesel. El nuevo líder.

PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



SUMARIO

33 UN AÑO DE PRUEBAS
Todas las pruebas de los últimos doce meses realizadas por los especialistas de Motor 16

34 PEQUEÑOS
Son los pequeños del mercado aunque no por ello, los menos importantes. Están todos analizados uno por uno y comparándolos entre sí. Es la guerra del millón

46 MEDIOS
Son los más demandados y los más vendidos. Es la lucha por desbancar al todopoderoso Renault 19

64 BERLINAS
Con más de cuatro metros de longitud, son los coches ideales para realizar un cómodo viaje

93 LUJO
Por poco más de cuatro millones, se puede disponer de vehículos con motores de muy altas prestaciones y un alto nivel de confort

104 DESCAPOTABLES
Son coches para disfrutar de la conducción a pleno aire. Son los descapotables de primera línea

105 DEPORTIVOS DE LUJO
Prestaciones, tecnología al más alto nivel y confortabilidad son las características fundamentales de estos deportivos de élite

115 TODO TERRENO
Dentro de un mercado cada día más en auge, Motor 16 ha probado las novedades más significativas del mundo de los todo terreno

118 PRUEBAS 30.000 KM
La prueba de un coche llevada a su máxima expresión se da tras recorrer con un vehículo 30.000 kilómetros

120 PRUEBAS ESPECIALES
Gasolina sin plomo, luces y neumáticos también han sido analizados en profundidad por Motor 16

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 725 escudos.



EDITORIAL

NUEVOS MINISTERIOS

LA creación del Ministerio de Infraestructuras es un acontecimiento que deberíamos saludar con jubiloso optimismo. Parece que por fin los informes de la CEE han decidido crear un Ministerio que afronte globalmente las carencias de este país en la materia. La cuestión es saber hasta qué punto los resultados van a merecer la pena.

España es un país actualmente inmerso en las obras públicas. El sector de la construcción se mantiene en auge precisamente por eso. Y no hay duda de que el anterior ministro de Obras Públicas, Sáenz de Cosculluela, tiene en su haber numerosas inauguraciones. Sin embargo, ¿cuánto hemos sufrido y nos queda por sufrir a causa de esos retrasos en la ejecución del Plan General de Carreteras! Hay tramos de autovías que no veremos finalizados hasta el verano del 92 y eso con suerte, pues ya se sabe que las fechas anunciadas en los carteles del MOPU casi siempre han tenido retrasos.

El problema es que el Plan General de Carreteras debería ser plenamente operativo en el presente año. Ese era el reto de un ministerio, que argumentará el que técnicamente sí habrán cumplido el plan al estar adjudicados o en obras todos los tramos al 31 de diciembre de 1991.

Queda por ver la eficacia del ministro Bo-



rrrell en esta materia, en la que se invertirá buena parte de lo que ha recaudado hasta la fecha. Nuestra calidad de vida dependerá en gran medida de la eficacia de este hombre, hoy al frente de unas responsabilidades que condicionan el bienestar del contribuyente. La política de transportes y obras públicas es como un termómetro del bienestar de los españoles; o de la pesadilla si lo que nos toca es el atasco interminable, el retraso de un vuelo comercial, etc. La infraestructura de nuestro país se merece desde hace tiempo el empujón definitivo que nos ponga a nivel europeo. ¿Será capaz de conseguirlo el ministro Borrell?

Alberto Mallo

INFORME



CITROEN ZX

El ZX nace para competir en el segmento más duro del mercado. Sus características se recogen en este informe donde además aportan su opinión los más prestigiosos periodistas europeos. (Pag. 68)

DEPORTE



RALLYE ISLAS CANARIAS

Luis Monzón se ha adjudicado sorprendentemente la victoria en la primera prueba del Nacional de Rallyes celebrada en la isla de Tenerife. (Pag. 138)

AL VOLANTE



ALFA 33S 16V PERMANENT 4

Alfa Romeo ha elegido el modelo 33 1.7S 16 válvulas de 137 caballos como base para la fabricación de su primer vehículo con tracción integral permanente. El producto final es un coche de espíritu deportivo que ha logrado aunar la potencia y la agilidad con la máxima seguridad. (Pag. 16)



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

● TOYOTA ha producido ya setenta millones de unidades. El modelo que ha alcanzado esa cifra ha sido un Vista 2.000 GT. Toyota, una sociedad que construyó su primer vehículo en 1935, tiene previsto alcanzar los cien millones de unidades antes del año 2000.

● LAS exportaciones japonesas de automóviles, camiones y autobuses han registrado un aumento del 2,4 por ciento a lo largo del mes de enero. Dicho aumento se debe, en buena medida, al incremento de las exportaciones hacia los países asiáticos, y en especial a China, que ha aumentado su cifra de importaciones en un 206,3 por ciento.

● MAZDA continúa su proceso de informatización. Acaba de equipar a ocho líneas de montaje con más de trescientos monitores informatizados, estos monitores seleccionan las piezas más adecuadas para cada modelo, siempre dentro del sistema mixto de producción que tiene la compañía.

CONTANTE Y SONANTE

El **Fiscal General del Estado** ha ordenado que se reabran las diligencias por el fraude de la gasolina oficial en el **PMM**.

Iveco-Pegaso ha vendido cincuenta cabezas tractoras a la compañía británica de correos **Royal Mail**, a través de su filial **Seddon Atkinson**.

El acuerdo para crear una **sociedad conjunta** entre **General Motors** y la polaca **FSO** está prácticamente ultimado. **Fiat** ha quedado fuera.

Los accionistas de **Continental** han aprobado la supresión de las medidas anti-OPA del grupo, al que la italiana **Pirelli** hizo una oferta de fusión.

Daimler y Mitsubishi han aplazado las conversaciones que venían manteniendo para llegar a un acuerdo, aún desconocido, en materia comercial.

Nissan Motor Ibérica va a invertir 6.000 millones de pesetas en sus filiales cántabras **Fundimotor** y **Mecobusa**.



RENAULT TXE INYECCION

EL ULTIMO EN JUEGO

LOS últimos componentes de la gama R-19, los modelos R-19 TXE Inyección y R-19 Chamade TXE Inyección, acaban de entrar en el mercado español con unos precios muy competitivos, próximos al 1.895.000 pesetas en ambos casos. Los nuevos R-19 TXE incorporan la inyección electrónica de carburante al motor de cuatro cilindros con 1,7 litros de cubaje y 107 caballos de potencia.



Los Cizeta V16T superarán los trescientos kilómetros por hora de velocidad punta y cubrirán el kilómetro con salida parada en 20,2 segundos.

CIZETA MORODER V16 T

PASO A LA SERIE

EL sueño mecánico de Claudio Zampolli, gran especialista en hiperdeportivos de lujo, y de Giorgio Moroder, uno de los mejores compositores de bandas musicales, ya es una realidad palpable. El primer Cizeta Moroder V16T completo, pintado en un soberbio tono negro y con el volante situado a la derecha, ha visto la luz en el Salón de Ginebra mientras otros siete coches más ocupan las líneas de montaje de la firma italiana, que pondrá otros veinte coches en el mercado a lo largo de 1992. Los Cizeta han pasado a la serie tras cubrir más de 75.000 kilómetros de prueba, recorridos, en gran parte, a través del Valle de la Muerte, en California. Los Cizeta V16T de serie contarán con un motor de dieciséis cilindros en V y seis litros de cubaje, un motor «verde», provisto de catalizador de triple vía, con quinientos veinte caballos de potencia.



LUJOS EN SUBASTA

PARA MILLONARIOS

EL traje de baño de la modelo, un traje que perteneció a la propia Marilyn Monroe, y el fabuloso Rolls Royce, un modelo veinte caballos construido en 1926 para el Maharajá de Bharatpur, son los elementos estelares de la subasta que Christie's realizará en Londres a finales de abril. Los precios serán astronómicos.



PORSCHE 944 S2

SOLO PARA CAPRICHOSOS

LAS 25 unidades del Porsche 944 S2 edición limitada despliegan un equipamiento excepcional. Los componentes de esta serie limitadísima ofrecerán tres paquetes diferentes de elementos opcionales, los correspondientes a las definiciones Sport, Comfort y Sport Comfort, con un precio final próximo al millón y medio de pesetas. Los veinticinco coches disponibles saldrán al mercado con un precio final de ocho millones de pesetas, igual al mostrado por los 944 S2 normales.

PEUGEOT - TALBOT

NO A LA REGULACION

LA Dirección de Trabajo de Madrid ha desestimado el expediente de regulación de empleo presentado por Peugeot-Talbot para 5.010 trabajadores de Villaverde. El rechazo está provocado porque la empresa ha planificado el aumento de producción de 600 a 720 coches al día, para lo que ha propuesto un aumento del número de contratos temporales.

VERDE Y ROJO



● La Fiscalía general del estado ha ordenado reabrir el sangrante caso del combustible desaparecido de los locales del PMM. La Fiscalía de Madrid había cerrado el caso por la imposibilidad de comparar los datos de suministro de Campsa con los vales de control, a menudo inexistentes. En los últimos 4 años desaparecieron cerca de 2 millones de litros de combustible.

● Por fin se ha ido Coscultuela. Dicen que del árbol caído no es bueno hacer leña. Pero lo cierto es que Javier Sáenz ha sido el peor ministro de Obras Públicas que nunca haya padecido este país... ¡que ya es decir!

● La Policía Municipal de Madrid ha

reforzado muy considerablemente sus esfuerzos en la recuperación de coches robados. Esto se ha traducido en que, en los dos primeros meses del año, se ha incrementado en un 30 por ciento el número de recuperaciones. Para el bien de todos.

● La revista «Madrid», editada por Telemadrid hace un panegírico de sus motoristas, capaces, dicen, de llevar a una personalidad en seis minutos al aeropuerto o de venir desde Barcelona en 4 horas. Además de no creerlos esto último (dado que se trata de unas motos muy poco deportivas), es un atentado a la cordura y un monumento a la incompetencia de quien haya recomendado utilizar este arriesgado sistema.



DESDE PARIS EDOUARD SEIDLER

● LAS matriculaciones en el mes de febrero cayeron un 18,8 por ciento, tras una recesión del mercado en el mes de enero del 23 por ciento. Los fabricantes nacionales han sido los más afectados, especialmente Renault, con un bajón de ventas del 24,4 por ciento. Los importadores registraron un descenso del 9,2 por ciento. Ford y los importadores japoneses ganaron puntos en su cuota de mercado.

● JACQUES Calvet, presidente del Grupo PSA, que anunció en una ocasión que su grupo sería el número uno europeo en 1993, acaba de comentar que ese deseo sólo se hará realidad a partir de 1995. Las nuevas condiciones del mercado han modificado sus previsiones iniciales.

● CITROËN ha tenido 16.500 distribuidores y trabajadores de la marca en París durante dos días para presentarles el nuevo ZX. Los invitados procedían de 53 países diferentes.

● DANIEL Goeudevert, el francés de 49 años de edad, que dirige los destinos de Volkswagen en Wolfsburg, tras prestar sus servicios en Renault, Citroën y Ford, ha recibido la Legión de Honor, la condecoración más preciada de Francia.

● RENAULT plantea anular las bonificaciones salariales de más de la mitad de su plantilla, esas bonificaciones tienen un importe mínimo de 83.250 pesetas y corresponden a 1990.

● EL acuerdo suscrito por Chrysler y Renault, que contempla la distribución en exclusiva de Jeep por parte de la empresa francesa en el sur de Europa, acaba de prolongarse por otros cinco años más.

EL NUEVO GOBIERNO

Al final se despejó la incógnita y el Presidente González abordó el tan esperado cambio de Gobierno. Las novedades son importantes en cuanto a rostros, pero la continuidad parece ser el elemento dominante en el nuevo Gabinete que, en principio, debe agotar la actual legislatura.

Uno de los sacrificados en la remodelación gubernamental ha sido el controvertido ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela, que en su «debe» cuenta con la no culminación real del Primer Plan General de Carreteras y de la no presentación de los no menos anunciados Plan Puente y Segundo Plan. En su «haber» figura la salida a concurso de cuatro autopistas de peaje y la mejora del trazado de las autovías, de las cuales el 60 por ciento va a tener características de autopista.

La principal novedad del nuevo Gabinete es la creación del Ministerio de Infraestructuras, en el que se engloba la actividad del MOPU y de Transportes. Esta posibilidad ya fue estudiada por el PSOE antes de las últimas elecciones generales, y así lo adelantó esta revista (ver MOTOR 16 nº 284). Si no se llevó a cabo entonces es porque los intereses políticos (léase la presencia de Alfonso Guerra en el Ejecutivo) la frenó. Ahora, por fin, ha salido adelante empujada por la lógica de que no deben estar separados dos departamentos con tantas cosas comunes entre sí, como es la planificación del transporte y su ejecución por la vía de la obra pública.

Lo llamativo del caso es la persona designada para ocupar ese Ministerio, el popular ex-secretario de Estado de Hacienda, José Borrell. Habrá que ver a este técnico empeñado hasta hace poco en recaudar lo máximo posible para el Estado, peleándose con el «amo de las perras», Carlos Solchaga, para contar con la financiación suficiente que le permita abordar la carencia de infraestructuras que tiene este país.

A imagen y semejanza de nuestros vecinos europeos, se echa en falta en este flamante Ministerio el brazo ejecutor de las normas sobre transporte terrestre, o mejor dicho, el tráfico. Probablemente más adelante se adopte esta decisión pero es cada día más claro, como hemos venido denunciando, que el sitio de la Dirección General de Tráfico o como se la quiera llamar es este Ministerio y no el de Interior. Ha pasado mucho tiempo desde que



DEPARTAMENTOS CONJUNTOS
Dentro del Ministerio de Infraestructuras se englobará el MOPU y Transportes.



JOSE BORRELL
De ahorrador a gastador nato.



CLAUDIO ARANZADI
Hacia una industria muy comercial.

se concibió a la autoridad de tráfico como algo represivo que se debería encuadrar en el orden público.

Otra novedad importante es el paso de la actividad de Comercio a Industria. Está claro que la actividad industrial, con los cambios que se avecinan en la Europa de los Doce, no puede quedar aislada y su componente comercial va a tener un importante peso específico. La continuidad de Claudio Aranzadi en este Ministerio garantiza una estabilidad que ha sido positiva en varios sectores, entre ellos el de automoción.

Pero la clave última está en el reforzamiento de la figura de Carlos Solchaga al frente del Ministerio de Economía y Hacienda. No ha sido un buen interlocutor para los hombres del automóvil ante peticiones lógicas como la rebaja del tipo

de IVA para los coches más pequeños. Sus medidas de enfriamiento económico tampoco le han hecho muy popular entre los potenciales consumidores.

Sin embargo, y pese a sus reticencias a «calentar» algo la economía, poco después de prometer su cargo el mercado le desmentía: la inflación recogía velas en febrero y caían los tipos de las letras del Tesoro. De ahí que la más llamativa decisión del nuevo Gobierno en su primera reunión haya sido bajar un punto los tipos de interés, lo que va a suponer en breve una bajada del precio del dinero bancario. Este es, sin duda, uno de los primeros empujones que necesita el sector del automóvil para salir del marasmo.



AIRBUS A-320

CON RADIALES

El Airbus A 320 será el primer avión de la historia que montará neumáticos radiales como equipo de serie. Bridgestone ha puesto a punto unas cubiertas de dimensiones 46x17 R 20 30PR/125 Mph. para el tren principal, para las cuatro ruedas centrales, y 30x8,8 R 15 16 PR/225 Mph. para el tren frontal, compuesto por dos ruedas. La marca japonesa de cubiertas comenzó el desarrollo de los radiales en 1984 y pasó su primera homologación oficial en 1986. Los neumáticos del A 320 son un quince por ciento más ligeros que los neumáticos clásicos, los diagonales, y soportan mejor tanto los choques como el desgaste.

CLUB DE LA COMUNICACION

ORO PARA EL REY

SU Majestad el Rey acaba de recibir la condecoración más preciada del Club de la Comunicación, la C de Oro. El Presidente del Club, José Luis Carrascosa, impuso la condecoración al monarca español por «haber sabido actuar con tacto y mesura, superando la reducida visión de quienes no alcanzan a comprender que la libertad de opinión del Rey, su proximidad con el pueblo, su cercanía sensacional, han sido, precisamente, las claves del éxito en su positivo papel conciliador que debe desempeñar la Corona».



BARCELONA

CIUDAD EN MOTO

ORGANIZADAS por nuestros colegas de Solo-Moto con el apoyo de numerosas instituciones se han celebrado en Barcelona las Primeras Jornadas de la Moto y la Ciudad. Como resumen se dio a conocer un decálogo en el que se compendia todo lo hablado y una serie de medidas anunciadas por el Director General de Tráfico y por las autoridades barcelonesas. Entre ellas cabe destacar la obligatoriedad del casco para todos antes de 1992 y el anuncio de un examen práctico de conducción. Otras propuestas fueron la mano dura con los ruidosos e infractores, la permisividad en la utilización del carril-bus por parte de los motoristas y mayor control sobre los ciclomotores.



Nuevo Audi 100 Seis cilindros.

En Audi somos partidarios de adelantarnos a las más pequeñas exigencias antes que esperar a que éstas aparezcan.

Y así lo demuestra el nuevo Audi 100.

Porque renueva en potencia, confort y prestaciones lo que parecía ya perfecto. Y adelanta tecnológicamente lo que muchos esperaban para dentro de unos años.

El resultado es un coloso de los que llenan de orgullo con avances tan exclusivos en su categoría como la tracción delantera. Para que se beneficie de una estabilidad de las que impresionan. Y la mejore aún más si lo desea con la posibilidad de equipar la tracción permanente a las cuatro ruedas quattro.

Con unos niveles de seguridad que recogen el ideal de Audi de no construir automóviles simplemente poderosos sino también seguros. Sistema de seguridad exclusivo Procon-ten, Auto Check Control y frenos ABS.



Y una elegancia oculta que late en motores de vanguardia destinados a culminar en un motor revolucionario de seis cilindros en V capaz de desarrollar hasta 174 CV. Con un diseño en la carrocería que eleva su aerodinámica a la categoría de obra de arte.

En un automóvil con un equipamiento que le ofrece el máximo. Y con esa comodidad propia de quienes están muy por encima del simple lujo y persiguen, no sólo un coche hecho a la medida de sus exigencias, sino también el más poderoso de los silencios.

Aunque conociendo el Audi 100 era de imaginar un sucesor de este calibre.

Si bien es cierto que muchas veces hay cosas que superan a la imaginación más desbordada.

Equipamiento de serie del Audi 100

2.8 E: Sistema de seguridad Procon-ten ABS Auto-Check Control Dirección asistida Climatizador automático Paneles de madera en cuadro de mandos y puertas Asiento del conductor regulable en altura Elevalunas eléctrico Faros halógenos Volante de seguridad de cuatro radios acolchado Cierre centralizado Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas y cinturones enrollables Bolsas portaobje-

tos en puertas anteriores y posteriores. Luz de lectura en lado conductor y acompañante, dos luces de lectura para plazas posteriores. Espejos retrovisores exteriores térmicos y eléctricos en el color de la carrocería. Manecías de puertas empotradas y del mismo color de la carrocería.

En su concesionario Volkswagen / Audi



A la vanguardia de la técnica



SEAT TOLEDO

VOCACION EUROPEA

Por fin, después de mucho especular sobre su configuración definitiva, Seat ha desvelado la verdadera imagen de su último producto, el Toledo. Es un coche que nace después de casi cuatro años de desarrollo con una clara vocación europea, pero con carácter netamente español.

EL próximo 3 de mayo será un día grande en Seat. Si el lanzamiento del Ibiza fue para la marca un hito en su historia, significando el nuevo rumbo de la misma después de la independencia de Fiat, el Toledo confirma totalmente la vocación europea del grupo, plenamente integrada en un potente grupo industrial de Volkswagen y Audi.

Para Seat, el Toledo supone el regreso al segmento de las berlinas medio-altas, en el cual no está presente desde la desaparición de los antiguos 131, pero con la ventaja sobre aquéllos de haber sido diseñado y fabricado en España, de

forma que el carácter es latino al ciento por ciento.

Las características básicas del coche se resumen en pocos datos: Es una berlina con carrocería de tres volúmenes, pero de cinco puertas, con una longitud total de 4,32 metros de largo, con 1,66 metros de ancho y 1,42 metros de altura. En estas dimensiones se ha obtenido un habitáculo amplio con un maletero de generosa

capacidad, consiguiéndose una gran habitabilidad.

Tal y como se ve en las fotos, las puertas son de considerables dimensiones y el acceso a todas las plazas debe ser bueno.

Dado el posicionamiento del Toledo, en una categoría muy competida, el equipamiento se ha cuidado mucho y es muy completo. Elementos que colaboran en el confort general del coche, tales como los elevadores eléctricos, el aire acondicionado, el cierre centralizado, asientos envolventes o el pre-equipo de radio, van a ser elementos comunes en los modelos que compondrán la gama del Toledo.

Por otra parte, la mecánica ha sido objeto de un concienzudo desarrollo para conseguir los mejores resultados en cuanto a seguridad y confort. La disposición es la clásica de un tracción delantera con el motor situado delante en posición longitudinal. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas, los frenos disponen de sistema antibloqueo (ABS) y la dirección es asistida.

La carrocería está diseñada para resultar rígida y segura. Para preservar la inte-



LINEAS MAESTRAS
En el Proto TL vimos la que sería más tarde la línea del Toledo. Con las diferencias lógicas, el modelo definitivo se aprovecha del estudio inicial sobre el prototipo.

gridad de los ocupantes, el habitáculo está rodeado por una célula indeformable, aunque tanto delante como detrás dispone de elementos que absorben la energía en caso de existir un choque frontal.

Al igual que el resto de las marcas del grupo, Seat está muy mentalizada con las cuestiones ecológicas, por lo que sus nuevos Toledo son respetuosos con el medio ambiente antes de ponerse en marcha, puesto que en todo el proceso de producción se ha mirado mucho la utilización de procesos y materiales inócuos o fácilmente reciclables.

Como ya hemos dicho, después de este primer contacto gráfico con el producto totalmente definido y dispuesto para salir

al mercado, el banderazo de salida a la comercialización y a la promoción, se dará en el próximo mes de mayo, con motivo del Salón del Automóvil de Barcelona, evento en el cual el Toledo será el protagonista de lujo.

En esta primera salida, la gama se compondrá de cuatro niveles de acabado, en el cual el GT, que aparece en la foto, es el más alto. Estos cuatro acabados se van a combinar con diez configuraciones diferentes de motor. De estas diez variaciones mecánicas, ocho son de gasolina. De éstas, hay cuatro dotadas de catalizador. Las otras dos restantes, son mecánicas diesel, indispensables para tener una gama completa.

Con toda esta variedad de motores hay potencias para elegir desde 68 caballos





DISEÑO Y FUNCIONALIDAD
El interior del Toledo (arriba) sigue las pautas marcadas en el Proto TL. A primera vista se aprecia un diseño atractivo, sin perder la funcionalidad.



CARA DE FAMILIA
El frontal que ya vimos en el restyling del Ibiza, está también presente en el Toledo y es de suponer que será la pauta para los próximos modelos de la marca.



hasta 136 caballos. En los modelos más potentes, se podrá superar la barrera de los 200 kilómetros por hora, con unas prestaciones de primera línea dentro del segmento. De esta forma, Seat pisa sobre seguro en todos los mercados europeos, al poder ofrecer las versiones que mejor se adapten a cada uno de los países en los que está presente.

El desarrollo de todo el proyecto del Toledo ha sido realizado en un tiempo récord, puesto que desde que se dio la luz verde al nuevo modelo hasta su materialización, no han llegado a pasar cuatro años. A lo largo de estos últimos, hemos visto como Seat nos ha ido anticipando las líneas maestras a través de sus prototipos Proto T y Proto TL. En particular, la aparición de este último en el Salón de Ginebra del año pasado, mostró aspectos tales como el diseño del cuadro o la disposición de los elementos del habitáculo.

Tal y como se ve en las fotos, la herencia del Proto TL es evidente en el Toledo. A pesar de tratarse de un tres volúmenes, su línea es muy fluida y aerodinámica y permite la adopción de una quinta puerta detrás, lo cual mejora la funcionalidad del coche respecto a los coches con el maletero separado del habitáculo.

En el interior se nota como toda la zona del cuadro envuelve al puesto de conducción, tal y como lo hacía en el Proto TL. Tal vez el aspecto en el cual se diferencian más, es en el frontal, puesto que la calandra del Toledo, al nuevo estilo de la familia Seat, le da una nueva personalidad.

Aunque la vida del Toledo no ha hecho más que empezar ya se están dando muchas vueltas a las futuras versiones del coche, que contará con una de las gamas más completas del mercado nacional, se puede presumir que en breve seguirán a las versiones iniciales otras con variaciones tales como la tracción a las cuatro ruedas e, incluso, motores más potentes y de mayor cilindrada.

Aunque el segmento en el cual se inscribe el Toledo está muy competido, los argumentos que presenta, hacen pensar que los hombres de Seat no van a tener que sudar mucho para hacer que este coche sea un éxito comercial. En la actualidad sus rivales son el Renault 21, el Opel Vectra, el Ford Sierra, el Nissan Primera y el Peugeot 405, éstos son algo más largos pero por equipamiento y motor están al nivel, aunque las versiones más elementales también entrarán en competencia con modelos un poco más pequeños, tales como el Fiat Tempra o el Rover 400. ○

Victor Piccione



**EL PLACER DE CONDUCIR.
EL PLACER DE VIAJAR.**

GUÍA BMW 1991. GASTRONOMÍA Y TURISMO EN ESPAÑA.

En cada rincón de España hay algo que merece la pena ser disfrutado. BMW lo sabe bien y por eso le ofrece cada año un viaje a través de la gastronomía española, junto a los más pintorescos parajes y la riqueza de nuestro patrimonio cultural.

Un análisis objetivo y profesional que viene respaldado por la fiabilidad y el rigor característicos de la marca.

Un equipo de más de 40 expertos inspecciona los más destacados restaurantes de España para seleccionar sólo lo mejor. Desde la gastronomía lo-

cal a la alta cocina. Y, por supuesto, los más bellos entornos donde degustarlas.

Lleve siempre consigo la Guía BMW y disfrutará, allá donde vaya, de la otra cara del placer de conducir. El placer de viajar.



Guía BMW 1991. 10.241 direcciones de interés: 2.145 restaurantes, 1.184 hoteles y otras direcciones útiles, que incluyen museos, monumentos, centros de artesanía, compras gastronómicas, etc. Mapa de localización de los restaurantes más destacados.

Cosworth 4x4 16 V.



Al poder oculto de su potente motor, de 220 CV, con turbocompresor Garrett, el Sierra Cosworth agrega la sorprendente estabilidad que le proporciona su tracción permanente a las cuatro ruedas.

Estableciendo nuevos niveles de excelencia en el exclusivo mundo de los supercoches.

Cosworth, el mítico nombre de la Fórmula 1 y de los rallies, asociado ahora a un sedán exquisitamente equipado, une lo mejor de la verdadera conducción deportiva a la máxima sofisticación de un coche de lujo.

Y todo lo que se diga es poco. Por supuesto, lleva ABS de serie. Así como aire acondicionado, techo solar, cierre centralizado,

llantas de aleación, asientos Recaro, elevalunas eléctricos y dirección asistida.

Todo lo que usted desee. Hasta un novedoso sistema de alarma anti-robo de serie. Porque el Cosworth es una verdadera tentación.

Naturalmente usted puede escoger tapicería de cuero opcional.

Pero lo más importante del Cosworth es su brillantez mecánica, que los entendidos sabrán apreciar.

Precio recomendado Ford Sierra Cosworth 4 x 4 16 V. desde 4.355.000 pesetas. (IVA y Transporte incluido).

Sierra Cosworth
Poder Oculto



Alfa Romeo ha introducido en su gama 33 el sistema de tracción total. El resultado no ha podido ser más satisfactorio al dotar, al ya de por sí deportivo 33, de un comportamiento mucho más eficaz.



ALFA ROMEO 33 S 16V PERMANENT 4 PISANDO FIRME

Enviado Especial
Juan Luis Soto

LA base que ha elegido Alfa Romeo para introducir la tracción total permanente (no hay que olvidar que ya existía el Giardinetta y los 33 con tracción posterior desconectable), ha sido la versión más potente de la gama, el 1.7 S de 16 válvulas y 137 caballos. Algo que la marca irá haciendo con todos sus modelos, es decir, ofrecer un alto de gama de altas prestaciones dotado de tracción a las cuatro ruedas.

El sistema desarrollado por la marca milanesa consta de un diferencial de acoplamiento viscoso colocado en medio del

árbol de transmisión que se encarga de transmitir parte de la potencia hasta el eje posterior y de otro diferencial electromagnético regulado electrónicamente por una centralita y que desconecta automáticamente el sistema de transmisión a las ruedas posteriores en caso de frenar bruscamente. Este último mecanismo tiene su razón de ser en evitar que las cuatro ruedas se bloqueen por efecto de la frenada y así deja actuar libremente al sistema antibloqueo de frenos ABS (montado de serie en esta versión). Al dejar de frenar, la tracción permanente se restablece otra vez instantáneamente.

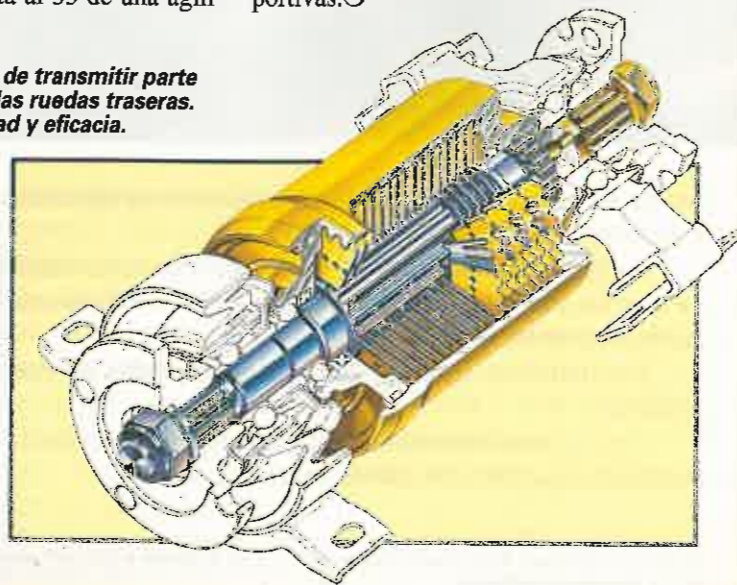
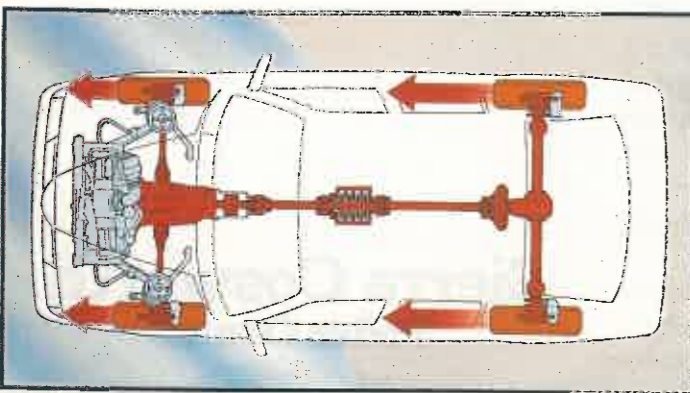
El efecto de disponer de la potencia en las cuatro ruedas, dota al 33 de una agili-

dad y una seguridad superior al dos ruedas motrices. La tendencia a irse de morro en las curvas de poco radio se convierte tan sólo en un amago y el propio coche se coloca en la trayectoria pudiendo mantener pisado el acelerador sin provocar un subviraje no deseado. La eficacia deportiva de la nueva tracción se nota nada más empezar a conducir el 33. Y ni que decir tiene que si esto ocurre en carreteras de montaña con firmes deslizantes, la diferencia de comportamiento es radical, aumentando la seguridad. Para los incondicionales del 33 resulta una opción muy tentadora para sacar todo el jugo al motor.

La suspensión parece haber sido endurecida para aguantar las nuevas posibilidades, pero es sólo el efecto del nuevo tren trasero al pegarse al suelo por efecto del par de transmisión. El tacto del coche ha ganado por lo tanto en sensaciones deportivas. O

SEGURO Y EFICAZ

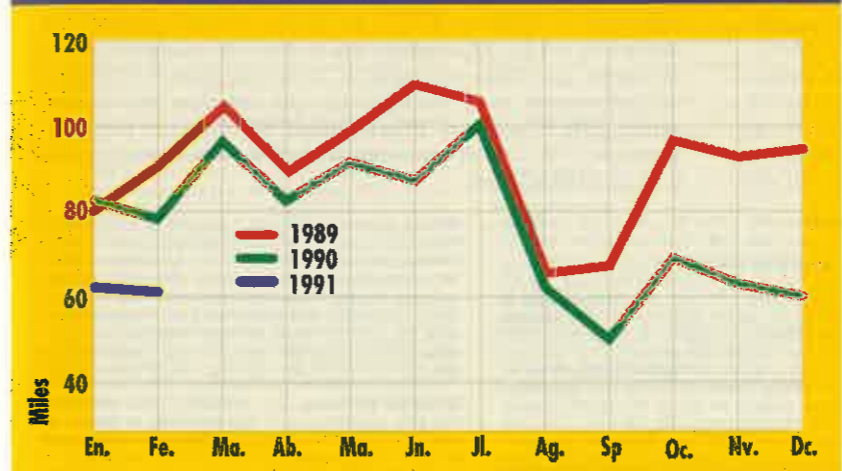
Dos diferenciales, uno viscoso y otro electromagnético, se encargan de transmitir parte de la potencia del nervioso motor boxer de 1.7 y 137 caballos hasta las ruedas traseras. El pequeño de los Alfa gana así mucho en comportamiento, seguridad y eficacia.



16 / Motor 16

MERCADO

LAS VENTAS MENSUALES EN FEBRERO



ESTADISTICA EN FEBRERO, LA ESPERANZA

CONOCEMOS ya las cifras de ventas de coches en el mes de febrero. Sin que el balance final (caída del mercado un 17,14 por ciento) sea bueno, al menos parece que la caída de las ventas se ha detenido y en el horizonte aparecen los primeros indicios de la recuperación. Ya se han vendido 68.237 coches frente a los 82.455 del pasado año; algo más de 14.000 coches menos que en febrero del 90. En los primeros meses del año, han dejado de venderse 31.000 coches, respecto al mismo período del año anterior.

La recuperación importante de Renault, con sólo un 5,5 por ciento de pérdidas es el hecho más significativo. El Clio, con 5.766 se coloca en una excelente posición, sólo superado por el Seat Ibiza y el Volkswagen Golf. Pero el coche de Seat, líder de ventas en febrero, aparece con una regularización de ventas en Canarias, con 4.473 unidades vendidas en este mercado y en Ceuta-Melilla.

Siguiendo con las marcas, importantes re-

trocesos de Audi, desaparecida ya la oferta del 100 antiguo y de las dos marcas del grupo francés PSA, con un 34,15 por ciento de caída para Citroën y un 33,90 por ciento para Peugeot. Ford pierde un 25,73 por ciento y Opel un 21,87, mientras que Seat, a quien se suman las unidades de la regularización canaria, arroja un erróneo crecimiento del 7,42 por ciento.

Las ventas por modelos arrojan las siguientes cifras:

1º Ibiza	7 797
2º Golf	5 861
3º Clio	5 766
4º R-19	4 816
5º Orion	3 303
6º Fiesta	3 176
7º Kadett	2 963
8º 205	2 816
9º Escort	2 595
10º AX	2 585

Esta recuperación (relativa) de febrero ha permitido que marcas, como Renault, afronten los siguientes meses del año con optimismo.

La cifra de ventas de la marca hispano-francesa en estos dos meses transcurridos arroja un balance de un crecimiento del 1,67 por ciento, lo que parecía

impensable hace tan sólo dos semanas. Otro tanto puede decirse de Seat y Volkswagen, con una cierta animación en sus ventas.

En los dos meses transcurridos, las empresas japonesas siguen su imparable crecimiento, ajenas al momento delicado que atraviesa el sector. Así, Nissan, gracias al éxito de ventas del Primera (casi 1.300 unidades vendidas) se permite el lujo de crecer hasta el 34 por ciento.

El resto de marcas, sin llegar a estos extremos, también conocen mejorías lentas. Lamentablemente, las primeras cifras han sido proporcionadas por la Asociación de marcas instaladas en España (Anfac) y no se tienen cifras de las marcas ajenas a esta organización.

Por el contrario, Suzuki no acaba de alcanzar con el Swift las ventas que se esperaban. Sólo ha logrado vender 27 unidades en estos dos meses, cifra claramente por debajo de sus perspectivas y en consonancia con las cualidades del modelo. O

J.M.C.

ACUERDO CASTROL-MERCEDES

CASTROL España acaba de firmar un acuerdo con Distribución y Talleres Mercedes Benz, concesionario y filial de la marca germana para el suministro de aceites lubricantes, fluidos hidráulicos y grasos así como el mantenimiento y servicio de los vehículos de la marca. Castrol se encargará así mismo del suministro de lubricantes para motores diesel y gasolina.

CIFRA INTERESANTE

MAN acaba de alcanzar la cifra de 50.000 vehículos fabricados de la serie G-90. Este modelo que inició su comercialización, tras el acuerdo firmado por Man y Volkswagen, a finales de los años 70 cuenta en el mercado español con una cuota de mercado del 17 por ciento.



CRECE NOKIA

NOKIA ha realizado una interesante oferta para adquirir Technophone Limited, empresa británica que fabrica teléfonos portátiles. La oferta de compra asciende a una cantidad de 6.400 millones de pesetas y se espera que la operación concluya en este mes.

CONCESIONARIO VOLVO

VOLVO Vehículos Industriales acaba de abrir un nuevo concesionario en Burgos. El nuevo servicio que se denomina Automoba, S.A dispone de unas amplias instalaciones de 20.000 metros cuadrados de las que 12.000 estarán dedicados a talleres.



Motor 16 / 17

DURO DE CORAZON



NUEVO FIAT CROMA

No existe un duro con tantas atenciones de serie.

Desde luego. El Nuevo Fiat Croma es capaz de todo.

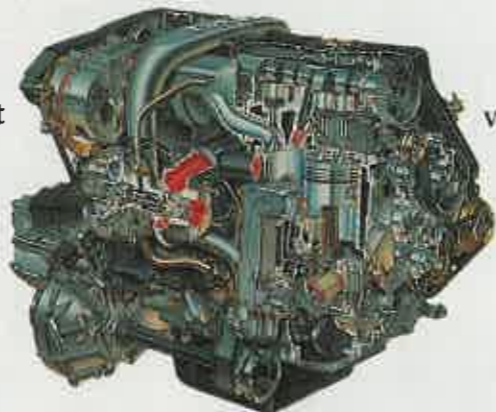
El refinamiento tecnológico al que ha sido sometido armoniza la provocativa aerodi-

námica, la avanzada tecnología y el inigualable

confort, para que usted disfrute de la conducción que siempre ha deseado.

Su corazón es duro. Y además

brillante y elástico. Hasta 158 CV. Una fuente de energía que proviene de sus motores: Turbo de gasolina con intercooler, de inyección electrónica. Árboles contrarrotantes. Y, una de las



Motor 2.0 Turbo i.e. 158 CV.

versiones Diesel, de inyección directa y turbo de geometría variable, incorporado por primera vez en la historia del automóvil por los ingenieros de Fiat.

Su potencia es la de un líder. Velocidad máxima hasta 215 km/h. Aceleración de 0 a 100 en 7,7 segundos. Su línea aerodinámica le hace ser el



Salpicadero de diseño ergonómico



espíritu del aire: Cx 0,32. Agil, fuerte y con gran seguridad activa. Tracción delantera. 4 frenos de disco y ABS de serie en el Croma Turbo i.e. y 2.0 i.e. S.

El nuevo Fiat Croma está hecho para dar seguridad y placer. Para que cada vez que se ponga en marcha sus deseos se cumplan. Servo-

dirección. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Cierre centralizado con mando a distancia. Cinturones de seguridad regulables en altura. Exclusivos cristales atómicos Solextra. Climatizador automático o aire acondi-

cionado. Todo de serie. Y, además, en el Turbo i.e., tapicería de cuero, también de serie.



Llantas de aleación con neumáticos de perfil bajo 195/60 VR 14.

Descubra cómo un duro de corazón puede ser grande, brillante y duradero, acérquese a su Concesionario Fiat y siéntese al volante del Nuevo Fiat Croma. El tiempo le dará otra razón.

P.V.P. desde 2.439.000 Ptas.



Interior en piel, de serie, en el Turbo i.e.



Consumo 5,5 l. a 90 Km/h. (CHT).

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

NUEVO CITROËN AX *Satisfaction*



¡Me va Genial!

Ha llegado el Nuevo Citroën AX Satisfaction con motores gasolina y diesel. El coche que a ti te va. El AX con el que te sentirás plenamente satisfecho. Satisfecho por su potencia que llega hasta los 85 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 Km/h en 9,3 segundos, proporcionándote una brillante reserva de seguridad. Satisfecho con su equipamiento especial lleno de detalles, con su volante y asientos deportivos, con su tapicería exclusiva en

terciopelo, con su reloj digital, con su doble retrovisor exterior regulable desde el interior. Satisfecho con su decoración exterior, con su fiabilidad y con su robustez. Ha llegado el Nuevo Citroën AX Satisfaction. Un coche que te va ¡Genial!



NUEVO CITROËN AX SATISFACTION AHORRESE HASTA 150.000 PTAS. Desde 908.720 Ptas. FF+IVA. Ahorro promocional incluido.

MODELOS	TARIFA ACTUAL*	TOTAL DESCUENTO PROMOCION	NUEVA TARIFA PROMOCIONAL
AX 11 TRE SATISFACTION/VIVACE 3 p	1.058.720	150.000	908.720
AX 14 TRS 3 p	1.194.550	150.000	1.044.550
AX 14 TZS 3 p	1.285.206	150.000	1.135.206
AX 14 TRD SATISFACTION 3 p	1.236.871	150.000	1.086.871

Idéntico ahorro para las versiones 5 puertas. *Precios máximos recomendados. (IVA incluido. Sin transporte).



OFERTA VALIDA HASTA EL 31 DE MARZO PARA PEDIDOS DE VEHICULOS EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES. NO ACUMULABLE A OTRAS OFERTAS PROMOCIONALES.

A FONDO

PEQUEÑOS

Peugeot 205 TD	Pag 36
Renault Clio 1.1 RN	Pag 36
Rover 111 SL	Pag 38
Rover 114 SL	Pag 38

MEDIOS

Ford Escort Cabrio	Pag 48
Ford Escort Diesel	Pag 48
Fiat Tipo 1.8	Pag 50
Honda CRX	Pag 50
Fiat Tempra (Gama)	Pag 52
Honda Concerto	Pag 54
Rover 400 GTI	Pag 54
Alfa 33 (Gama)	Pag 56
Toyota Corolla	Pag 55
VW Golf Syncro	Pag 55

BERLINAS

Alfa Romeo 75 Trofeo 1.6	Pag 66
Nissan Primera	Pag 66
Ford Sierra (Gama)	Pag 84
Ford Sierra 4x4	Pag 86
Renault 21 Quadra	Pag 86
Subaru Legacy	Pag 92

LUJO

Alfa Romeo 164 Q	Pag 94
------------------	--------



BMW 325i	Pag 94
BMW 520 24v	Pag 95
BMW 525 24v	Pag 95
BMW M-3 Sport	Pag 98
Citroën XM 24 v	Pag 98
Honda Accord	Pag 99
Mercedes 190 1.8	Pag 99
Mercedes 190 Evo. II	Pag 100
Mercedes 300 24 v	Pag 100
Opel Omega 2.6	Pag 101
Saab 2.6 Turbo	Pag 101
Saab 2.3 9000	Pag 103
Volvo 960	Pag 103

DESCAPOTABLES

BMW M-3 Cabrio	Pag 104
Lotus Elan	Pag 104
Alfa Romeo Spider	Pag 106
Chevrolet Corvette	Pag 106
Mazda RX-7	Pag 107

DOCE MESES DE PRUEBAS

A lo largo de los últimos doce meses el equipo de pruebas de Motor 16 no ha parado ni un minuto para ofrecer las pruebas más interesantes y reveladoras de todos los modelos presentes en el mercado nacional. En estas páginas se ofrece el resumen de un trabajo que ha costado casi medio millón de kilómetros de pruebas, 40.000 litros de combustible y un número incontable de horas dedicadas a las pruebas, sesiones de fotos y edición. Todo para ofrecer una información veraz y objetiva.

Suzuki Vitara Pag 116

COMPARATIVAS

PEQUEÑOS

Seat Panda/Opel Corsa/Citroën AX/Seat Marbella/VW Polo	Pag 34
Rover 114 Gti/Opel Corsa Gsi	Pag 40
Renault Clio 16v/Ford Fiesta Turbo	Pag 41
Vw Polo Gt/Fiat Uno 70 Sxi/Ford Fiesta CLX	Pag 42
Renault Clio 1.4 RT	Pag 42
Renault Clio 1.2/R-Clio diesel	Pag 44

DEPORTIVOS DE LUJO

Mercedes 500SL/BMW 850i	Pag 105
Opel Calibra 16v	Pag 105
Audi Coupe 20v	Pag 105
Nissan 200sx	Pag 105
Toyota Celica 2.0GT	Pag 108
Mercedes 300 CE	Pag 108
Maserati 222	Pag 110
VW Corrado/Volvo 480	Pag 112
Opel Calibra 4x4	Pag 114
Audi Quattro	Pag 114

MEDIOS

Ford Escort 1.6 Ghia	Pag 46
Frente a sus rivales	Pag 46



Fiat Tipo TD/VW Golf GTD	Pag 58
VW Golf GTI/Golf 16v	Pag 59
Golf G-60	Pag 59
Renault 19 16v/Alfa Romeo 33 16v/Fiat Tipo 16v	Pag 60
VW Golf 16v	Pag 60
Ford Orion 1.6 Si frente a sus rivales	Pag 62

BERLINAS

Nissan Primera SLX	Pag 64
Ford Sierra 2.0/Opel Vectra 2.0i CD/Peugeot 405 SRi/Renault 21 TXE	Pag 64
Audi 80 1.8 E80 TD	Pag 87
Opel Vectra/Peugeot 405 Renault 21	Pag 88
Peugeot 405 Mi 16x4	Pag 90
VW Passat Syncro	Pag 90
R-21 Nevada/Volvo Polar	Pag 91

LUJO

Ford Scorpio 6V Ghia/Peugeot 605 SV	Pag 93
Alfa Romeo 164 TD/Peugeot 605 TD	Pag 96
Rover 825 TD	Pag 96
Opel Senator 24V/Peugeot 605 24V	Pag 97
Citroën XM TD/Peugeot 605TD	Pag 102



DEPORTIVOS DE LUJO

Mercedes 500SL/BMW 850i	Pag 105
Opel Calibra 16v	Pag 105
Audi Coupe 20v	Pag 105
Nissan 200sx	Pag 105
Toyota Celica 2.0GT	Pag 108
Mercedes 300 CE	Pag 108
Maserati 222	Pag 110
VW Corrado/Volvo 480	Pag 112
Opel Calibra 4x4	Pag 114
Audi Quattro	Pag 114

TODO TERRENO

Land Rover Defender 90	Pag 115
Toyota Land Cruiser Turbo	Pag 115

PRUEBAS 30.000 KM

Toyota Camry	Pag 118
Opel Vectra GT	Pag 118

PRUEBAS ESPECIALES

.....	Pag 120
-------	---------

FIAT PANDA/CITROËN AX/OPEL CORSA/RENAULT 5/SEAT MARBELLA/VW POLO

LA GUERRA DE LOS PEQUES

El segmento de los pequeños utilitarios es uno de los más competidos del mercado de automóviles. La razón de esta competencia hay que buscarla en el precio económico de estos vehículos. Son la oferta más barata de las marcas y por lógica dirigida a un público sobre todo joven, que encuentra en este tipo de vehículos el idóneo a su bolsillo y experiencia. Pero también representan la alternativa ideal, como segundo coche, para desplazarse por ciudad o acompañar a los niños al colegio.

El coste de estos seis pequeños utilitarios oscila alrededor del millón de pesetas. De éstos el modelo italiano, el Fiat Panda 1.000 S, es el que mejor precio tiene, pero la diferencia entre ellos es muy poca, así que a la hora de ganar clientes, tendrán mucho que ver las ofertas de equipamiento de cada marca y las formas de financiación. En este sentido y a lo largo del año, las marcas suelen lanzar algunas series especiales, que con un precio algo superior, ofrecen un equipamiento interesante.

El Fiat Panda 1.000 se comercializa ahora con el motor Fire de 999 centí-



sa graves defectos a pesar de tener unos tarados de suspensiones suaves para favorecer al máximo el confort. De todos el que tiene un comportamiento más noble, a pesar de los balanceos excesivos de la carrocería, es el Renault 5. Los últimos puestos corresponden al Panda y al Marbella, con un eje trasero rígido, que rebota en cuanto la carretera no está en buenas condiciones. La habitabilidad interior de los seis coches comparados sorprende por lo razonable, en comparación a las reducidas dimensiones exteriores. En general cuatro personas adultas podrán viajar sin problemas, destacando en espaciosidad el Renault 5, seguido del Opel Corsa. Los interiores, al igual que el equipamiento, son muy sobrios, de mala calidad y con pocas concesiones al lujo, como corresponde al concepto de coche económico.

Publicado en el Nº 342

FICHA TÉCNICA

	PANDA 1000 S	AX II RE	CORSA CITY	R-5 FIVE	MARBELLA GLX	POLO BUNNY
Cilindrada (c.c.)	999	1.124	993	1.108	903	1.043
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	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador
Potencia máx/rpm	45CV(33kw)/5.000	55CV(40kw)/5.800	45CV(33kw)/5.400	47CV(35kw)/5.250	40CV(29kw)/5.400	45CV(33kw)/5.600
Par máx/rpm	8,2mkg(80Nm)/2.750	9,1mkg(89Nm)/3.200	6,9mkg(68Nm)/2.600	7,8mkg(76Nm)/2.500	6,7mkg(66Nm)/3.000	7,6mkg(74Nm)/3.600
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 4 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del /tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	715	645	735	735	680	750
Acel 0-100 km/h (s)	17,4	14,0	18,4	20,0	22,6	17,5
1.00 0 m. salida parada (s)	38,8	36,0	39,0	40,0	41,3	38,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,5	41,5	42,2	41,1	40,5	41,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,4	--	--	--	44,6	--
Vel. máx. (km/h)	147	157	137	142	131	149
Cons. urbano (l/100km)	5,8	6,8	7,8	6,6	6,5	9,0
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,5	5,3	5,5	5,1	5,3	6,3
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,7	6,0	8,5	8,7	8,0	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	73,4	70,4	71,3	71,3	72,3	70,6
Frenada a 100 km/h (m)	51,8	50,5	44,7	44,2	61,8	47,7

metros cúbicos, que tiene bien merecida su fama de ahorrador, pues es el pequeño italiano el que menos consume de los seis coches comparados. A continuación se clasifican el Citroën AX, el Renault 5 Five y el Seat Marbella, con un consumo muy similar, mientras que el Opel Corsa City y el Volkswagen Polo, son algo más tragones. En el mejor consumo del Panda tiene mucho que ver la caja de cambios de cinco velocidades, que junto al Marbella son los únicos del grupo que montan de serie una caja de este tipo. En los otros modelos si queremos disponer de una caja de cambios de cinco velocidades, habrá que pagarla aparte como opción.

Desde luego estos seis utilitarios donde mejor se desenvuelven es por ciudad. Sus reducidas dimensiones les permiten aparcar en espacios reducidos, a la vez que su agilidad y facilidad de manejo facilita el callejear sin problemas. Pero si decidimos realizar al-

gún viaje por carretera, será el Citroën AX el que mejor se comporte. Su motor de concepción más moderna y con más cilindrada, le permite desarrollar más potencia que sus rivales y alcanzar una velocidad punta cercana a los 160 kilómetros por hora. Las mejores aceleraciones corresponden también al Citroën AX, mientras que en recuperaciones el Panda y el Marbella ganan gracias a la caja de cambios de cinco velocidades.

En lo que respecta al apartado de frenos, los seis oponentes tienen unos esquemas muy similares. Todos ellos recurren a discos para las ruedas delanteras y tambores para las ruedas traseras. Este sistema se muestra suficiente en todos ellos para parar el coche, pero es en el Renault 5 donde se revelan más eficaces en cualquier condición y con mejor tacto.

El comportamiento de estos pequeños, más apto para uso urbano, no acu-

1º RENAULT 5 FIVE

El pequeño de Renault juega sus bazas en una mayor habitabilidad, una mejor suspensión y frenos.
Precio: 1.044.739 ptas.

2º CITROËN AX II RE

Su motor más potente y moderno le capacita para circular mejor y con más seguridad por carretera.
Precio: 1.027.554 ptas.

3º FIAT PANDA 1.000 S FIRE

Sus argumentos más convincentes son un precio más barato, unos consumos muy económicos y mejor equipamiento.
Precio: 929.169 ptas.

4º VOLKSWAGEN POLO

La carrocería muy personal, con un diseño tipo break, es única en su clase y dispone de mayor versatilidad de carga.
Precio: 1.099.688 ptas.

5º OPEL CORSA CITY

Juega la baza de una mayor habitabilidad y capacidad de carga del maletero que sus rivales, a excepción del R-5.
Precio: 1.073.690 ptas.

6º SEAT MARBELLA GLX

Cuenta con unos consumos y precio interesantes en el que se incluye la quinta velocidad, pero una mala suspensión trasera.
Precio: 1.046.665 ptas.

PEUGEOT 205 TD



MUCHO GAS Y POCO DIESEL

El último Peugeot 205 que se comercializa sólo se le distingue exteriormente del resto de la gama por sus anagramas que lo identifican como Turbo Diesel. La verdadera diferencia está en su motor, le han equipado con el propulsor de 1.769 centímetros cúbicos, similar al que impulsa a los 309 SRD Turbo, que con una potencia de 78 caballos, le confiere unas prestaciones in-

creíbles, similares a las de un coche de gasolina con una potencia similar a la suya. Un rendimiento con el que se ha ganado el apelativo de GTI Diesel. Además, otra cosa que distingue a esta nueva versión es su comportamiento, excepcional en cualquier condición.

El apartado mecánico menos conseguido es la caja de cambios, con unos sincronizados duros y ruidosos.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.769 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección por bomba y turbo. Potencia máxima: 78 CV (57,5 Kw) a 4.300 rpm. Par máximo/rpm: 16 mkg (157 Nm)/2.100. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera y piñón. Frenos (del/tras): Discos/tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 925 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,6 s. 1.000 m. salida parada: 33,9 s. Velocidad máxima: 174,7 km/h. Consumo urbano: 8,7 l/100 km. A 90 km/h: 5,0 l/100 km. A 120 km/h: 7,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 52,8 m. (Publicado en el Nº: 381).

Precio 1.838.873 Ptas.

VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Prestaciones excelentes
- Manejabilidad

DEFECTOS

- Aspereza del cambio
- Relación precio-calidad
- Acabado mejorable

RENAULT CLIO RN 1.1 3P.



CERCA DEL CINCO

El más pequeño de los Clio, el 1.1, es un vehículo pensado para un uso urbano, donde se desenvuelve a las mil maravillas con unos consumos ajustados. En carretera, debido a su poca potencia, 49 caballos y sobre todo a unos desarrollos finales muy largos, no se encuentra en su terreno. Con un poco de carga los adelantamientos se hacen difíciles y al menor repecho hay que

comenzar a reducir velocidades. La quinta en un viaje por carretera sólo se puede utilizar en cuestas abajo.

Sus virtudes que son muchas hay que buscarlas en otros aspectos. Tiene una buena amplitud y una buena capacidad de maletero, además de contar con un excelente nivel de acabado. Por otro lado la versión de tres puertas, ofrece una magnífico acceso a las plazas traseras.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.108 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Potencia máxima: 48 CV (35 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo/rpm: 8,1 mkg (78 Nm)/2.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 4 vel. Dirección: De cremallera. Frenos (del/tras): Discos/tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 810 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,8 s. 1.000 m. salida parada: 37,3 s. Velocidad máxima: 149,7 km/h. Consumo urbano: 7,4 l/100 km. A 90 km/h: 5,1 l/100 km. A 120 km/h: 6,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,7 metros. (Publicado en el Nº 368).

Precio 1.115.057 Ptas.

VIRTUDES

- Buena terminación
- Consumos ajustados
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Prestaciones escasas
- Detalles de equipamiento
- Desarrollos muy largos

EL CAMBIO

Ya puedes entrar en un nuevo mundo. Ha llegado el cambio que estabas esperando: SEAT IBIZA NEW STYLE.

NUEVO POR FUERA

- Frontal de nuevo diseño.
- Nuevas ópticas delantera y trasera.
- Nuevos espejos retrovisores en color carrocería (según versiones).
- Nuevo spoiler trasero.
- Nuevos paragolpes.
- Nuevas llantas de aleación o tapacubos integrales.
- Nuevos embellecedores laterales.

NUEVO POR DENTRO

- Equipamiento mejorado en toda la gama.
- Nuevos tapizados.
- Nuevos asientos envolventes (versiones SX y SXi).

TECNOLOGIA DE ULTIMA GENERACION

- Motores System Porsche de carburación e inyección, preparados para admitir gasolina sin plomo.
- Versión diesel: economía y fiabilidad al mismo precio que un gasolina.
- Lo último en seguridad activa y pasiva.

Un nuevo estilo. Y el más alto nivel de calidad en los coches de su clase. Así son los IBIZA NEW STYLE. Y lo mejor. Todo esto sin pagar más.

Ahora es el momento del cambio. Con el SEAT IBIZA NEW STYLE.

DESDE 1.020.000 PTAS.
Precio final recomendado por el fabricante. (IVA y transporte incluidos)



TAPSA/NW/AYR

ST M



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

PEQUEÑOS
UN AÑO DE PRUEBAS
A FONDO

ROVER 111 L



EL HEREDERO

El escalón más bajo de la nueva gama Rover 100 lo constituye el 111 L, que al igual que en el resto de las versiones más altas se distingue por tener a simple vista un acabado muy bueno, con un interior muy agradable y confortable. Otra de las buenas cualidades del pequeño de Rover es su buen espacio interior, uno de los más amplios de su segmento. Exteriormente con res-

pecto a su predecesor, el Metro, también ha experimentado variaciones que se han traducido en un diseño moderno y atractivo.

Para impulsar a este coche de espíritu ciudadano han recurrido a la versión menos potente de su nueva gama de motores, con 1.120 centímetros cúbicos y 60 caballos de potencia, que ofrece unos consumos ajustados.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.120 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Un carburador. Potencia máxima: 60 caballos (44 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 9,2 mkg (90 nm)/3.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: De piñón y cremallera. Frenos (del/tras): Discos/tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 835 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,5 s. 1.000 m. salida parada: 37,4 s. Velocidad máxima: 153,3 km/h. Consumo urbano: 8,7 l/100 km. A 90 km/h: 5,6 l/100 km. A 120 km/h: 8,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 49,2 metros. (Publicado en el Nº: 377).

Precio 1.240.068 Ptas.

VIRTUDES

- Consumo bajo
- Confort de marcha
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Dirección sensible
- Frenada poco resistente

ROVER 114 SL



PEQUEÑO CON ASPIRACIONES

De todas las versiones que componen la gama 100 de Rover, el 114 SL es la más lujosa y mejor equipada. Se distingue del resto por contar con un acabado que recuerda mucho a modelos más altos de la marca, incluyendo incluso inserciones de madera en el salpicadero, que junto con otros elementos contribuye a crear un ambiente muy confortable. Por lo que respecta a su ca-

rrrocería es la única de la gama que sólo se puede adquirir con carrocería de cinco puertas. El motor de construcción muy moderna, con una cilindrada de 1.396 centímetros cúbicos, ofrece una potencia de 76 caballos. Más que suficientes para mover con una gran agilidad a este pequeño utilitario, permitiéndole además de un uso urbano una buena utilización en carretera.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.396 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Un carburador doble. Potencia máxima: 76 caballos (56 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo/rpm: 11,9 mkg (117 Nm)/3.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De piñón y cremallera. Frenos (del/tras): Discos/tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 850 kilos. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,0 s. 1.000 m. salida parada: 33,9 s. Velocidad máxima: 168,5 km/h. Consumo urbano: 8,3 l/100 km. A 90 km/h: 5,0 l/100 km. A 120 km/h: 6,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,6 metros. (Publicado en el Nº: 366).

Precio 1.421.068 Ptas.

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Presentación
- Consumos

DEFECTOS

- Tacto del pedal del freno
- Asientos blandos
- Dirección sensible

SCOOTERS HONDA



"POLE POSITION"



NH90

P.V.P. 270.900,-



SA75

P.V.P. 233.000,-



SH75

P.V.P. 222.900,-



NE50

P.V.P. 170.000,-

HONDA



PRECIO SIN MATRICULAR

MOTUL con HONDA

ROVER 114 GTI 16V./ OPEL CORSA GSI



BONSAIS DE CARRERAS

SON manejables, divertidos, andan más que suficiente, van bien equipados y tienen un precio bastante razonable. A primera vista todo son virtudes pero un utilitario en su versión deportiva no puede alardear por ejemplo de habitabilidad. En cualquier caso el potencial cliente de uno de estos vehículos va buscando lo que termina encontrando: agilidad y precio.

En el habitáculo del Opel se respira

un ambiente más deportivo con más información y una terminación más adecuada. Sin embargo son los asientos del Rover los que sujetan mejor el cuerpo.

El motor del inglés es un sofisticado propulsor de aluminio con 16 válvulas y 95 caballos. El del Opel Corsa no es tan sofisticado pero destaca por su equilibrio entre rendimiento y consumo. Sobre el terreno se muestra más utilizable que el moderno serie K. Sube

1º CORSA GSI
Los puntos fuertes del Opel son su motor y su comportamiento, claves para el tipo de cliente al que va dirigido.
Precio: 1.726.789 Ptas.

2º ROVER 114 GTI
Confort y una carrocería moderna con tintes de exclusividad son las bazas del inglés.
Precio: 1.598.787 Ptas.

FICHA TECNICA

	ROVER GTI	CORSA GSI
Cilindrada (c.c.)	1.396	1.598
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia máx/rpm	95 CV (70Kw)/ 6.250	100 CV (73,5 Kw)/ 5.600
Par máx/rpm	12,6 (124 Nm)/ 4.000	13,8 (135 Nm)/ 3.400
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera y piñón	De cremallera
Frenos (del/tras)	Discos /Tambores	Discos vent./ Tambores
Peso (kg)	875	774
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,5	9,8
1.000 m. salida parada (s)	33,4	31,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,0	32,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,0	37,1
Vel. máx. (km/h)	173,4	188,1
Cons. urbano (l/100km)	9,1	8,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	5,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	7,5
Sonoridad a 90 km/ (db)	67,0	68,3
Frenada a 100 km/h (m)	47,2	45,7

mejor de vueltas y se muestra más económico.

En comportamiento el Corsa vuelve a llevar la delantera gracias a su firme amortiguación. En el Rover los esfuerzos por conseguir un deportivo estable han llevado a combinar la suspensión Hydrogas con amortiguadores y barras estabilizadoras. El resultado final es muy bueno aunque en determinadas situaciones el filtrado del terreno no se efectúa adecuadamente.

El 114 GTi es sin embargo más cómodo que el GSi en todas las condiciones. La elección es algo complicada. Por un lado tenemos un producto inglés prácticamente nuevo, muy sofisticado y atractivo que queda por detrás en aspectos claves. El alemán carga con una carrocería algo pasada y muchos años a sus espaldas pero le salva un motor magnífico y una presentación más a tono.

Publicado en el Nº 367

RENAULT CLIO 16V./FORD FIESTA TURBO



EL QUE NO CORRE VUELA

ESPERADO desde hace tiempo por los más jóvenes, el Clio más potente llega con fuerza, con argumentos convincentes para liderar el segmento. Aprovechando la rigidez del chasis de sus hermanos, la suspensión del Clio 16V se ha reforzado obteniendo un resultado excepcional.

Su más directo rival, el Fiesta Turbo, da cuatro caballos menos, sin embargo la progresividad con que entrega la po-

tencia le permite superar con facilidad al Clio en prestaciones. Esto junto con un nivel de acabado muy bueno, típico de la marca, son las mejores bazas que juega el Fiesta Turbo frente al Clio.

En cuanto a comportamiento se refiere, no se pueden establecer demasiadas comparaciones ya que no hay color entre uno y otro. Mientras que el Clio 16V aguanta cualquier ritmo o carretera sin rechistar, el Fiesta no admite ni

1º FIESTA TURBO
El empate tiene que ver con un motor excepcional y un acabado excelente. En el lado negativo, el comportamiento.
Precio: 2.008.045 Ptas.

1º CLIO 16V.
Se presenta como un conjunto muy equilibrado en el que destacan el comportamiento y la mecánica.
Precio estimado: 1.925.000 Ptas.

FICHA TECNICA

	FIESTA TURBO	CLIO 16V.
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.764
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyec. elect. y turbointer.	Inyec. electrónica
Potencia máx/rpm	133 CV (98 Kw)/ 5.500	137 CV (99 Kw)/ 6.500
Par máx/rpm	18,7 mkg (183 Nm)/2.400	16,5 mkg (158 Nm)/4.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera	De cremallera
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambores	Discos vent./ Discos
Peso (kg)	920	975
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,1	8,4
1.000 m. salida parada (s)	28,5	29,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,3	32,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,0	36,3
Vel. máx. (km/h)	208,3	204,5
Cons. urbano (l/100km)	9,2	10,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	6,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,3	9,0
Sonoridad a 90 km/ (db)	70,5	68,5
Frenada a 100 km/h (m)	50,1	43,2

digiere bien la entrega de potencia, transmitiendo al conductor una clara sensación de inseguridad provocada por las pérdidas de tracción, y por la sensación de flotabilidad del volante en aceleración. Es una lástima porque el conjunto general es muy atractivo y tanto las prestaciones como los consumos están del lado del Fiesta.

El Clio 16 V termina, cuando se rueda ya al límite, por subvirar, por tirar de morro hacia la salida de la curva. Sin embargo este límite de adherencia se controla perfectamente dosificando el acelerador con tino.

A falta de saber el precio y equipamiento final del Clio 16V, está claro que este modelo de Renault tendrá un tremendo éxito dadas sus características. El 5 GT Turbo queda en conjunto superado por el Clio 16V, que se venderá en España en versión sin catalizador con 140 caballos.

Publicado en el Nº 383

LA PEQUEÑA REVOLUCION

SIN duda es el segmento de los coches pequeños uno de los pilares comerciales de los grandes fabricantes. En la presente comparativa están presentes los últimos en llegar a esta familia en constante renovación. El más moderno es el Clio, que supone un coche totalmente nuevo cuyo objetivo es sustituir al veterano Renault 5. Por ello, el Clio y el nuevo Polo parten con la cierta ventaja de ser los más modernos. En este último se ha mejorado notablemente la aerodinámica y el confort de marcha, algo que en el anterior modelo suponía un defecto por su excesiva firmeza de suspensión. Gracias a todo ello, el Polo consigue un excelente equilibrio al que se suma un rendimiento y consumos loables. El Clio, mucho más coche que el sustituido Supercinco, queda penalizado frente al Polo por un peso considerablemente mayor. No obstante, la revolución en este segmento hace meses que comenzó y por supuesto no termina aquí. Opel, Peugeot, Rover, entre otros, tienen ya definidos nuevos modelos y llamativos lavados de cara.

En el importante apartado de los consumos, tan decisivos en unos coches destinados a una utilización intensa por ciudad, una vez más es el coche alemán el que se destaca, seguido por el Fiat Uno gracias a su alimentación, también mediante inyección electrónica. El Clio y el Fiesta son algo más sedientos debido a sus carburadores.

Otro factor clave en los pequeños utilitarios es la habitabilidad. El aprovechamiento del pequeño habitáculo es fundamental para garantizar un mínimo de capacidad y de confort. Aquí es el Fiat Uno quien resuelve mejor el problema. Sin ser el más ancho ni el más largo, es sin embargo el más alto y cuadrado de planta. Sus ocupantes consiguen la posición más cómoda, sobre todo en las plazas traseras, habitualmente muy justas en este tipo de coche. A esta característica del italiano se suma además un maletero con el mejor volumen de carga gracias también a su generosa carrocería. El Clio ha mejorado ligera-



FICHA TECNICA

	POLO GT	UNO 70 SXI	FIESTA CLX	CLIO 1.4 RT
Cilindrada (c.c.)	1.272	1.372	1.392	1.390
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Carburador	Carburador doble
Potencia máx/rpm	80 CV (57 kw) / 6.100	72 CV (53 kw) / 6.000	75 CV (55,2 kw) / 5.600	80 CV (57,5 kw) / 5.750
Par máx/rpm	9,7 mkg (99 Nm) / 3.600	11 mkg (107 Nm) / 3.250	11,1 mkg (108 Nm) / 4.000	11,1 mkg (108 Nm) / 3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.
Dirección	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	785	830	835	850
Acel. 0-100 km/h (s)	10,5	13,7	14,5	11,8
1.000 m. salida parada (s)	32,4	35,7	35,8	33,2
Rec. 1km desde 40 km/h IV	32,8	38,0	37,0	36,2
Rec. 1km desde 40 km/h V	36,9	40,9	40,3	39,8
Vel. máx. (km/h)	175,4	163	167	169
Cons. urbano (l/100 km)	7,1	7,4	9,2	8,9
Cons. 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,6	6,9	6,1
Cons. 120 km/h (l/100 km)	7,7	7,9	10,8	7,9
Sonoridad a 90 km/h (dB)	67,1	68,4	69,9	68,6
Frenada a 100 km/h (m)	63,0	55,0	43,2	48,7

mente su capacidad de maletero respecto al Renault-5 y sus plazas delanteras son las más confortables. En cuanto al Polo, también ha mejorado su volumen mediante un ligero ensanchamiento y alargamiento de sus medidas exteriores propiciados por los nuevos paragolpes. El nuevo diseño del portón trasero ha beneficiado asimismo a las plazas traseras, que ganan distancia entre banquetas. En el Fiesta, los asientos son más pequeños que en el resto de los rivales. Esto da una sensación de que el habitáculo es más amplio de lo que en realidad es.

Los acabados y calidad de materiales destacan de nuevo en los modelos de más reciente aparición. Ford fue quien abrió fuego con la renovación de su Fiesta, pero la competencia no ha tardado en responder y ahora tiene que repartir honores sobre todo con el Renault Clio. En éste se ha combinado un diseño atractivo, una terminación ale-

mana y un equipamiento completísimo con un brillante resultado que deja atrás todo lo visto hasta ahora en el segmento de los más pequeños. Por otra parte, el cuadro de instrumentos del nuevo Polo ya no es tan sencillote y escaso como antes. Su diseño es completamente nuevo, más agradable y completo aunque un pequeño empujón más en equipamiento no le vendría mal.

Hay que destacar que tanto el Fiesta como el Clio cuentan con opciones muy interesantes que incluso pueden decidir a estas alturas una venta. Nos referimos al aire acondicionado o al antibloqueo de frenos. El primero se ofrece como opción solamente en el Renault y es bastante recomendable dado el clima de nuestro país y el agobiante uso urbano durante el estío. El segundo es una opción exclusiva del Fiesta y también nos parece muy interesante cara a la seguridad.

Son cuatro maneras de enfrentarse con el congestionado tráfico de nuestras carreteras y ciudades, cuatro formas de trasladarse sólo o acompañado por toda la familia. El Polo GT es el más deportivo por comportamiento y prestaciones, además su configuración de tres puertas como carrocería única lo convierte en más juvenil y menos familiar. Justo lo contrario del Uno y del Fiesta, más burgueses y mejor preparados para una conducción tranquila y eficaz en combinación con unos interiores razonables y una terminación impecable. En el Renault Clio se encuentra un producto completamente nuevo, equilibrado en el que se ofrece lo que el público pide y desea. Resumiendo, del Volkswagen Polo podrían destacarse como puntos favorables el comportamiento, el consumo y las prestaciones, optimizadas por unos desarrollos de cambio cortos. En el Fiat Uno destacan enseguida su calidad de acabado, su habitabilidad y sus consumos, presentando en la parte negativa un cambio impreciso, pocas prestaciones y una suspensión blanda. El Fiesta presenta una excelente calidad, un buen precio y un buen espacio trasero aunque con prestaciones pobres y un comportamiento mediocre. El mejor equilibrio se encuentra en el Clio, al que sólo puede reprochársele un peso elevado, recuperaciones escasas y una dirección lenta.

Publicado en el Nº: 363

1º VW POLO
Destaca su mecánica, comportamiento y es el que menos consume. Su punto flaco es el equipamiento.
Precio: 1.326.068 pts.

2º RENAULT CLIO
Es el más moderno y confortable de los cuatro. Aunque resulta el más caro, es el mejor equipado.
Precio: 1.394.969 pts.

3º FIAT UNO
Su capacidad es la mejor. Sin embargo se descuelga en cuanto a potencia y comportamiento.
Precio: 1.407.458 pts.

4º FORD FIESTA
Es el más barato de los cuatro y tiene una muy buena habitabilidad. Sus desarrollos largos perjudican el rendimiento.
Precio: 1.417.488 pts.

CLIO 1.2/CLIO 1.9 DIESEL



MAS POR MENOS

GASOLINA o diesel, una disyuntiva para algunos usuarios, que dudan entre las ventajas económicas y mecánicas de ambas posibilidades. Hemos elegido dos versiones del Clio, con el motor de gasolina de 1.200 centímetros cúbicos y diesel de 1.900, por considerar que ambos modelos tienen un componente económico bastante pronunciado.

Con los dos coches elegidos se efec-

tuó el mismo recorrido con un peso en cada coche de 150 kilos, el equivalente al de dos pasajeros y un equipaje ligero. El trayecto elegido para la comparativa fue Madrid-Zaragoza-Barcelona-Valencia-Madrid, tratando de extraer las conclusiones a la vista de las diferencias en consumos, tiempo empleado y dinero entre los dos vehículos.

Las diferencias de tiempo no son reseñables, pues ambos coches hicieron

CLIO 1.9 DIESEL

Por la robustez de su mecánica, su rendimiento y economía.
Precio: 1.490.599 ptas.

CLIO 1.2

Casi a la par con el modelo diesel sólo podemos achacarle una estabilidad menos depurada.
Precio: 1.296.118 ptas.

FICHA TECNICA

	CLIO 1.2	CLIO 1.9 DIESEL
Cilindrada (c.c.)	1.171	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador	Bomba rotativa
Potencia max/rpm	60CV(43Kw)/6.000	65CV(47Kw)/4.500
Par max/rpm	8,9mkg(85Nm)/3.500	12,3mkg(118Nm)/3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera asist.(opción)
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	815	915
Acel. 0 a 100 km/h (s)	14,7	15,7
1.000 m. salida parada (s)	36,1	37,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	16,4	18,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,8	42,2
Vel. máx. (km/h)	154	159,2
Cons. urbano (l/100km)	8,9	7,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,8	8,2
Sonoridad a 90 km/ (db)	68,2	67,2
Frenada a 100 km/h (m)	46,0	44,1

todo el trayecto juntos sin problemas. La velocidad impuesta por la vigente ley no representa ningún problema para ninguno de los dos. En el aspecto de los consumos tampoco hay una diferencia excesiva, y para conjugar la diferencia de precio de compra es preciso recorrer 50.000 km. teniendo en cuenta que un diesel se deprecia menos y tiene menos gastos de mantenimiento.

El comportamiento de ambos vehículos tiene grandes similitudes aunque el diesel es ligeramente más potente y progresivo, por tanto más agradable de conducir en carretera. Además con la opción de la servodirección se logra una gran agilidad. Estas premisas nos llevan a la conclusión de que aunque el precio del modelo diesel es más elevado, es una opción aceptable si se hacen todos los días un número suficiente de kilómetros pues el ahorro es considerable.

Publicado en el N°368

T
O
T

E

G

N

E

P



Leones
en libertad
Rápido

Desde los 14 años.
Sin permiso de conducir.
Arranque eléctrico.
Engrase separado.
Totalmente automático.



Porque eres joven y dinámico: porque te gusta estar a la última, llegando el primero a donde otros no llegan: porque eres RÁPIDO hemos creado un Scooter tan especial como tú.
Desde la garrá de su motor. Enamórate de su diseño, decididamente joven.
RÁPIDO no te detiene.
PEUGEOT y tu: "Leones en libertad".

FORD ESCORT 1.6 GHIA

FRENTE A SUS RIVALES

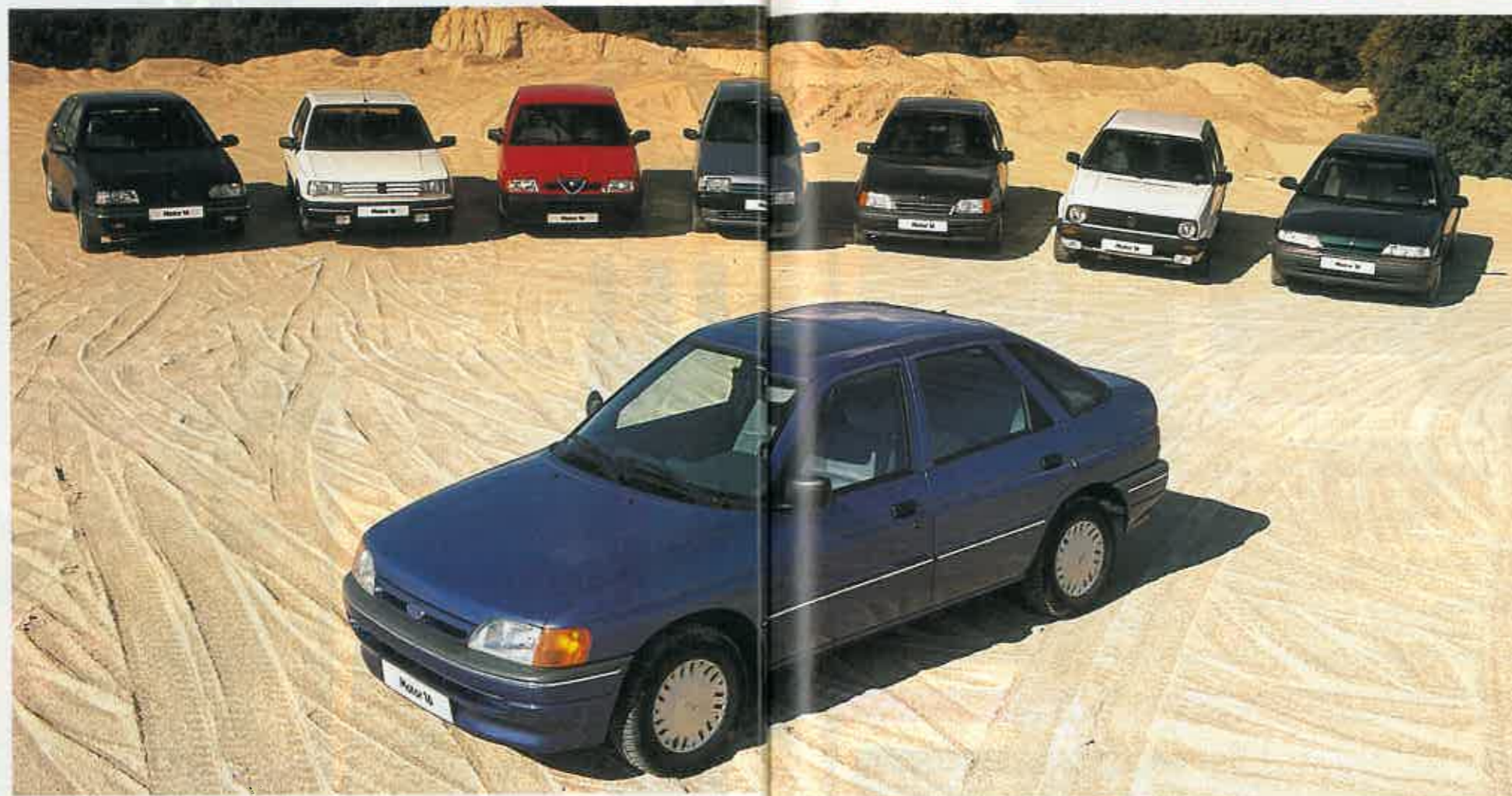
LOS REYES DEL MERCADO

El último modelo de Ford ha llegado para revolucionar el gallinero del segmento más competido del mercado. Después de una brillante actuación con su anterior Escort, Ford se ha decidido a renovar el modelo y aunque la continuidad es evidente, está claro que el coche ha mejorado mucho respecto a la anterior versión. La prueba de fuego del nuevo modelo la tiene que pasar frente a sus rivales directos, entre los que hay de todo. En estos momentos, el Ford se tiene que enfrentar con una concurrencia compuesta por el Renault 19, Alfa Romeo 33, Fiat Tipo, Opel Kadett, Peugeot 309, Rover 214 y Volkswagen Golf.

Con el nuevo diseño de su carrocería, más amplia y con mejores cualidades de rigidez y calidad, y con una suspensión muy mejorada, el Escort tiene todas las posibilidades de reeditar sus éxitos comerciales, pero no lo va a tener fácil. En primer lugar hay que destacar la excelente calidad de terminación del Escort frente a sus rivales. No obstante parece como si en el aspecto de la calidad de algunos materiales se hubiese dado un paso atrás. Además de la tradicional calidad Ford, el Escort tiene a su favor una facilidad de conducción y confort de marcha al mejor nivel. En particular, la suspensión trasera ha mejorado mucho puesto que ahora el recorrido es mucho más largo y los tarados mejor adaptados a una conducción familiar. En el otro lado de la balanza nos encontramos con un motor ruidoso y un comportamiento delicado en condiciones críticas. El equilibrio conseguido entre el habitáculo y el maletero se puede considerar bueno.

En su enfrentamiento particular con cada uno de sus rivales, el Escort gana al Alfa Romeo 33 en lo que se refiere al confort, la carrocería y a la relación valor/precio. El italiano se toma la revancha por comportamiento, mucho más deportivo y eficaz, y por motor. La remodelación del Alfa la pasada primavera ha prolongado su vida, pero los años empiezan a pesar.

El Fiat Tipo aventaja al Escort en



FICHA TÉCNICA

	FORD	ALFA 33	FIAT	OPEL
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.490	1.580	1.598
Nº de cilindros	4	4	4	4
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador	Dos carburadores	Carburador	Carburador
Potencia máx/rpm	90cv(66kw)/5.800	105cv(77kw)/6.000	83cv(61kw)/6.000	82cv(60kw)/5.400
Par máx/rpm	13,3kgm(130nm)/4.000	13,9kgm(136nm)/4.500	13,5kgm(132nm)/2.900	13,3(130nm)/3.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	De cremallera, servo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	960	940	970	980
Acel. 0-100 km/h (s)	13,3	12,0	13,1	10,7
1.000 m. salida parada (s)	34,6	33,7	34,8	33,4
Rec. 1km desde 40 km/h IV	37,9	35,8	35,9	36,7
Rec. 1km desde 40km/h V	43,1	39,5	41,8	40,4
Vel. Max (km/h)	174,5	179	174,8	175
Cons. urbano (l/100km)	10,5	12,5	8,7	8,9
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,0	6,9	5,4	4,8
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,8	8,9	7,2	6,2
Sonoridad a 90km/h (dB)	68,2	68,2	66,5	71,2
Frenada a 100 km/h (m)	49,4	44,8	47,5	50,6

FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT	RENAULT	ROVER	VW GOLF
Cilindrada (c.c.)	1.592	1.721	1.396	1.781
Nº de cilindros	4	4	4	4
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	2
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador
Potencia máx/rpm	94cv(69kw)/5.700	92cv(67kw)/5.750	95cv(70kw)/6.250	90cv(66kw)/5.200
Par máx/rpm	14,1kgm(138nm)/4.000	11kgm(107nm)/2.750	12,6kgm(124nm)/4.000	14,8kgm(145nm)/3.300
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	De cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	890	950	1.030	880
Acel. 0-100 km/h (s)	11,5	11,3	12,2	10,4
1.000 m. salida parada (s)	33,3	33,1	34,2	32,3
Rec. 1km desde 40 km/h IV	33,7	35,5	36,8	35,0
Rec. 1km desde 40km/h V	37,8	40,6	41,7	38,9
Vel. Max (km/h)	178,9	177,8	171,5	176,6
Cons. urbano (l/100km)	10,2	9,6	10,2	9,1
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,5	6,1	6,1	5,7
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,1	7,5	8,9	8,8
Sonoridad a 90km/h (dB)	70,5	71,4	66,5	68,1
Frenada a 100 km/h (m)	51,4	53,2	56,2	44,2

cualidades mecánicas y en capacidad interior, en cambio recibe una contundente respuesta en lo que se refiere al confort de marcha y a la calidad de su terminación.

Por su parte, el Opel Kadett, aunque en el epílogo de su vida comercial, sale airoso del enfrentamiento con el recién llegado. El comportamiento y la calidad mecánica del Opel son los puntos más favorables, pero el diseño de su carrocería, con unos cuantos años a sus espaldas, nada puede hacer frente a las modernas y racionales líneas del Ford. La habitabilidad y el confort de marcha son también superiores en el producto de Almusafes.

El Peugeot 309 también se resiente del paso del tiempo y tiene que inclinarse ante el moderno diseño del Escort, que resulta más amplio y confortable que el coche francés. No obstante las buenas cualidades ruterías del Peugeot sobresalen por encima de las del Escort.

Desde su posición de líder del segmento, el Renault 19 observa la llegada del Escort con prudencia. El R19 se impone en apartados tales como el comportamiento, el confort y el maletero, pero no puede hacer nada por evitar que el Escort se imponga en habitabilidad interior y calidad. El Rover 214 GSi es un raro ejemplar dentro del segmento con un precio muy interesante y con un aspecto que impone. El Rover destaca por su motor con culata de cuatro válvulas. Gracias a esto y a pesar de una cilindrada inferior, está al mismo nivel que la competencia. Respecto al Escort gana en los apartados de mecánica, ya que en motor y comportamiento el coche inglés es superior, y en confort. El Rover se aproxima a la calidad de acabado del Ford, pero queda ligeramente por debajo. De todas formas, hay que decir que el aspecto del 214 es sensacional. Por último el Escort se enfrenta al coche con más éxito del segmento: el Volkswagen Golf. Aunque su sustitución ya se acerca, el Golf sigue siendo el punto de partida de lo que debe ser un coche medio. No obstante el Escort tiene a su favor la novedad de su diseño y vence a su rival en los apartados de carrocería. Así pues el Escort es más amplio y confortable, pero pierde en comportamiento y en motor.

Publicado en el Nº: 370



FORD ESCORT CABRIO



CON VIENTO FRESCO

El preparador alemán Karmann, encargado de realizar, en colaboración con el departamento de vehículos especiales de Ford, el nuevo Escort Cabrio, ha completado un trabajo excepcional. De momento el coche se ofrece al público con el motor de 1.597 centímetros cúbicos y 108 caballos, una mecánica de excelente y suave funcionamiento aunque algo ruidosa en cuanto

se la exprime al máximo. El coche viene de fábrica con una capota de plegado manual aunque en opción y tras la cantidad de 92.000 pesetas, se puede disponer de un sistema eléctrico mucho más cómodo que se maneja con sólo un botón situado bajo la palanca de cambios. Existen cinco colores de carrocería a combinar con cuatro de capota, sin duda un abanico de posibilidades.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.598 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 108CV (79 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 14,1 mkg (138 nm)/4.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente tipo McPherson/Eje torsional semiindependiente. Peso en orden de marcha: 955Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,2 s. 1.000 m. salida parada: 33,5 s. Velocidad máxima: 191,3 km/h. Consumo urbano: 9,1 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: 44,5 m. (Publicado en el Nº 375)

Precio 2.369.105 Ptas.

VIRTUDES

- Acabado perfecto
- Comportamiento satisfactorio
- Fácil manejo de la capota

DEFECTOS

- Dirección asistida en opción
- Motor ruidoso en alta
- Quinta un poco larga

FORD ESCORT 1.8 D GHIA



OLVIDA EL SURTIDOR

El Escort 1.8 diesel se conforma con una potencia de 60 caballos enfocados claramente a una utilización intensiva donde el abaratar el gasto de combustible se convierte en algo primordial. Rodando por ciudad se ponen de manifiesto unas acusadas vibraciones al ralentí y una dirección excesivamente dura y pide a gritos una servoaistencia, ya que su uso va a ser

preponderadamente urbano. Por lo demás, el Escort mantiene la buena habitabilidad interior que lo caracteriza con un espacioso y práctico maletero. La insonorización, muy importante en estos ruidosos motores diesel, es eficaz. Los acabados y calidades son excelentes, garantizando una atractiva presencia a prueba de años y uso intensivo. La versión Ghia presenta el máximo nivel.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.753 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección mecánica. Potencia máxima: 60CV (44 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo/rpm: 11,2 mkg (110Nm)/4.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos / Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente tipo McPherson/Eje torsional semiindependiente. Peso en orden de marcha: 1005Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,1 s. 1.000 m. salida parada: 37,3 s. Velocidad máxima: 156,2 km/h. Consumo urbano: 5,9 l/100 km. A 90 km/h: 4,5 l/100 km. A 120 km/h: 7,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,9 m. (Publicado en el Nº 378)

Precio 1.762.787 Ptas.

VIRTUDES

- Bajos consumos
- Calidades y acabados
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Comportamiento en curvas
- Tacto de frenos
- Vibraciones al ralentí

¡DIFERENCIA TU DIESEL!



SUPER DIESEL

Aceite multigrado especial para todos los motores Diesel Atmosféricos o Turboalimentados

 **Lubricantes Shell**
Compromiso de calidad



FIAT TIPO 1.8 I.E.



UN GRAN TURISMO

SE podría hablar de un auténtico GTi camuflado, porque el nuevo Tipo 1.8 i.e. cuenta con un motor brillante y unas prestaciones muy respetables sin recurrir a llantas de aleación, alerones o anagramas alusivos al segmento de moda. Interiormente se han cuidado mucho los aspectos más prácticos proporcionando un equipamiento de serie más abundante. El motor utilizado

también en los Fiat Tempra y Lancia Dedra con 1,8 litros, inyección electrónica y una potencia de 110 caballos le permite una indudable agilidad incluso a plena carga. Económicamente hablando, el nuevo Fiat gasta ligeramente por encima de la media y aún así puede recorrer con un depósito casi 600 kilómetros. Se trata sin duda de un coche bastante equilibrado hasta en su precio.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.756 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 110 CV (80Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 14,5 mkg (140 nm)/2.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Antibloqueo de frenos opcional. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.100 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,5 s. 1.000 m. salida parada: 32,1 s. Velocidad máxima: 190,3 km/h. Consumo urbano: 9,9 l/100 km. A 90 km/h: 6,1 l/100 km. A 120 km/h: 8,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 53,5 m. (Publicado en el Nº 377)

Precio 1.936.768 Ptas.

VIRTUDES

- Estabilidad excelente
- Habitabilidad
- Desarrollos bien adaptados

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa
- Banqueta corta
- Frenos poco resistentes al uso

HONDA CRX



ALGO MAS QUE ESTETICA

LA marca japonesa Campeona del Mundo de Fórmula 1, Honda, nos presenta uno de los pequeños coupés de carácter deportivo con los que cuenta nuestro mercado, se trata de una oferta más interesante cada día. El CRX, utiliza un motor de 1,6 litros y culata de dieciséis válvulas que le proporciona una potencia de 130 caballos, es una mecánica alegre, pero excesivamente

ruidosa. Otro aspecto destacable es el estudio de las suspensiones. Los diseñadores no han dudado en sacrificar parte de la habitabilidad para mejorar su agarre en curvas y elevar su grado de confort. La aerodinámica con un CX de 0,30 es otro de los puntos a tener en cuenta en un modelo que supera los 200 por hora. El resto de los aspectos mecánicos merecen una buena calificación.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.579c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 130 CV (96Kw) a 6.800 rpm. Par máximo/rpm: 14,6 mkg (143 nm)/5.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 910 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s. 1.000 m. salida parada: 30,0 s. Velocidad máxima: 203,5 km/h. Consumo urbano: 7,4 l/100 km. A 90 km/h: 5,9 l/100 km. A 120 km/h: 8,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 56,5 m. (Publicado en el Nº 362)

Precio 2.970.487 Ptas.

VIRTUDES

- Estética muy atractiva
- Calidad de terminación
- Comportamiento noble

DEFECTOS

- Dirección lenta
- Motor bastante ruidoso
- Plazas traseras inutilizables



PIRELLI P 2000. LOS ADOQUINES NI SE NOTAN.

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

GAMA FIAT TEMpra

NECESIDADES DE FAMILIA

CON la llegada a España del modelo más familiar, el Station Wagon, la gama Tempra queda definitivamente configurada. Este modelo de la firma italiana viene a suplir al desaparecido Regata, coche que ya dejó un buen sabor de boca en un mercado pujante en nuestro país por parte de Fiat.

Para equipar a esta familia recién llegada, se ha recurrido a los siguientes motores ya conocidos en anteriores berlinas de la firma trasalpina: un 1.4 de carburador, un 1.8 de inyección electrónica y un Diesel 1.9 potenciado por medio de un turbo. Además, llega como novedad el Diesel 1.9 de 65 caballos de potencia destinada sólo a la carrocería Station Wagon. Esta versión se ofrece a un precio muy competitivo de menos de dos millones que pone al alcance de la mayoría un auténtico familiar de gran capacidad, algo que no siempre ocurre en otras marcas donde estos modelos se disparan en el precio. Así pues, los rendimientos van desde estos 65 caballos hasta los 110 de la versión más potente.

Otra característica mecánica de interés adaptada a esta gama consiste en el sistema autonivelante de suspensión, que mantiene el coche paralelo al suelo independientemente del peso de carga, su reparto, los movimientos de marcha o el efecto que tienen los remolques sobre el comportamiento del coche. Este dispositivo aumenta considerablemente la seguridad activa, aunque es paradójico el que no esté previsto para la versión 1.8 i.e. Station Wagon que representa el más potente y equipado de los familiares.

Con todo ello, van a ser nada menos que once las versiones posibles de los Tempra en España, difícilmente reconocibles bajo su aspecto exterior al no llevar distintivos especiales que indiquen el nivel de acabado. Fiat ha apostado fuerte por este coche, toda una prolongación del Tipo hacia el segmento superior y ha planteado una lista de precios muy competitivos salvo en el caso del Turbodiesel, que se convierte en la auténtica estrella de la marca.

Al volante de los Tempra destaca de



FICHA TÉCNICA

	1.400	1.600	1.800 i.e. SX	1.900 TD SX
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.581	1.576	1.929
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble	Inyección electrónica	Inyección y turbo
Potencia máx/rpm	78 CV (56 kw) / 6.000	86 CV (62kw) / 5.800	110 CV (80 kw) / 6.000	92 CV (66 kw) / 4.100
Par máx/rpm	11mkg (106Nm) / 2.900	13,5mkg(130Nm) / 2.900	14,5mkg(140 Nm) / 2.500	19,4mkg(190 kw) / 2.400
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	1.030	1.035	1.140	1.160
Acel. 0-100 km/h (s)	14,2	12,7	12,0	13,7
1.000 m. salida parada (s)	35,6	34,7	32,3	35,3
Rec 1km desde 40 km/h IV	37,6	34,0	33,6	37,1
Rec 1km desde 40km/h V	41,2	37,4	37,2	47,2
Vel. Max (km/h)	170,0	174,7	182,4	181,5
Cons. urbano (l/100km)	11,8	11,3	9,3	6,3
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,4	5,8	6,4	5,2
Cons a 120 km/h (l/100km)	7,8	7,4	8,7	7,3
Sonoridad a 90km/h (db)	69,9	66,5	67,1	69,4
Frenada a 100 km/h (m)	57,5	53,4	53,1	63,8

inmediato una gran facilidad de manejo. Herencia del Fiat Tipo, se muestra noble en su comportamiento y neutro en sus reacciones. Los motores responden de una forma muy uniforme, incluso los de carburadores, sin sobresaltos y con un tacto casi «eléctrico». Estas cualidades de rendimiento y estabilidad permiten una conducción muy relajada, potenciada además por una buena posición de conducción que, sin embargo, presenta una banqueta algo alta que disminuye el espacio hasta el techo y perjudica a las estaturas más elevadas. La dirección no se muestra especialmente precisa, sobre todo la servoasistida, pero resulta muy agradable para una conducción normal, y es que no hay que olvidar que no podremos encontrar ningún detalle deportivo en unos coches hecho especialmente para facilitar al máximo los desplazamientos en familia. Lo que sí sería deseable es poder contar de origen con la dirección

asistida en las versiones más básicas, pues resulta muy pesada de manejar y cansada en la ciudad.

Las prestaciones y consumos están en los Tempra muy favorecidos por una excelente aerodinámica que, en el caso de los Station Wagon consigue ser la menor de su clase con un coeficiente de 0,31, tan solo tres décimas por encima de la berlina de tres volúmenes. Los cristales a ras de la carrocería, los para-choques perfectamente integrados y los embellecedores, son algunos de los detalles que lo han hecho posible.

Las motorizaciones más bajas se ven un tanto penalizadas frente a sus hermanos mayores, que consiguen indudablemente unos cruceros mucho más acordes con carreteras rápidas y viajes largos. Los consumos, por su parte, también son mejores en los Tempra más potentes a causa de su mejor poder de recuperación y al hecho de montar inyecciones electrónicas que optimizan el consumo. En el caso del Turbodiesel, se consiguen unos resultados entre los mejores de la categoría, con unas respuestas sorprendentes para un motor de gasóleo y una autonomía inagotable de más de mil kilómetros. En este aspecto, el motor 1.9 Diesel, reduce aún más el consumo aunque, eso sí, careciendo de un rendimiento tan brillante, y puede ser un auténtico mechero para quien necesite hacer kilómetros importantes al cabo del año. El 1.8 i.e. resulta brillante, pero se ve un tanto eclipsado por un motor 1.6 con el suficiente carácter como para poner en entredicho a su hermano mayor. El 1.8 se beneficia sin embargo de unos neumáticos de mayor sección y de unas suspensiones más firmes que mejoran sensiblemente el comportamiento. El pequeño de la familia, el 1.4, se mantiene en unos valores muy discretos, tendiendo más a una utilización ciudadana, le cuesta afrontar la carretera con respuestas vivas para adelantamientos o recuperaciones en montaña. Los acabados de los Tempra sobresalen a simple vista. Las calidades y el diseño son evidentemente superiores a los del Tipo, éstos mucho más sencillos. En las versiones superiores, el salpicadero recibe un cuadro de instrumentos digital, discutible según los gustos de cada uno, pero que está bien resuelto.

Publicado en el Nº: 373

TEMpra 1.400
La versión básica resulta un familiar económico y capaz. En su contra tiene una dirección lenta y dura.
Precio: 1.629.479 pts.

TEMpra 1.600
Es el más equilibrado en comportamiento y respuestas, sus consumos son mejorables.
Precio: 1.792.198 pts.

TEMpra 1.800 i.e. SX
Ya con servodirección de serie, su inyección reduce mucho los consumos, aunque no aumentan sus prestaciones.
Precio: 2.110.035 pts.

TEMpra 1.900 TD SX
Es el modelo estrella de la gama con unas prestaciones y un equipo elevados. Su precio sin embargo se despega bastante del resto de gama.
Precio: 2.434.198 pts.

HONDA CONCERTO



SEGUNDO MOVIMIENTO

A finales del año pasado apareció en nuestro mercado el segundo modelo de la serie Concerto de Honda. La novedad de este coche era su carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas que veía aumentada su longitud quince centímetros, frente al Concerto de cinco puertas, y ofrecía un maletero con mayor volumen. Este modelo japonés fabricado en Inglaterra también utiliza el

mismo motor de 1,6 litros y culata de dieciséis válvulas con 130 caballos, una mecánica que es muy alegre pero peca de ser excesivamente ruidosa. En el interior los acabados son sensacionales y el equipamiento completísimo, dejando muy reducida la lista de opciones ya que incluye aire acondicionado, elevalunas y retrovisores eléctricos y sistema de frenos ALB de serie.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.616 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 130 CV (96 Kw) a 6.800 rpm. Par máximo/rpm: 14,6 mkg (143 nm)/5.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos y sistema antibloqueo ALB. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Brazos longitudinales. Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,6 s. 1.000 m. salida parada: 32,6 s. Velocidad máxima: 196,2 km/h. Consumo urbano: 9,0 l/100 km. A 90 km/h: 6,8 l/100 km. A 120 km/h: 9,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,4 m. (Publicado en el Nº: 374).

Precio 6.485.550 Ptas.

VIRTUDES

- Motor alegre
- Comportamiento satisfactorio
- Adopción de maletero

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa
- Peso elevado
- Consumo

TOYOTA COROLLA LIFTBACK 1.6 GL



NUEVOS HORIZONTES

El Toyota Corolla Liftback es un coche de carácter familiar que venía a cubrir un segmento no contemplado por la marca japonesa hasta mediados del pasado año. Con una longitud de 4,2 metros, el Toyota Corolla disfruta de una acabado muy cuidado, un elevado confort de marcha y una mecánica suave. Una de las grandes virtudes de su motor de 1,6 litros, culata de dieciséis

válvulas y 95 caballos de potencia es la gran elasticidad de la que hace gala, con un rendimiento excepcional en cualquier régimen de giro. Sin embargo no se ve acompañada por una caja de cambios adecuada. El equipamiento no tiene grandes lagunas, aunque el precio no esté acorde con el equipamiento de los modelos europeos que le hacen la competencia.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.587 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Potencia máxima: 95 CV (69 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 13,1 mkg (135 nm)/3.200. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Tambores. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.050 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,2 s. 1.000 m. salida parada: 34,2 s. Velocidad máxima: 171,6 km/h. Consumo urbano: 8,9 l/100 km. A 90 km/h: 5,6 l/100 km. A 120 km/h: 9,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 53,5 m. (Publicado en el Nº: 349).

Precio 2.151.158 Ptas.

VIRTUDES

- Suavidad de funcionamiento
- Confort de marcha
- Acabado

DEFECTOS

- Frenos poco resistentes
- Desarrollos del cambio largos
- Selector del cambio impreciso

ROVER 416 GTI 16V.



TERCERA DIMENSION

Poco después del lanzamiento del Honda Concerto de cuatro puertas ha salido al mercado la versión de Rover con este mismo tipo de carrocería. No cabe duda del parecido existente entre los dos modelos, no en vano, ambos son el resultado de una colaboración mutua de la firma japonesa y la británica. Mientras que Honda ha mantenido el mismo nombre, el modelo de tres vo-

lúmenes fabricado por Rover ha cambiado de denominación y configura la llamada serie 400 de esta marca. El Rover 416 GTI es el modelo tope de esta serie y también adopta el magnífico motor de 1,6 litros y dieciséis válvulas que mueve al Concerto. El equipamiento interior también es bueno, aunque no dispone de un equipo de serie tan completo como el japonés.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.590 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 130 CV (96 Kw) a 6.800 rpm. Par máximo/rpm: 14,6 mkg (143 nm)/5.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos y sistema antibloqueo ALB. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Brazos longitudinales. Peso en orden de marcha: 1.100 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,6 s. 1.000 m. salida parada: 31,9 s. Velocidad máxima: 196,2 km/h. Consumo urbano: 9,0 l/100 km. A 90 km/h: 6,8 l/100 km. A 120 km/h: 9,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,4 m. (Publicado en el Nº: 384).

Precio 2.616.013 Ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Facilidad de conducción
- Prestaciones

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa
- Instrumentación escasa
- Consumo alto

VOLKSWAGEN GOLF GL SYNCRO



MUY SEGURO

El Volkswagen Golf Syncro es un coche discreto pero muy eficaz. Está enfocado hacia aquellos que viven en lugares con un clima difícil o simplemente gustan de los deportes de invierno. Su eficacia sobre suelos mojados o cubiertos de nieve es extraordinaria gracias a su tracción permanente a las cuatro ruedas. El sistema de tracción total Syncro reparte la fuerza motriz en-

tre el eje delantero y trasero de forma variable. En condiciones normales las ruedas delanteras reciben la mayor parte de la fuerza, pero si éstas empiezan a patinar un viscoacoplador se encarga de enviar parte de la potencia a las ruedas traseras. Al frenar se desconecta el eje trasero mediante un piñón libre para hacer compatible el ABS de serie con la tracción total.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.781 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Un carburador. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 14,2 mkg (145 nm)/3.300. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos/Discos con ABS. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Brazos tirados. Peso en orden de marcha: 1.095 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,8 s. 1.000 m. salida parada: 33,8 s. Velocidad máxima: 166,4 km/h. Consumo urbano: 11,2 l/100 km. A 90 km/h: 6,8 l/100 km. A 120 km/h: 10,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,5 m. (Publicado en el Nº: 350).

Precio 2.657.919 Ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Amplitud interior
- ABS de serie

DEFECTOS

- Rueda de repuesto de emergencia
- Maletero reducido
- Opciones caras

NUEVA GAMA ALFA ROMEO 33

VUELVE LA MODA ITALIANA

El Alfa Romeo 33 a pesar del paso del tiempo sigue manteniéndose actual, aunque después de las últimas mejoras que le ha introducido la marca, con una revisión a fondo de la mecánica y de la carrocería, muy poco recuerda al modelo que apareció en el 85. Algo que sí sigue manteniendo la nueva gama es su espíritu dinámico, con carácter, modelos capaces de transportar a una familia y a la vez satisfacer las exigencias de los más jóvenes que no quieren un coche aburrido.

A pesar de los esfuerzos de la marca por mejorar su gama 33, hay algunas pegadas que han acompañado siempre a este modelo y que no han sabido solucionar, como es la imprecisión y aspereza del cambio. La gama 33 de Alfa Romeo en España la componen cuatro motorizaciones, dos de ellas alimentadas por medio de carburadores dobles, un sistema que no beneficia la economía de consumo, pero que le imprime una brillantez inusitada a los motores que lo utilizan, el 1.3 y 1.5. La alimentación en las otras dos motorizaciones se realiza mediante inyección electrónica Bosch Motronic y en los dos casos comparten cilindrada, 1,7 litros, aunque una de ellas, la más alta de la gama, equipa culatas de cuatro válvulas por cilindro. La mecánica menos potente, con 88 caballos de potencia, sorprende por su magnífico rendimiento, increíble en un motor de tan sólo 1,3 litros. Pero la versión que más ha acaparado la atención del público ha sido la de 16 válvulas, que con una potencia de 137 caballos y unas prestaciones de primera, se pone al nivel de los modelos multiválvulas de su competencia y entra en lucha directa con modelos tan afianzados como el Volkswagen Golf, etc.

Para finalizar el comentario de los motores, queda hablar de las motorizaciones intermedias, la de 1,5 y 1,7 litros, estas dos mecánicas realmente no han experimentado cambio con respecto a las ya conocidas.

Las relaciones del cambio prácticamente se han mantenido inalteradas, tan sólo las del 16 válvulas presentan algu-



FICHA TÉCNICA				
	1.3	1.5	1.7 ie	1.7 16V
Cilindrada (c.c.)	1.331	1.490	1.712	1.712
Nº de cilindros	4	4	4	4
Nº válvulas por cilindro	2	4	2	4
Alimentación	Dos carburadores	Dos carburadores	Inyección	Inyección
Potencia máx/eps	88 CV (64 kw)/6.000	105 CV (77 kw)/6.000	110 CV (81 kw)/5.800	137 CV (100 kw)/6.500
Par máx/rpm	12,1mkg(121Nm)/4.000	13,9mkg(136Nm)/4.500	15,5mkg(152Nm)/4.500	16,4mkg(160Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	940	940	970	1.000
Acel. 0-100 km/h (s)	12,7	12,0	10,6	9,7
1.000 m. salida parada (s)	34,2	33,7	32,1	30,7
Rec. 1km desde 40 km/h IV	35,4	35,8	34,3	34,1
Rec. 1km desde 40 km/h V	40,5	39,5	37,9	36,5
Vel. Max (km/h)	175	179	184	207
Cons. urbano (l/100km)	11,1	12,5	11,3	10,5
Cons. 90 km/h (l/100km)	6,2	6,9	7,2	7,0
Cons. 120 km/h (l/100km)	8,1	8,1	9,2	9,4
Sonoridad a 90km/h (dB)	67,4	68,2	69,9	68,6
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	44,8	45,7	43,2

na novedad con unos desarrollos finales sensiblemente más cortos. En general las cajas de cambios utilizadas por la marca en esta gama siguen adoleciendo de los mismos defectos que siempre las aquejaron. Siguen mostrándose imprecisos y lentos, impidiendo en ocasiones aprovechar el máximo rendimiento al motor. Otra cosa que sigue sin ser el punto fuerte de los Alfa Romeo 33 es el consumo, que se dispara un poco, sobre todo si uno se anima a rodar a buena velocidad.

En algo que ha puesto especial interés la marca ha sido en mejorar el comportamiento del Alfa más pequeño. Las reacciones nerviosas, sobre todo de la versión 1,7, pusieron alerta a los responsables del desarrollo de la versión más potente y ello les llevó a buscar soluciones, que felizmente han encontrado. De esta forma, con unas reformas en los ejes, sobre todo el delantero, y con unos nuevos anclajes de la suspen-

sión, el motor puede transmitir sin problemas la potencia al suelo y todas las versiones de la gama tienen una tendencia menos acusada a tirar de morro, mostrándose en definitiva unos modelos mucho más neutros y mucho más fáciles de conducir. Siguiendo analizando otros apartados mecánicos, por lo que respecta a la dirección, las versiones más potentes equipan de serie dirección asistida, mientras que para las otras dos es opcional, mostrándose como la opción más recomendable de todas las previstas por el fabricante. Referente a los frenos, en las dos versiones más altas de la gama, la marca ha previsto en opción un sistema antibloqueo, que por otra parte tendría que ser de serie en el 16 válvulas.

En el exterior hay muchos cambios; gracias a la peculiar construcción del motor Boxer (muy plano), ha permitido afilar aún más el morro, consiguiendo un frontal similar al de modelos más altos de la marca y permitiendo una mejora considerable en el coeficiente de penetración, que también ha servido para disminuir en buena medida los ruidos aerodinámicos que acompañaban a este modelo. La parte posterior también ha experimentado importantes cambios, ahora es mucho más redondeada y la luna es menos vertical. En definitiva el diseño es mucho más moderno.

Los interiores han cambiado poco y siguen manteniendo el mismo espacio interior que poseían antes. El maletero sin embargo se ha visto beneficiado por una capacidad ligeramente mayor, debido principalmente al nuevo diseño del portón. En todas las versiones se han optimizado los asientos, muy pequeños bajo nuestro punto de vista, con un respaldo estrecho. Los que mejor sujetan son los utilizados en el 16 válvulas. La dureza en todos los casos es la correcta.

El cuadro de instrumentos y salpicadero difiere muy poco del de sus predecesores, la diferencia más notable está en los nuevos mandos de la calefacción mucho más manejables. Con respecto a esto también hay que decir que el sistema de aireación ha recibido una profunda revisión y por fin entra el aire a raudales en el habitáculo. Para mejorar esto la marca ofrece en opción un sistema de aire acondicionado.

Publicado en el Nº 341

ALFA ROMEO 33 1.3
La versión más pequeña de la gama sorprende por el magnífico rendimiento de su motor de tan sólo 1,3 litros.
Precio: 1.472.352 ptas.

ALFA ROMEO 33 1.5
Siguiendo la tónica de la versión más pequeña, el 1.5 también ofrece una potencia sensacional para su cilindrada.
Precio: 1.582.351 ptas.

ALFA ROMEO 33 1.7 ie
Con una potencia de 110 caballos ofrece unas prestaciones de primera capaces de satisfacer a los más exigentes.
Precio: 1.792.351 ptas.

ALFA ROMEO 33 1.7 16V
Gracias a la culata de cuatro válvulas por cilindro, esta versión puede competir con rivales como el Golf GTI 16V.
Precio: 2.093.446 ptas.

VW GOLF GTD/ FIAT TIPO TD DGT



LA RESPUESTA

ES una manera muy coherente de afrontar cualquier tipo de crisis. Se trata de dos modelos que gastan poco y andan mucho. Dos vehículos de tipo medio con un precio razonable, cuatro o cinco plazas holgadas, portón trasero y posibilidad de abatir los asientos.

La razón de ser de esta comparativa, ha sido el aumento de caballos en el Golf gracias al nuevo intercambiador de calor que enfría el aire del turbo.

Ahora el alemán se acerca más en potencia al italiano y le supera en algunos datos de prestaciones ayudado en parte por unos desarrollos adecuados. Sin embargo el Tipo sigue destacando en este apartado.

El aumento de potencia en el Golf no ha supuesto un consumo mucho mayor. El alemán sigue resultando el más ahorrador aunque hay que decir que los dos son campeones del miniconsumo.

1º TIPO TD

Es prácticamente imposible conseguir que desempaten, en todos los aspectos los dos cuentan con buenos argumentos. Precio: 2.210.418 Ptas.

1º GOLF GTD

El Golf queda por delante del Tipo en comportamiento. El italiano gana en confort. Precio: 2.344.919 Ptas.

FICHA TÉCNICA

	TIPO TD	GOLF GTD
Cilindrada (c.c.)	1.929	1.588
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora y turbo
Potencia máx/rpm	92 CV (67,6 Kw)/ 4.100	80 CV (59 Kw)/ 4.500
Par máx/rpm	19,4 mkg (190 Nm)/2.400	15,1 mkg(155 Nm)/ 2.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambores	Discos vent./ Tambores
Peso (kg)	1.110	985
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,1	13,2
1.000 m. salida parada (s)	34,9	35,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,1	38,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,9	43,5
Vel. máx. (km/h)	180,1	174,3
Cons. urbano (l/100km)	6,9	6,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,3	4,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,9	7,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	67,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,1	51,2

Las mecánicas diesel suelen ser ruidosas, y es en el Tipo TD en el que más se aprecia esta clara evidencia.

En el caso del Volkswagen una de las pegas puede ser la dureza de la suspensión que, aunque permite una agilidad de manejo extraordinaria, impide que los ocupantes viajen tan cómodos como en el Tipo.

El alemán cuenta con un acabado muy cuidado. En este apartado el italiano queda por detrás junto con un cuadro de instrumentos más complicado y difícil de visualizar.

El aumento de potencia ha permitido al Golf un mayor acercamiento en prestaciones a su rival italiano. Sin embargo y como ya ocurrió en la primera cita los parámetros esenciales se mantienen: el Tipo anda un poquito más pero el Golf gasta menos. El Golf tiene un mejor comportamiento y el Tipo es más cómodo.

Publicado Nº 365

GAMA VOLKSWAGEN GOLF GTI



ENVIDIA DE LA CASA

NO cabe duda de que los Golf son la envidia de sus hermanos de gama. Cuentan con los elementos necesarios para ello: uno de los mejores chasis, una línea muy acertada, unas mecánicas brillantes y un volumen de ventas impresionante. También es cierto que la gama GTI es la que más aceptación ha tenido en nuestro país, una gama que inició la moda de los coches pequeños con carácter deportivo en todo

el mundo y que sigue defendiendo su supremacía por méritos propios.

A partir del mismo motor de 1.781 centímetros cúbicos se han desarrollado tres modelos diferentes, el GTI de 112 caballos, el GTI con culata de dieciséis válvulas y 139 caballos y el G-60, el último modelo en llegar que ha adoptado un compresor volumétrico al motor de ocho válvulas y desarrolla 160 caballos de potencia. Este compre-

VW GOLF GTI

El motor de 112 caballos es brillante y muy agradable de utilizar. Es uno de los coches más homogéneos del mercado. Precio: 1.950.920 Ptas.

VW GOLF GTI 16V

El motor del 16V es potente, pero resulta perezoso a bajas revoluciones. El G-60 le hace competencia. Precio: 2.418.014 Ptas.

VW GOLF GTI G-60

La relación precio-potencia es buena. El equipamiento es bastante completo y tiene el mejor comportamiento. Precio: 2.600.015 Ptas.

FICHA TÉCNICA

	GTI	GTI 16V	GTI G-60
Cilindrada c.c.	1.781	1.781	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	4	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	In. elec+compresor
Potencia máx/rpm	112CV(82kw)/5.500	139CV(102kw)/6.100	160CV(118kw)/5.6
Par máx/rpm	15,5mkg(159nm)/3.100	16mkg(164nm)/4.600	22mkg(225nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Peso (kg)	950	985	1.080
Acel. 0-100 km/h (s)	10,3	9,6	8,8
1.000 m. salida parada	32,0	30,1	29,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	33,4	34,2	31,4
Rec. 1km desde 40km/h V	37,3	38,6	36,8
Velocidad máx. (km/h)	191,6	209	216,5
Cons. urbano (l/100 km)	8,6	10,0	10,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	6,3	6,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,7	7,3	9,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,8	67,8	65,9
Frenada a 100 km/h (m)	44,3	45,1	48,3

El motor del 16V es potente, pero resulta perezoso a bajas revoluciones. El G-60 le hace competencia. Precio: 2.418.014 Ptas.

Todos los GTI pueden adquirirse en carrocería de tres y cinco puertas y tienen en común una estabilidad excelente, un acabado muy cuidado, una robustez a toda prueba y unos frenos de primera. El G-60 tiene un sistema antibloqueo de frenos Teves de serie, mientras que el GTI y el 16V pueden montarlo opcionalmente. El equipamiento es bastante completo, sobre todo en el G-60, aunque el diseño del salpicadero deja notar el paso de los años.

Publicado en el Nº 345

UNA TROPA MUY GUERRERA

SON todos GTi con motor de casi 1.800 centímetros cúbicos, rinden 140 caballos de potencia y tienen culata de cuatro válvulas por cilindro. Son los «yuppies» de la automoción, a los que recientemente se ha incorporado el Renault 19 16V.

Cuando hace unos años Volkswagen prefirió la culata de dieciséis válvulas, a la técnica del turbo, para aumentar la potencia del Golf, fue imitado por las demás marcas, iniciándose así una nueva carrera tecnológica por el liderazgo del mercado.

Renault ha tardado cerca de cuatro años en desarrollar y poner a punto el motor con culata de cuatro válvulas por cilindro del 19. El esfuerzo ha merecido la pena porque el resultado es excelente. Fundamentalmente se ha buscado reducir rozamientos e inercias, para intentar superar el tradicional problema de los coches con culata de dieciséis válvulas: la escasa respuesta a bajas revoluciones.

En el enfrentamiento obligado con el Golf, por ser el pionero de las culatas de dieciséis válvulas y con los otros coches de la prueba, el francés se proclama vencedor. Aparte de ser el que mejor acelera, lo que más convence en el coche francés son las respuestas a bajo régimen y la suavidad de funcionamiento, sumado a la ausencia de vibraciones. El Golf ofrece más potencia a regímenes altos y sube algo mejor de vueltas, pero obliga a cambiar frecuentemente de marchas. Por detrás de estos dos coches se sitúan los dos italianos. El Alfa 33 se muestra excelente en cuanto a rendimiento a bajo régimen, pero le cuesta superar las 5.000 revoluciones. En cuanto al Tipo, los técnicos de Fiat han preferido ofrecer un par muy elevado y a régimen muy alto, con lo que la potencia se resiente, desde luego es el de carácter menos deportivo de los cuatro coches comparados.

El buen comportamiento en carretera del Golf, también es superado por el recién llegado Renault 19. Es muy noble y tiene una adherencia mejor que la del coche alemán. Una vez más los dos co-



FICHA TÉCNICA

	R-19 16V	ALFA 33 16V	TIPO 16V	GOLF 16V
Cilindrada (c.c.)	1.764	1.712	1.756	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	140CV(103 kw)/6.500	137CV(101 kw)/6.500	138CV (101kw)/6.250	139CV(102kw)/6.100
Par máx/rpm	16,8mkkg(164Nm)/4.250	16,4mkkg(161Nm)/4.600	17mkkg(166Nm)/4.600	17,1mkkg(166Nm)/4.600
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos ventil/discos	Discos ventil/discos	Discos ventil/discos	Discos ventil/discos
Peso (kg)	1.050	1.000	1.100	950
Accel. 0-100 km/h (s)	8,9	9,7	9,3	9,6
1.000 m. salida parada (s)	29,9	30,7	30,2	30,1
Rec. 1km desde 40 km/h IV	33,9	34,1	34,8	34,2
Rec. 1km desde 40km/h V	39,2	38,3	38,9	38,6
Vel. Max (km/h)	214	207	201	209
Cons. urbano (l/100km)	10	10,5	10,2	10
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,3	7	7	6,5
Cons a 120 km/h (l/100km)	8,3	9,4	9,9	7,5
Sonoridad a 90km/h (dB)	71,3	68,6	70,6	67,8
Frenada a 100 km/h (m)	43,2	43,2	42,5	45,1

ches italianos quedan por detrás. Al Alfa Romeo en este aspecto, hay que criticarle una falta de motricidad importante y que tiene un tren delantero difícil de inscribir en la trayectoria elegida. La suspensión firme y de cuatro barras de torsión en el eje trasero del Renault es muy confortable y le permite girar muy plano, con las ruedas siempre apoyadas en el suelo. El Renault 19 16V es sin duda, de los cuatro, el más fácil de conducir deprisa. En cuanto al Tipo, se comporta mejor que el Alfa, pero no es ni tan eficaz como el Golf, ni tan fácil de llevar como el Renault.

La postura de conducción es muy buena en el Renault 19, el asiento tiene un excelente apoyo lateral y el volante es de tacto agradable y regulable en altura. Aunque el mayor diámetro de giro hace que tengamos que hacer alguna maniobra más para aparcar que en los demás coches. La dirección del Volks-

wagen Golf resulta muy dura de mover y se hace casi imprescindible el optar por una servoasistencia. Los asientos no sujetan demasiado lateralmente y tampoco son muy confortables. En el Tipo la única pega al puesto de conducción es una banqueta muy alta, que puede ocasionar problemas con el techo a las personas de cierta estatura. En el otro italiano, el Alfa, el problema es al contrario, pues da la sensación de ir sentado en el suelo.

Las cajas de cambio no son buenas ni en el Golf ni en el Alfa. En el Golf porque el nuevo sistema de guiado por cable, ha perdido precisión y rapidez, y desde luego supone un paso atrás respecto al mecanismo antiguo. En cuanto al Alfa tiene el defecto de rascar la primera velocidad, defecto ya congénito al que nos tiene acostumbrados la marca italiana. La caja de cambios del Renault 19 es correcta, sin grandes virtudes pero tampoco defectos. Mientras que la del Fiat Tipo es sin lugar a dudas la mejor. Es una magnífica caja de cambios, suave, rápida y con escalonamientos lógicos. Los frenos de los cuatro rivales, de discos ventilados los delanteros y discos traseros, son muy eficaces. Los del Fiat Tipo, con un diámetro mayor del disco, son los mejores, incluso aún mejores que los del Renault 19 que está equipado con ruedas más anchas y sistema antibloqueo. El Golf es el que tiene los discos más pequeños pero cumplen bien a la hora de detenerse. El Alfa 33 es el que ofrece en este apartado uno de sus aspectos más negativos. Tiene un pedal con un tacto muy blando y largo y las pastillas son propensas al calentamiento.

Finalmente en la relación precio/calidad, el más caro resulta el Volkswagen con diferencia, aparte de ser uno de los peores equipados. Si somos partidarios de la marca germana, habrá que tener en cuenta que por algo menos de 200.000 pesetas, se puede disponer del Golf G-60 que es más eficaz de conducir. El Fiat Tipo es la opción más barata pero no puede decirse que tenga un carácter de auténtico GTi. El Alfa 33 a pesar del reciente «restyling» que le ha hecho ganar en calidad, se queda desfasado. La opción del Renault 19, una vez analizado el producto, el equipamiento y el precio, es la más lógica.

Publicado en el Nº 349

1º RENAULT 19 16V

Es el que ofrece la mejor relación calidad-precio, el más fácil de conducir y el de comportamiento más noble.
Precio: 2.320.953 ptas.

2º VW GOLF GTI 16V

Goza de muy buena imagen avalada por una homogeneidad del conjunto y un chasis muy robusto. El precio es caro.
Precio: 2.418.014 ptas.

3º FIAT TIPO I.E. 16V

Tiene buena estabilidad y una estupenda caja de cambios, pero un inotator poco brillante y ruidoso.
Precio: 2.076.418 ptas.

4º ALFA ROMEO 33 1.7 16V

Aporta una línea atractiva y un motor de respuesta brillante. En contra tiene una estabilidad mediocre y frenos malos.
Precio: 2.093.446 ptas.

FORD ORION 1.6 Si

FRENTE A SUS RIVALES

FAMILIARES DE BOLSILLO

A L mismo tiempo que el Escort, apareció el otoño pasado el Orion. Sobre una base mecánica idéntica a la del Escort, el Orion ofrece una carrocería de corte clásico con tres volúmenes claramente diferenciados. La versión más interesante del Orion es la denominada Si, con un motor de inyección ligeramente retocado respecto de la anterior versión.

También se encuentra frente a un nutrido elenco de competidores que se han reforzado recientemente y que continuarán haciéndolo en un futuro próximo. De todos éstos hemos enfrentado al Orion con los cuatro más representativos en nuestro mercado: el Fiat Tempra, el Volkswagen Jetta, el Renault 19 y el Opel Kadett. Todos ellos en sus versiones de tres volúmenes con motor de inyección. En términos generales se puede decir que el Orion está bien preparado para recibir el enfrentamiento frente a la competencia. Respecto a la versión anterior las mejoras son muy grandes, puesto que además de un aspecto renovado y muy agradable, cuenta con una mayor amplitud interior y un



FICHA TÉCNICA

	FORD	FIAT	OPEL	RENAULT	VW JETTA
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.756	1.796	1.721	1.781
Nº de cilindros	4	4	4	4	4
Nº de válvulas por cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección	Inyección	Inyección
Potencia máx/rpm	108cv(79kw)/6.000	110cv(80kw)/6.000	112cv(82kw)/5.600	107cv(78kw)/5.500	112cv(82kw)/5.500
Par máx/rpm	14,4mkg(141nm)/4.500	14,5mkg(142nm)/2.500	16,1mkg(157nm)/3.000	15,1mkg(148nm)/4.000	15,8mkg(155nm)/3.100
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	Cremallera servo	Cremallera servo	Cremallera servo	Cremallera servo	Cremallera servo
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Discos
Peso (kg)	1.010	1.140	930	995	970
Acel. 0-100 km/h (s)	12,3	12,0	10,5	10,9	11,5
1.000 m. salida parada (s)	33,4	32,3	31,8	32,7	32,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,1	33,6	32,6	34,7	32,8
Rec. 1km desde 40km/h en V	44,6	37,2	36,7	39,7	36,2
Vel. Max (km/h)	186,7	182,4	194,8	185,0	181,5
Consumo urbano (l/100km)	9,4	9,3	10,8	8,5	8,6
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,0	6,4	6,2	6,1	5,9
Cons a 120 km/h (l/100km)	8,3	8,7	7,7	8,8	7,7
Sonoridad a 90km/h (dB)	66,2	67,1	67,4	71,4	68,9
Frenada a 100 km/h (m)	48,6	53,1	43,4	54,9	44,3

maletero más capaz. Al igual que en las versiones anteriores, el maletero tiene la posibilidad de abatirse por partes, de forma que la funcionalidad del coche está asegurada.

El motor del Orion es el 1.6 pero con inyección electrónica en lugar de carburador. Gracias a este sistema la potencia es de 108 caballos, con lo que se consiguen unas buenas prestaciones y unos consumos muy razonables. Es una lástima que este motor que se recupera bien a pocas revoluciones, se muestre tan reactivo a subir de vueltas. Esto lo manifiesta en forma de ruidos y vibraciones que no están a tono con el resto del coche.

El comportamiento de esta versión se ve sensiblemente mejorado gracias a un ligero endurecimiento de la suspensión, sin llegar a alterar el excelente nivel de confort. La dirección asistida, así como el buen diseño del puesto de conducción hacen del Orion un coche muy

agradable de conducir, con una evidente vocación familiar, puesto que no digiere muy bien las alegrías velocísticas. La seguridad se ha visto muy mejorada con la incorporación de un sistema antibloqueo de frenos electrónico, en lugar del mecánico que se ofrecía en las anteriores versiones.

Al igual que con su hermano, el Escort, el Ford Orion se ha enfrentado uno a uno con sus competidores. El resultado del combate en cuatro asaltos es el siguiente.

El Tempra es un rival duro de roer para el Orion, puesto que sus buenas cualidades ruterías y su amplitud interior dejan, tan sólo aspectos tales como el confort y la calidad a favor del Orion. De todas formas hay que tener en cuenta el excelente precio del Orion.

Al igual que en la versión de dos volúmenes, el Opel Kadett hace valer su fenomenal mecánica, pero cuenta con un habitáculo bastante pequeño. El ma-

letero compensa esta estrechez interior.

El Renault Chamade TXI se impone al Orion como conjunto muy equilibrado que, salvo en habitabilidad y en calidad de terminación, tiene que ceder la ventaja en comportamiento, mecánica y confort.

Por último, enfrentamos al Orion frente al Volkswagen Jetta. La lucha es dura y la ventaja final se decanta hacia el Ford en virtud del precio exagerado del Volkswagen.

El Jetta anda más y mejor que el Ford, pero su interior es ligeramente más pequeño. En cambio, el maletero del Volkswagen es muy capaz y supera al de todos sus rivales. El motor, igual que el del mítico Volkswagen Golf GTi es un mecanismo muy equilibrado que permite unas prestaciones de primera, sin que por ello haya que pagarlo caro ante el surtidor.

En conclusión, cabe decir que el Orion tiene unos excelentes argumentos para volver a ser un éxito de ventas. Hay que tener muy claro que en el Orion se ha buscado agradar al conductor más tranquilo sin ninguna pretensión deportiva.

(Publicado en el Nº: 370)

1º RENAULT 19 TXI

El Renault 19 TXI consigue unir en un sólo coche un familiar con un cierto toque deportivo.
Precio: 1.927.187 pts

2º OPEL KADETT 1.8i

El Kadett está a punto de dejar paso a un modelo más moderno, pero sigue siendo una gran alternativa.
Precio: 1.949.919 pts

3º VOLKSWAGEN JETTA GT

Es un conjunto muy sobrio. Resulta equilibrado. El motor de inyección es suave y tiene un rendimiento óptimo.
Precio: 2.345.249 pts.

4º FIAT TEMPRA 1.8 I.E.

La gran baza del Fiat reside en su gran habitabilidad y en un equipamiento completo. Ha mejorado en calidad.
Precio: 2.110.035 pts.

5º FORD ORION 1.6 Si

Es un coche muy bien concebido para un uso muy familiar. Un motor ruidoso y excesivamente tranquilo lo dejan atrás.
Precio: 1.970.218 pts.

NISSAN PRIMERA SLX/FORD SIERRA 2.0i/OPEL VECTRA 2.0i/PEUGEOT 405 SRI/R-21 TXE

LA BATALLA DE EUROPA

El Nissan Primera es el primer japonés hecho casi en su totalidad en Europa y al estilo europeo, tanto por su diseño como por sus cualidades rúteras. Está fabricado en Sunderland, Inglaterra, para que se pueda vender a los países comunitarios sin cupos ni restricciones proteccionistas de mercado. No se puede decir que el Primera sea un coche que sobresalga por sus formas estilizadas y personales, sino todo lo contrario, sus líneas clásicas y redondeadas, son discretas e impersonales. Pero debajo de este aspecto corriente, se nota el esfuerzo de un coche hecho a conciencia. Un coche en el que se ha cuidado especialmente los refuerzos del bastidor y se le ha dotado de unos soportes delanteros de buen grosor, para que la estabilidad y en consecuencia la seguridad sean su punto fuerte.

Los cinco rivales enfrentados en esta prueba aportan argumentos muy similares como: un motor que no sobrepasa los dos litros de cilindrada, las potencias oscilan entre los 115 y los 125 caballos, y todos, como buenos familiares que son, ofrecen una buena habitabilidad con unos maleteros generosos. Así que en la decisión final habrá que tener muy en cuenta el precio, en relación



En cuanto a acabados y calidad de materiales el coche nipón está muy por encima de los demás. Todo ajusta perfectamente y no se oyen ruidos molestos ni vibraciones, destacando el silencio de marcha. Entre los motores destaca el del Primera por ser el más vanguardista y silencioso, además empuja con fuerza desde muy pocas vueltas lo que es inusual en una mecánica de dieciséis válvulas.

El motor del Sierra se recupera muy bien gracias a unos desarrollos del cambio cortos y tiene una gran suavidad de funcionamiento. El del Vectra es el que menos consume, pero es un poco lento en recuperaciones. Las mecánicas francesas son muy equilibradas, responden pronto cuando pisamos el acelerador, pero tienen el inconveniente de ser ruidosas.

En cuanto a comportamientos, los cinco coches se conducen sin dificultad y se mueven sin esfuerzo ayudados por la asistencia de la dirección, que es de serie en todos ellos. Aunque hay que precisar que el Sierra, que es el único de tracción trasera es algo más delicado de conducir.

Publicado en el Nº 369

FICHA TÉCNICA

	PRIMERA SLX	SIERRA 2.0i GLS	VECTRA 2.0i CD	PEUGEOT 405 SRI	RENAULT 21 TXE
Cilindrada c.c.	1.998	1.998	1.998	1.905	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas cilindro	4	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	121CV(89kw)/6.000	125CV(92kw)/5.500	115CV(85kw)/5.200	125CV(92kw)/5.500	120CV(88kw)/5.500
Par máx/rpm	16,9mkg(166Nm)4000	17,7mkg(174Nm)3000	17,8mkg(139Nm)2600	16,5mkg(162Nm)3000	16,7mkg(163Nm)4500
Tracción	Delantera	Trasera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Dirección	Piñón, cremallera asis.	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/discos	Discos vent/tambores	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos
Peso (kg)	1.210	1.115	1.137	1.040	1.080
Acel. 0-100 km/h (s)	9,7	10,3	11,5	10,4	10,2
1.000 m. salida parada	31,4	31,9	33,4	31,8	31,6
Rec. 1km desde 40km/h IV	34,1	33,5	35,5	33,5	35,2
Rec. 1km desde 40km/h V	38,5	34,1	40,7	38,9	38,5
Velocidad máx. (km/h)	198	193	190	197	197
Cons. urbano (l/100km)	10,1	10,8	9,1	12,1	10,8
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,2	6,5	5,6	7,0	6,5
Cons. a 120km/h(l/100km)	8,9	9,2	7,5	8,5	7,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,8	68,2	68,6	68,3	69,6
Frenada a 100 km/h (m)	47,8	45,7	43,8	53,6	54,9

con la oferta de equipamiento básico y por supuesto las preferencias que tenga el posible comprador por una marca u otra. El más barato es el Sierra, mientras que el más caro es el Renault 21. Pero si comparamos todos los elementos que el Renault trae de serie, como el aire acondicionado, sistema ABS de frenos, mando a distancia de apertura de puertas, ordenador de viaje, faros para niebla y llantas de aluminio, el precio del Sierra superaría de sobra al del coche francés. El que ofrece la mejor relación precio-equipamiento, es el Renault, por detrás se sitúa el Nissan, el Peugeot y el Opel. Mientras que el Ford a pesar de ser el más barato queda el último.

Otro aspecto importante tratándose de berlinas familiares, es la habitabilidad. En este apartado el más amplio es el Renault, seguido muy de cerca por el otro coche francés, el Peugeot, que ofrece el espacio más desahogado para

los pasajeros de la parte trasera, pero es el único en el que los asientos traseros no se pueden abatir por partes y la única comunicación con el maletero se realiza a través del reposabrazos central. También hay que considerar que este modelo sólo se vende con carrocería de cuatro puertas, mientras que en los demás se puede elegir entre versiones de cuatro y cinco puertas. A continuación se sitúa el Opel, que es el que dispone de una mayor capacidad de carga del maletero. Detrás quedan el Ford y el Nissan, pero hay que resaltar que todos tienen suficiente espacio para viajar cómodamente y sin estrecheces.

En cuanto a los asientos, los que mejor sujetan son los del Vectra y los del 405, mientras que los del R-21 tienen el defecto de ser blandos, lo que llega a cansar en viajes largos. Los del Primera, a pesar de tener el del conductor dos reglajes en altura, son poco envolventes.

1º NISSAN PRIMERA SLX

Es un producto compacto, funcional, muy bien elaborado, al gusto europeo y además está en precio.
Precio: 2.538.328 ptas.

2º RENAULT 21 TXE

El equipamiento está casi a tope en este coche, además es confortable y agradable de conducir.
Precio: 2.672.763 ptas.

3º PEUGEOT 405 SRI

Destaca sobre todo por el buen comportamiento en todo tipo de carreteras y su amplitud interior.
Precio: 2.511.088 ptas.

4º FORD SIERRA 2.0i GLS

El motor es suave en su funcionamiento, pero adolece de una suspensión blanda y balanceos de carrocería.
Precio: 2.289.359 ptas.

5º OPEL VECTRA 2.0i CD

Tiene un maletero muy generoso que sacará de apuros a más de una familia numerosa. También consume muy poco.
Precio: 2.694.788 ptas.

ALFA 75 TROFEO IE



TODO UN ACIERTO

El 75 Trofeo IE es un coche amplio, atractivo y con un equipamiento muy completo. Su precio no supera los dos millones de pesetas y a cambio la marca italiana nos propone una berlina de cierto carácter deportivo que con esta versión adopta la alimentación por medio de la inyección. El motor se vuelve progresivo y suave y los desarrollos armonizan muy bien con el con-

junto ya que son relativamente cortos. No podemos decir lo mismo del manejo de la palanca, dura e imprecisa. El equipamiento es muy completo, sin embargo el acabado no está a la altura. En cualquier caso la buena combinación de los nuevos elementos permite al 75 Trofeo destacarse como una de las berlinas de tipo medio más atractivas del mercado.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.570 c.c. Número de cilindros: Cuatro en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 107 CV (77 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 14 mkg (137 nm)/4.000. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): De disco en las cuatro ruedas. Suspensión (del/tras): Independiente/Eje de Dion. Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,4 s. 1.000 m. salida parada: 34,5 s. Velocidad máxima: 183,3 km/h. Consumo urbano: 8,3 l/100 km. A 90 km/h: 6,6 l/100 km. A 120 km/h: 9,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,8 m. (Publicado en el Nº 369)

Precio 1.899.166 Ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento general
- Equipamiento excelente
- Precio ajustado

DEFECTOS

- Detalles de acabado
- Tacto del freno
- Cambio lento y algo duro

NISSAN PRIMERA 2.0 GT



HECHO A MEDIDA

Es un producto bien hecho, compacto y elegante que se ha realizado en base a las exigencias actuales del conductor europeo. Es Nissan, japonés, pero se fabrica en Inglaterra con un 80 por ciento de inversión aportada por la comunidad, por lo que se puede comercializar sin limitaciones. Un interior sencillo pero completo, un equipamiento excelente en relación al precio final, y una mecánica elástica y con genio, el conductor de un Primera va a disfrutar desde el primer momento de su coche. Sólo echará de menos una luz de cruce algo mejor, un mayor espacio para los ocupantes de atrás y un consumo más razonable a una media de 120 kilómetros por hora. Quizá una de sus grandes virtudes sea su comportamiento, excepcional en cualquier caso.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.998 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo/rpm: 18,5 mkg (181 nm)/4.800. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./ Discos, ABS. Suspensión (del/tras): Independiente multibrazo/ Independ. Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,6 s. 1.000 m. salida parada: 31,1 s. Velocidad máxima: 212,7 km/h. Consumo urbano: 9,9 l/100 km. A 90 km/h: 6,8 l/100 km. A 120 km/h: 9,0 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,1 m. (Publicado en el Nº 364)

Precio 3.434.393 Ptas.

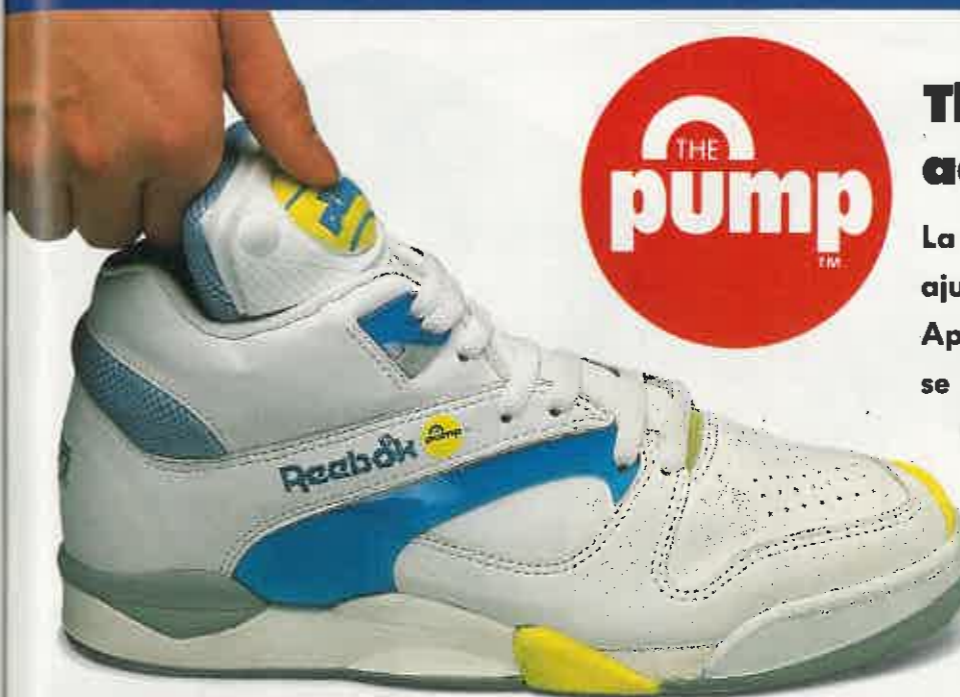
VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Acabado impecable
- Motor brillante

DEFECTOS

- Luz de cruce escasa
- Espacio trasero justo
- Consumo a 120 Km/h alto

DEPORTIVAS & TÉCNICAS



The Pump - Capaz de adaptarse a tu pie.

La única zapatilla deportiva que puedes ajustar a tu gusto.

Apretando repetidamente «la bomba», se hincha la cámara de aire del forro, ubicado en las áreas que envuelven el tobillo y el pie.

Estas zapatillas también incorporan los sistemas «E.R.S.» o «Hexalite» en sus pisos.

Energy Return System - Algo más que aire.



Las pruebas

efectuadas demuestran que los tubos de «Hytrel», uno de los materiales más resistentes de la tierra, implantados en la suela intermedia, proporcionan un retorno de energía de un 25 a un 30% superior al de los sistemas del mercado actual.



Hexalite - Estabilidad dimensional controlada.



Las mejores propiedades del caucho y

los plásticos forman un complejo diseño de células Hexagonales. Cuando una pared de la célula se dobla, bajo el impacto del pie contra el suelo, las paredes de las células circundantes también se doblan, logrando una absorción y dispersión uniforme de la energía.



Reebok



COMO ES EL ZX

CITROËN adolecía desde hace largo tiempo de un modelo medio que, situado por debajo del BX, se enfrentara a un segmento cada vez más en auge de coches medios polivalentes. La gestación del ZX no ha sido cosa de poco tiempo, ya en 1986, tanto el departamento de diseño de la propia Citroën como el carroceró italiano Bertone, empezaron a trabajar en los planteamientos externos de la nueva berlina francesa.

El mayor trabajo se ha centrado en la trasera del coche y eso se ha reflejado a lo largo de su evolución hasta la solución definitiva. Desde un portón totalmente vertical inicialmente hasta el compromiso actual, apareció una silueta tendente al estilo del nuevo Volkswagen Golf y se introdujo la tercera ventanilla lateral, un detalle que imprimió el definitivo carácter al ZX y se conservó hasta su lanzamiento final.

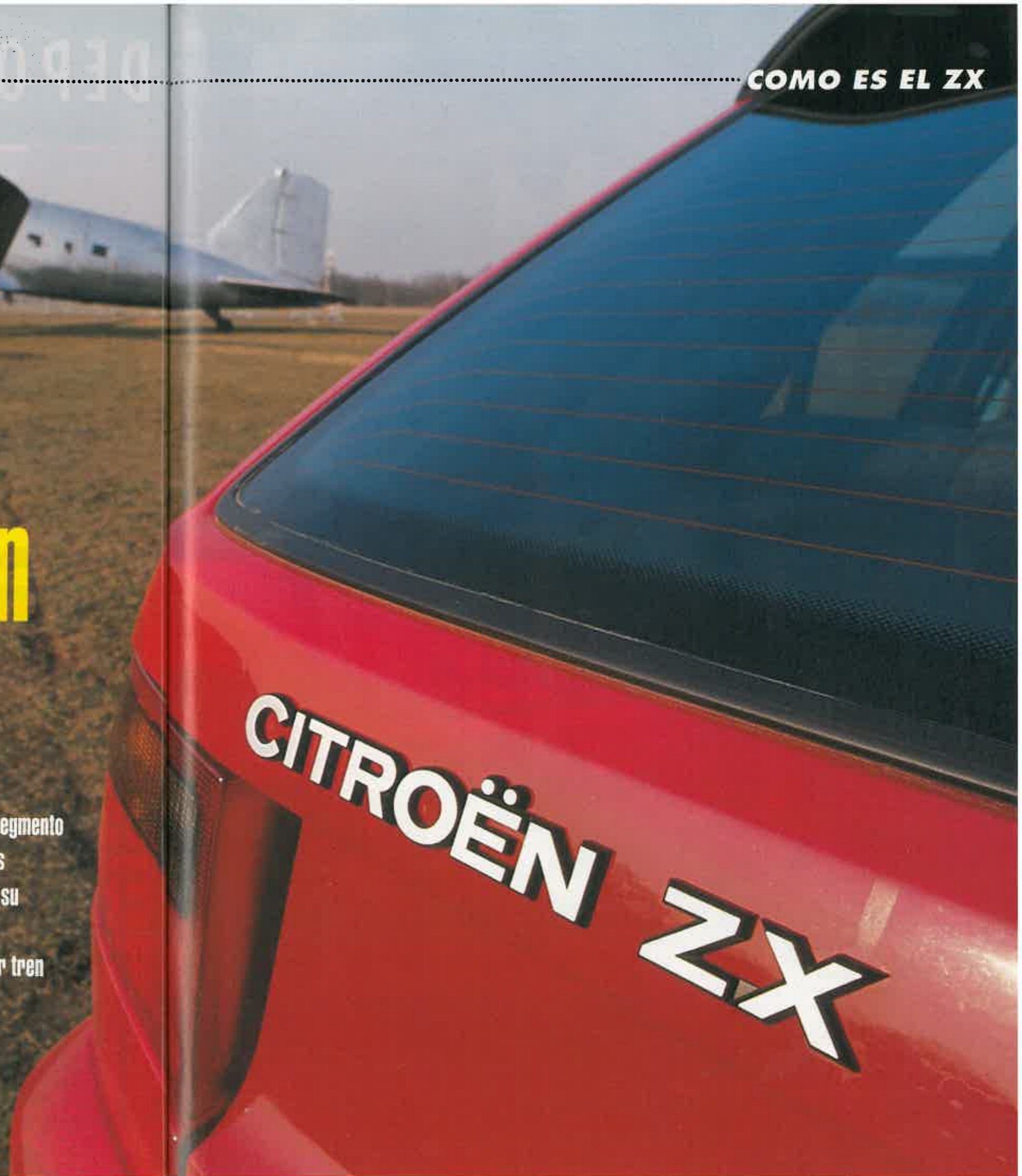
Precisamente es esta trasera la que hace identificable a «grosso modo» a este recién llegado. Con ciertos lejanos parecidos al Fiat Tipo, pero más estilizado, supone el único rasgo claramente identificable a cierta distancia. Por lo demás, ninguna osadía estética se sale de unas formas claramente convencionales. La parte delantera y el ángulo de ataque del capó carecen asimismo de cualquier pretensión agresiva y presentan un carácter muy Citroën que, de frente, podría incluso confundirse con algún otro modelo de la marca.

Los interiores tampoco hacen ningún alarde por desmarcarse de lo convencional y mesurado. Citroën ha sido siempre amiga de licencias futuristas como por ejemplo sus volantes monobrazo, tableros de instrumentos digitales de atrevido diseño o mandos en forma de satélite. Nada comparable aparece por ningún lado en el ZX. La marca ha actuado con mucha cau-

Cuatro metros bien servidos

El nuevo Citroën ZX apuesta claramente por un planteamiento conservador dentro del segmento de los cuatro metros. Utiliza motores conocidos del grupo PSA que han demostrado con creces su fiabilidad y emplea un sistema convencional de suspensiones. Aporta sin embargo un innovador tren trasero direccional sencillo y efectivo y una ingeniosa banqueta trasera desplazable.

Informe realizado por
Andrés Mas y J. Luis Soto
Fotos: José Robledo



COMO ES EL ZX



LUMINOSIDAD
Los interiores del nuevo Citroën destacan por su luminosidad, gracias a ese tercer cristal lateral tan típico de la marca francesa.
Una de las virtudes del ZX es su comportamiento, tanto en el Volcane como en el resto de los modelos.



teña en este sentido y ha optado por ganarse su sitio en el segmento mediante un estilo moderno pero convencional, sin querer impactar de ningún modo a una clientela que será heterogénea y más bien conservadora en cuanto a gustos.

Todo ello no quiere decir que el ZX no incorpore un bagaje tecnológico que sólo los grandes fabricantes pueden desembolsar. Una muestra es el sistema del eje trasero montado sobre soportes elásticos, lo que permite el que pivote con respecto a la carrocería comportándose así de forma parecida a como lo haría un eje direccional en curva pero, a diferencia de éstos, imprimiendo un giro en el mismo sentido que las ruedas delanteras, ayudando así a

marcar la trayectoria del coche. El eje «autodireccional programado», como lo ha bautizado el fabricante, consiste en un tubo transversal sobre cuyos extremos actúan los brazos tirados de suspensión, dos barras de torsión transversales y una barra estabilizadora embutida dentro del propio tubo del eje. La forma de anclar todo este sistema axial es donde reside la original innovación de Citroën. Se realiza por medio de cuatro fijaciones elásticas que hacen pivotar al eje en un plano horizontal

de una forma proporcional a la fuerza centrífuga provocada por el apoyo del coche en curva. Con este efecto, las ruedas traseras se orientan según el radio del giro del coche, mejorando el comportamiento.

Otro detalle conservador en Citroën: el característico y exclusivo sistema de suspensión hidroneumática que ha distinguido a las berlinas de la marca ha desaparecido en este modelo para dejar paso a un sencillo sistema del tipo McPherson con triángulos inferiores de chapa. La adop-

ción de esta solución no merma cualidades a este coche pues, como se verá al volante, la estabilidad y el confort son quizás las principales virtudes del nuevo modelo.

En el maletero del Citroën ZX, los técnicos han descubierto otro «huevo de Colón» en el que nadie había caído anteriormente. Para aumentar su capacidad de forma modulable sin necesidad de abatir los respaldos posteriores, perdiendo así las dos plazas traseras, la banqueta se des-

plaza sobre dos rieles al modo de los asientos delanteros. Mediante una plancha integrada en el suelo del vano de carga, el hueco dejado por el asiento al avanzar sobre sus guías, va siendo aprovechado como espacio útil, yendo así desde unos 285 decímetros cúbicos hasta unos posibles 376 decímetros cúbicos, pudiendo conseguirse volúmenes intermedios según las necesidades. Si las plazas traseras van ocupadas por niños, puede utilizarse mejor el reparto entre equipaje y pasajeros.

En cuanto a las motorizaciones, también se ha apostado por lo seguro y conocido. La fiabilidad y la experiencia han

primado sobre la elección de los motores que moverán a los ZX. Y curiosamente, en un momento tan en boga para este tipo de motores, Citroën no ha previsto de momento un motor Diesel, que no llegará hasta finales de año.

Resumiendo, Citroën llega pisando cautelosamente pero sobre seguro al popular mercado de los cuatro metros. Ha rehuido innovaciones espectaculares a favor de planteamientos conocidos y generalmente aceptados por la mayoría de los clientes, decantándose claramente por un producto fiable, confortable y eminentemente práctico. ○

Ya es primavera en Citroën

El pase de modelos está a punto de comenzar. Citroën tiene lista su novedad y un mercado de cuatro millones de vehículos espera con interés el estreno. La gama, perdón, colección de la marca francesa consta de cuatro modelos bien diferenciados a los que se les ha bautizado con un nombre representativo. Citroën ha realizado unos curiosos, aunque no innovadores, estudios en Europa de los que ha sacado en claro que la familia ZX tendría que ir dirigida a cuatro tipos de clientela: femenina (ZX Reflex), jóvenes matrimonios (ZX Avantage), buscadora del confort (ZX Aura) y amante de las sensaciones (ZX Volcane). En un principio parece más difícil asociar estos nombres (a excepción del Volcane) con cada modelo, algo que no pasa con las típicas denominaciones GTi, TR o 14, 16 y

cia más destacada es la del limpiaparabrisas trasero (de serie en otros modelos del mismo nivel y opcional en el Reflex), lo que provocará más de un problema a los conductores debido a la especial facilidad que éste tiene para ensuciarse.

El ZX Avantage es una evolución del Reflex en el sentido de que utiliza la misma base mecánica, el motor de 1.360 centímetros cúbicos y 75 caballos. Las posibilidades de este modelo sin embargo, aumentan notablemente cara al tipo de clientela seleccionada por Citroën. Esos matrimonios casi siempre con hijos, para los que sí se ha incluido de serie el asiento trasero desplazable.

En el Avantage el cliente se encuentra con un automóvil mejor cuidado en todos los sentidos. Desde la moldura lateral que recorre toda la carrocería, hasta la mayor



19, relacionándolo con sus respectivas cilindradas. En cualquier caso ha sido decisión del departamento de marketing.

El Citroën ZX Reflex nace, teóricamente, para un público joven y en parte femenino. Sus interiores más desenfadados y su equipamiento básico, para poderlo comercializar a un precio razonable, lo convierten en el modelo base y más económico del grupo. Su motor TU es conocido de todos, ya que también se utiliza para propulsar algunos AX, 205, BX, 309 y 405. Se trata de una mecánica sencilla y bastante brillante, con cuatro cilindros, árbol de levas en cabeza, carburador y una potencia de 75 caballos adaptada a una caja de cambios manual de cinco velocidades.

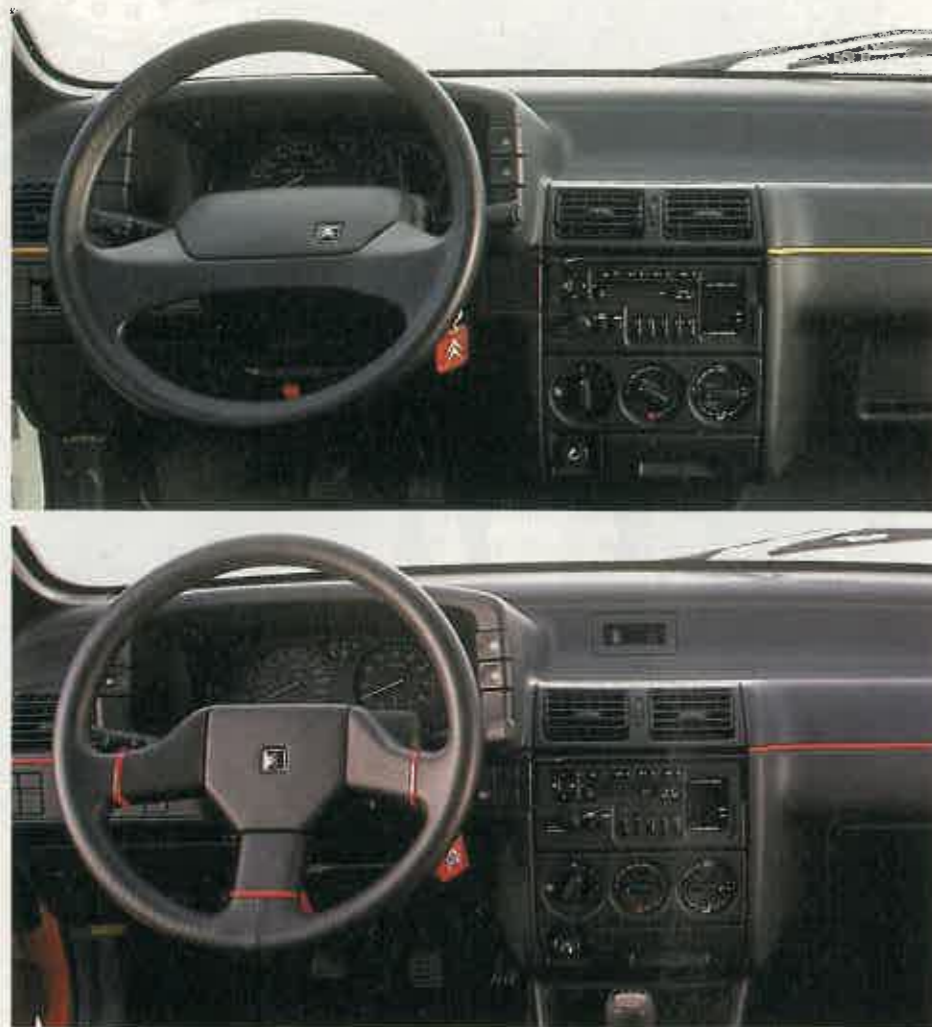
El ZX Reflex sólo dispone de volante regulable, espejos exteriores regulables desde el interior y cinturones traseros como accesorios algo especiales. Opcionalmente, estará disponible el nuevo sistema de asientos traseros corredizos. Su ausen-

información en el cuadro de instrumentos gracias al cuentavuelvas o termómetro de agua, pasando por la posibilidad de acceder a opciones como los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado, o las llantas de aleación.

Según la marca francesa y por lógica, esta versión sería la más equilibrada y en consecuencia la más vendida. En nuestras primeras pruebas se confirma esta previsión, debido primordialmente a las insignificantes diferencias en cuanto a prestaciones con la versión superior, el ZX Aura. Sobre el papel de las previsiones, Citroën estima vender un 47 por ciento de su modelo Avantage, un 28 por ciento del Reflex, un 21 del Aura y un 4 por ciento del ZX más selectivo, el Volcane.

Pero siempre habrá quien apueste por un mayor número de caballos y un mejor equipamiento. Ese cliente tipo al que Citroën llama buscador del confort, encontrará en el Aura su modelo ideal.





El ZX Aura se aprovecha del motor XU con inyección electrónica, una mecánica mucho menos ruidosa que las demás y también conocida con 1.580 centímetros cúbicos e inyección electrónica monopunto que proporciona 89 caballos, quizá una potencia algo escasa para el escalonamiento ideal de la gama. En esta versión, desde un punto de vista mecánico, sorprenden tanto el aumento de consumo, en relación al ZX Avantage, que no tiene una explicación aceptable como un aumento de potencia, también respecto a éste, muy poco apreciable. Esto nos hace creer que la imagen, por ser alto de gama y casi el más equipado, será su principal arma.

Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, espejo derecho eléctrico, asiento posterior desplazable, apoyacabezas regulables y la posibilidad de montar en opción la dirección asistida, no cabe duda de que son buenos argumentos cara a esa clientela más exigente.

Por último nos queda hablar del ZX Volcane, la versión más potente y de más carácter de la colección dirigida obviamente a los amantes de las prestaciones brillantes que no tienen tan en cuenta la comodidad. Como el resto de la gama, el Volcane cuenta con ese eje trasero autodireccional que mejora el comportamiento. Sin embargo mientras que en las versiones de vocación familiar el conductor nunca tiene conocimiento del trabajo que efectúa el nuevo sistema, es en el ZX Vol-

cane en el modelo que más se aprecia esta ayuda. Hay que decir en cualquier caso que el comportamiento al principio, necesita de algún tiempo de adaptación. El Volcane es muy divertido en carretera de montaña con curvas cerradas y lentas. Pero su conducción se vuelve más delicada en curvas amplias y más rápidas en las que cuesta acostumbrarse a las reacciones del tren trasero.

La mecánica tan utilizada en otros modelos de Citroën y Peugeot (205 GTi, 309 GTi, BX GTi y 405 SRi) cumple bien su cometido en el ZX Volcane proporcionando mejores cifras de prestaciones que por ejemplo en el Peugeot 309 GTi.

En esta versión Citroën se ha volcado al máximo dotándola, además del equipamiento habitual, de faros antiniebla, asiento regulable en altura, dirección asistida, llantas de aleación y opciones, también interesantes como el ABS, o el asiento posterior desplazable.

Conseguir un aire racing en sus interiores ha implicado instalar unos asientos deportivos con ajuste lumbar, un volante en piel muy agradable al tacto y manejable y una mayor información en el cuadro.

En general los ZX están bien terminados. Su acabado es correcto e incluso mejor que otros productos de la casa. Sin embargo en nuestro primer encuentro con la colección ZX descubrimos ligeros fallos de acabado que sin duda serán subsanados en breve. Es el caso de unas puertas



DIFERENCIAS
Entre la versión Reflex y la Volcane, los dos extremos, hay grandes diferencias tanto en el exterior como en los interiores. El volante de tres radios de la versión deportiva es manejable y tiene un buen tacto. El equipo de sonido es opcional en todos, en su lugar se incluye un pequeño portaobjetos.

FICHA TECNICA				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero Transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.360	1.580	1.905
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador	Carburador	Inyección	Inyección
Compresión	9,3 a 1	9,3 a 1	8,9 a 1	8,9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV/5.800	75 CV/5.800	90 CV/6.400	130 CV/6.000
Par máximo / 1 p.m.	11,8 MkG/3.800	11,8 MkG/3.800	13,5 MkG/3.000	16,3 MkG/3.250
TRANSMISION				
Traición	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,45/14,07/19,96	7,06/13,34/18,92	8,01/14,96/20,35	9,47/14,96/20,35
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,12/33,18	24,76/31,46	25,89/32,01	25,89/32,01
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION				
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera, Asis Op	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,89	3,89	3,89	2,85
Diámetro de gno (m)	10,5	10,5	10,5	10,7
FRENOS				
Delante	Discos	Discos	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Discos
Antibloqueo	No	No	No	Op
SUSPENSIONES				
Delantera	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson
Trasera	Brazos tirados	Brazos tirados	Brazos tirados	Brazos tirados
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	De chapa 5X13	De chapa 5X13	De chapa 5X14	De aleación 5,5X14
Neumáticos	165/70 R13 MXT	165/70 R13 MXT	175/65 R14 MXT	185/60 R14 MXV2
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	945	945	995	1055
Capacidad del depósito de combus	56	56	56	56

CONSUMOS				
Datos en l/100 km	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
CIUDAD				
A 26 km/h de promedio	9,3	9,5	11,5	10,8
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	7,5	8,0	8,9	9,1
En conducción rápida	12,0	13,0	13,8	12,5
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	8,2	9,1	9,6	9,7
A 140 km/h de cruceo	-	-	-	-
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	8,6	9,0	10,5	10,2
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	600	546	483	499

PRESTACIONES				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	172	170	174	200
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	18,0	18,1	18,3	16,6
1.000 m. salida parada (seg.)	33,8	33,8	33,9	30,6
0-100 km/h (seg.)	12,0	12,0	11,9	8,2
Metros recorridos				
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	-	-	-	-
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	-	-	-	-
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	-	-	-	-
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	-	-	-	-
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	12,1	12,7	8,0
Metros recorridos				
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,5	18,8	16,9	10,5
Metros recorridos				

EQUIPAMIENTO				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
Cuentarrevolutores	NO	SI	SI	SI
Medidor de aceite	NO	NO	NO	NO
Termostato de agua	NO	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO
Retrvisor regulable eléct. (toda ficha)	NO	OP	SI/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	OP	SI	SI
Elevalunas eléctricos (D/T)	NO	OP	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	NO	OP	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior deslizable	OP	SI	SI	OP

OPCIONES: Dirección asistida (Aura). ABS (Volcane). Llantas de aleación (Avantage y Aura). Asiento posterior desplazable (Reflex y Volcane). Aire acondicionado (Aura y Volcane en el 92)

* Equipamiento y opciones en el mercado francés

LA ULTIMA GENIALIDAD
En la foto grande se pueden apreciar los asientos del ZX Volcane, cómodos y con buena sujeción lateral. En las tres siguientes, el asiento trasero en su posición normal, parcialmente abatido pero todavía utilizable y totalmente desplazado hacia delante dejando un gran capacidad de carga.



LA COLECCION COMPLETA

traseras que hay que cerrar con más ímpetu de lo normal o el de la sujeción de la bandeja trasera, muy endeble para una utilización intensa.

Otras pegas menos importantes apuntan a unas ventanillas de las puertas traseras que sólo bajan hasta la mitad, o la ajustada altura entre el asiento trasero y el techo lo que obliga a una persona alta a rozar con la cabeza o a tumbarse más de la cuenta.

Muy buena idea sin embargo, nos ha parecido el lograr que la sujeción del capó, una vez abierto, le permita mantener un ángulo de 90 grados, o el curioso e inédito sistema para ganar capacidad en el maletero sin limitar drásticamente las plazas traseras.

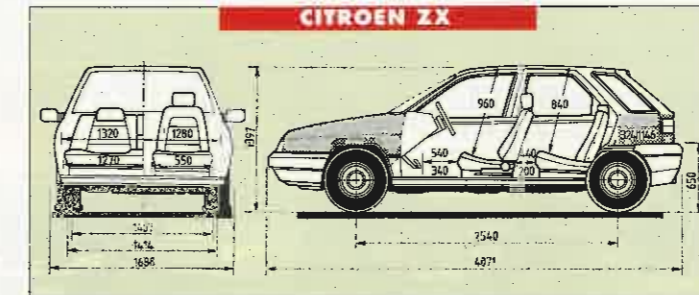
Con el salpicadero fabricado en un sólo bloque se eliminan vibraciones y ruiditos siempre molestos, es otra gran ventaja. La aireación interior es en general muy buena, con cuatro salidas regulables capaces de renovar el aire sin problemas. El aire acondicionado está previsto para el 92 al menos en la versión Aura. Sin embargo y al menos en el mercado francés no entendemos cómo no se ofrece la dirección asistida en modelos dirigidos teóricamen-

DEPORTIVO
Las llantas de aleación forman parte del equipamiento de serie del Volcane. La disposición de las salidas de aireación así como de los mandos de climatización, es buena. El aparato de sonido se integra opcionalmente en el tablero central.

DEFECTOS DE JUVENTUD
Para cerrar bien las puertas traseras hay que empujar con ímpetu. Son sólo fallos de preserie.

DE LA FAMILIA
El ZX utiliza un sistema monobrazo de limpiaparabrisas muy efectivo. La bandeja trasera aunque algo endeble, cuenta con una cortinilla quitasol que agradecerán en verano los pasajeros de las plazas traseras.

TRES CONOCIDOS
Arriba a la izquierda el motor del Aura, el XU con inyección y 89 caballos. A su derecha la mecánica que propulsa a las versiones Reflex y Avantage con una potencia de 75 caballos. Por último en grande el motor del Volcane con 130 caballos.



te al público femenino (Reflex), dejándola sólo para el Aura (en opción) y el Volcane.

Los consumos realizados en nuestra prueba hablan de la versión Reflex como la más económica y sorprendentemente del Aura, como la más gastona por encima del Volcane.

Sin duda la pereza para subir de vueltas junto con la necesidad de llevarlo muy revolucionado para que muestre algo de agilidad penalizan su consumo. Por último el Volcane se ha mostrado bastante equilibrado en este sentido con un consumo en relación a sus prestaciones, muy razonable.

Para concluir diremos que una de las mayores virtudes de los ZX es su comportamiento general. Algo, por otro lado habitual, de la marca. También habría que hablar de la habitabilidad o en general de la utilización de mecánicas conocidas pero muy interesantes. ○



FRENTE A SUS RIVALES



RENAULT 19

Es sin duda alguna el mayor rival a batir por el Citroën ZX en nuestro país. Líder de ventas de todos los segmentos, le pone muy difícil las cosas a su compatriota por su equilibrio general. Es un coche muy cómodo y con unas cualidades muy homogéneas que han convencido de inmediato al gran público. Además, su todavía reciente lanzamiento ha supuesto una auténtica confirmación de Renault en cuanto a acabados, todavía por encima de los del ZX. Tampoco su compacta carrocería presenta líneas que llamen particularmente la atención, pero respira salud y fiabilidad por los cuatro costados.

La política de Renault en España al equipar sus modelos de una forma muy generosa, obligará seguramente a Citroën a hacer un particular esfuerzo en este sentido.



FIAT TIPO

Otro contendiente de envergadura para el ZX es nada menos que el Fiat Tipo, un modelo que ha conseguido ser coche del año en 1989. También juega sus principales bazas en un habitáculo muy confortable y extraordinariamente amplio unas cualidades ruterías más que satisfactorias. Dentro del segmento es quizás el más atrevido en su estética, con una carrocería que podrá o no gustar, pero que indudablemente llama la atención. Precisamente los diseñadores del ZX tuvieron que alterar su diseño original al aparecer el Tipo con su tercera ventanilla y todavía se nota cierta similitud en las traseras de los dos coches, aunque el ZX tiende a unas líneas más sobrias. Cada vez mejor implantada en nuestro país y en un buen momento a pesar de la crisis, Fiat dispone además de unos precios muy competitivos.



VOLKSWAGEN GOLF

El fenómeno Golf supone un duro escollo para cualquier marca competidora. Tras ocho años de éxito constante y acumulando récords de ventas de coche de importación en varios mercados europeos, ha marcado la pauta en cuanto a este tipo de coche. Nacido ya con buena estrella, el Golf seduce sobre todo por un comportamiento excepcional y unas calidades de acabado impecables.

Por si fuera poco, el nuevo Golf que aparecerá en septiembre ya ha creado unas inmejorables expectativas. Se tratará de un nuevo diseño de Herbert Schäffer de líneas mucho más suaves que las actuales y que respetará las mismas medidas. La gama prevé cinco motores para cubrir todas las necesidades al que se sumará en el año 93 un seis cilindros en V.



OPEL KADETT

Con un éxito sin precedentes en la marca dentro de nuestro país, el Opel Kadett representa uno de los modelos más veteranos del segmento de las pequeñas berlinas. A lo largo de estos últimos años se ha ganado a pulso una merecida fama de coche de elevada calidad y prácticamente indestructible. De planteamientos más tranquilos que los coches latinos, no tiene la garra de sus congéneres de sangre más caliente pero es capaz de dar un servicio pocas veces visto a nivel práctico. Su veteranía no será un punto negativo para mantenerse en el segmento pues está próxima la aparición de su relevo en septiembre de este mismo año, llamado Astra como se llama actualmente el Kadett en Gran Bretaña y con tecnología puntera. La gama dispondrá de tres tipos de carrocería y motores de 54 a 180 caballos.



Combate en las alturas

PARA una gran marca como es Citroën, lanzar un modelo completamente nuevo dentro del segmento más importante del sector automovi-

lístico es todo un desafío. La competencia es de gran altura y no se hacen concesiones a la hora de ofrecer tentadoras ofertas. Paradójicamente, el primer modelo que se

resentará tras la aparición de este nuevo contendiente será precisamente su hermano de marca, el BX, que acusará seguro la aparición del ZX. El cliente de los cuatro



NISSAN SUNNY

No hay que olvidar dentro de este segmento la presencia de los cada vez más amenazadores coches japoneses. En nuestro mercado las leyes de importación no permiten que hagan una competencia demasiado significativa a los grandes fabricantes europeos pero no hay que olvidar que existen y que están ahí.

El Mazda 323, el Toyota Corolla o el recién renovado Nissan Sunny se enfrentan directamente al ZX.

Este último representa lo más moderno de la técnica nipona al servicio de los familiares compactos, con unos acabados todavía muy por encima de la media europea, un motor gratificante y la exclusividad de ser un coche poco difundido, llamará sin duda la atención de muchos compradores. Sin embargo, el precio le aleja considerablemente del resto de los contendientes.



FORD ESCORT

Con su reciente renovación, el Ford Escort ha recibido una auténtica cura de rejuvenecimiento que le mantendrá en candelero un buen periodo de tiempo. Con motores que han ganado un renombre de fiabilidad y eficacia aunque pendientes todavía de una renovación definitiva, queda por encima del ZX en cuanto a acabados, pero por el contrario el nuevo francés le supera ampliamente en comportamiento y estabilidad. Esto no quiere decir que el Escort no haya mejorado en este sentido, siendo mucho más confortable y estable que el anterior.

Con el Escort, Ford se ha labrado un hueco de honor en nuestro país, que sabe apreciar en gran medida la impecable presentación que la marca sabe incluir en sus productos. Aunque las otras marcas ya han reaccionado al respecto.



PEUGEOT 309

Es el primo hermano del ZX dentro del grupo PSA. Por ello sus competencias tendrán algo de fraticidas. Comienza llevando las de perder por una estética un tanto anodina, pero su principal desventaja frente a sus competidores es un habitáculo de capacidad algo justa. Son ya inconvenientes de un diseño que tiene ya muchos años a sus espaldas.

Sin embargo, su reciente remodelación en el 89, una extensísima gama de más de veinte versiones y una clientela incondicional hacen del 309 un coche muy a tener en cuenta. Eso sin hablar de una fiabilidad a prueba de todo gracias a ser un modelo ampliamente experimentado y evolucionado. En 1992, ya está previsto su sustituto, el 306 de carrocería de dos volúmenes y con una capacidad muy acrecentada.

80 / Motor 16



ALFA ROMEO 33

A pesar de haber sido remozada hace poco, la gama de los Alfa 33 acusa evidentemente el paso de los años, tanto más que fue derivada directamente del antiguo Alfasud.

No obstante, sus cualidades innatas de deportividad y coche con carácter, unido a una explosión de ventas en nuestro país al inicio de su comercialización, le aseguran una plaza importante dentro del segmento.

Lo mejor sin duda de los 33 es su motor boxer desde los 1.300 centímetros cúbicos hasta los 1.700 con 16 válvulas, al que se viene a sumar ahora la versión Permanent de cuatro ruedas motrices que acentúa aún más la eficacia deportiva. Una política comercial que es muy agresiva, los convierte en una opción tentadora.



ES CURIOSO

- 3,4 millones de horas se han dedicado al desarrollo y a los estudios de construcción del nuevo Citroën ZX.
- 125 ZX de preserie han recorrido un total de 3.300.000 kilómetros por carreteras de todo tipo, lo que ha servido para detectar los primeros posibles problemas.
- La producción prevista para 1991 del Citroën ZX es de 232.000 vehículos.
- El diseño final del ZX se define completamente en julio del año 1987 y a finales de ese mismo año comienzan las intensas sesiones de pruebas con el primer prototipo.
- Ya se trabaja en lo que será el restyling del ZX, una evolución del recién nacido para dentro de unos años.
- De Vigo, de la factoría de Citroën, saldrán 400 ZX por día. Esta fabricación se compartirá con dos fábricas más en Francia.
- Según los responsables de la firma francesa, su método para denominar la gama, o colección, crearía escuela entre las marcas.

metros no pretende disponer de un coche exclusivo y que requiera cuidados especiales, pero es extremadamente exigente en puntos como puedan ser la capacidad, el consumo, el acabado, el equipo o el confort. Son coches familiares y polivalentes que buscan ante todo ganarse la confianza del cliente. Por ello se atienen a los gustos de la mayoría y presentan pocas diferencias entre sí en cuanto a conceptos y motorizaciones. La idiosincrasia de cada país influirá también mucho en cuanto al éxito del ZX frente a sus compe-

titores. Si mientras en Alemania, en Gran Bretaña y en la propia España el volumen más importante de ventas se centra precisamente en este segmento de los cuatro metros, en Francia y en Italia son los coches del segmento inferior, como el Peugeot 205 o ahora el Renault Clio quienes se llevan la mayor porción de las ventas. Los mercados del norte se decantan más a favor del Volkswagen Golf y el Opel Kadett, hoy por hoy líderes de ventas en Europa. El espectacular éxito del Renault 19 en España puede augurar un fenómeno si-

milar en nuestro país para el ZX al ser un coche muy similar en sus planteamientos.

En cuanto a la cuestión de los precios, los estimados para nuestro país en referencia a los ya conocidos en Francia, serían de 1.332.000 ptas. para el Reflex, 1.425.600 ptas. para el Advantage, 1.665.000 ptas. para el Aura, 2.000.000 ptas. para el Volcane y, para la futura versión más económica, aún por denominar y que dispondrá de un motor de 1,1 litros y 60 caballos de potencia, 1.242.000 pesetas. ○

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. En seco, en mojado, en curva, en frenado, durante miles de kilómetros, el MXT aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.

Nuevo
MXT
MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.



se registran prestaciones muy buenas a las que hay que añadir un comportamiento sensacional y una dirección muy precisa a pesar de quedar la posición del volante muy baja respecto a la posición de conducción. El efecto direccional de las ruedas traseras es un poco desconcertante, sobre todo al principio. Cuando esperas que el coche tire de delante, él mismo se coloca de atrás. Creo que es un modelo que va a tener mucho éxito en el mercado británico, a pesar de que resulta un poco caro frente a la competencia.»



GILLES VANNUCCI, Corresponsal en Francia de Gente Mòtori (Italia):

«El ZX se supera dentro de lo establecido por Citroën hasta ahora en cuanto a acabados y motorizaciones, siendo éstas muy agradables en respuesta a ciertos regímenes. El planteamiento general es muy de coche francés y, dentro de este espíritu, resulta un coche caro de compra respecto a sus rivales foráneos europeos como por ejemplo el Fiat Tipo o el Ford Escort que está incluso mejor acabado».



THOMAS LANG, Probador de Auto Zeitung (Alemania)

«El ZX aparece como un coche completamente nuevo que particularmente y en general me parece bastante bien conseguido. El interior posee una estética muy agradable y las motorizaciones dan un nivel alto de potencia. Me han sorprendido especialmente el confort de suspensiones y un comportamiento y estabilidad excelentes».



BRETT FRASER, Jefe de Pruebas de Car (Gran Bretaña)

«La primera impresión al volante de un ZX es de que se trata de un coche rápido pero ruidoso. La respuesta de las distintas motorizaciones es buena a partir de ciertas revoluciones, pero fuera de ellas empeora. Sin embargo,

El análisis de los expertos

El grupo Eurauto, del que forma parte Motor 16, ha hecho posible esta primicia sobre el Citroën ZX. Nuestros colegas europeos exponen aquí sus primeras impresiones sobre un modelo que acapara la atención actual en el segmento. Dependiendo de los diferentes mercados, el modelo revela sus distintas cualidades según el gusto de cada país. Lo que no cabe duda, es que el recién llegado levanta una general expectación.

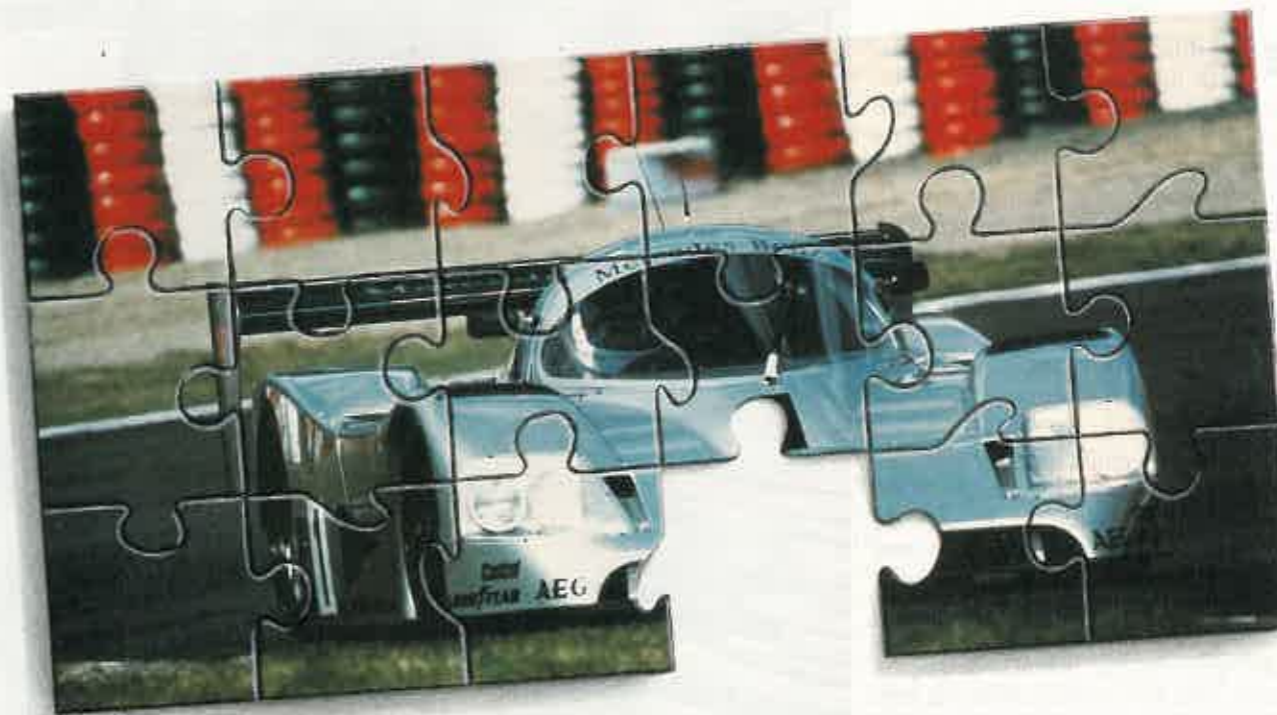


FRÉDÉRIC GUIHAL, Probador de L'Action Automobile (Francia)

«Es un coche muy mejorado respecto a lo que venía haciendo Citroën a nivel de acabados pero que se queda por detrás todavía de lo que existe en otras marcas (Volkswagen Golf o Nissan Sunny por ejemplo). El comportamiento rútero es muy bueno como viene siendo habitual en los Citroën, incluso me-

orado. Se tiene la impresión de estar al volante de un pequeño Peugeot 605 por su manejabilidad y precisión en la trazada, muy agradables sobre todo en el Volcane. La versión más equilibrada es el Avantage, sin encontrar en él una gran diferencia en prestaciones respecto al Aura pese a su superior potencia y cilindrada, mientras que la más divertida de conducir es sin duda el Volcane. El confort es sobresaliente, superando en filtración de irregularidades de la calzada al Renault 19, coche de referencia hasta ahora en este sentido. Los ZX me han decepcionado

La única pieza clave de este coche que usted puede comprar.



VECTOR

Chasis de kevlar, frenos de fibra de carbono, pistones de aleación ligera, motor de 8 cilindros con doble turbo-compresor...

Este coche incorpora una tecnología tan sofisticada que no tiene precio.

Pero hay una pieza sin la cual todo este despliegue de técnica no podría ponerse en movimiento.

Algo que, además, usted puede comprar para su propio vehículo: CASTROL FORMULA RS.

Si para este coche se han elegido aceites lubricantes CASTROL por su resistencia y capacidad de lubricación ¿Por qué no hace usted lo mismo para ganar su carrera diaria?

CASTROL FORMULA RS: Aceite 100% sintético. Alta tecnología de competición. SAE 10W/60, API SG/CD, CCMC G5 PD2. Adecuado para automóviles de motor atmosférico o turbo.



GAMA **FORD SIERRA**

FAMILIARES PARA TODOS LOS GUSTOS

En el difícil segmento de los familiares de tipo medio-alto, Ford está representada por la gama Sierra. Un modelo que aunque ya veterano, gracias a las remodelaciones que la marca le ha ido introduciendo se mantiene actual, sobre todo después de los últimos retoques a que se ha visto sometido que han actualizado notablemente su imagen. También con la nueva gama Ford comienza una ofensiva apoyada en varios puntos; además de su nuevo diseño y del magnífico acabado y presentación de que siempre ha hecho gala, cuenta con un mejor equipo de serie y con un ajuste general de los precios, esto último siempre era uno de sus defectos. En España la gama Sierra la componen cuatro motorizaciones, aunque verdaderamente son tres: una de dos litros de gasolina alimentada por un carburador doble que tiene una potencia de 110 caballos, otra de la misma cilindrada pero alimentada mediante un sistema de inyección electrónica con una potencia de 125 caballos, que se quedan en 120 en el caso de la versión catalizada; y por último una de 1,8 litros turbo diesel con 75 caballos. La gama Sierra se completa con el Ford Sierra Cosworth de cuatro ruedas motrices con una potencia de 220 caballos, pero que no se le puede considerar un elemento más de esta gama, ya que se le puede incluir perfectamente en otro segmento del mercado.

La diferencia de estos motores con respecto a los anteriores que equipaba esta serie, reside en su diseño. Ahora con doble árbol de levas en cabeza ofrecen un mejor rendimiento en cualquier régimen de giro, además de tener un mejor consumo. También son unos motores que se recuperan mucho mejor, con una gran facilidad para subir de vueltas y a diferencia de los anteriores propulsores, con una total ausencia de vibraciones y una menor rumorosidad. De todas maneras se trata de mejoras sobre motores ya conocidos, la auténtica novedad de la gama reside en el motor de 1,8 litros turbo diesel, que viene a sustituir al anterior 2,3 atmosférico,



FICHA TÉCNICA

	2.0	2.0 EFi	2.0 EFi cat.	1.8 TD
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.753
Nº de cilindros	4	5	4	4
Nº de válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Inyección	Inyección	Inyección y turbo
Potencia máx/rpm	110CV(81kw)/5.600	125CV(92kw)/5.500	120CV(88kw)/5.500	75CV(55kw)/4.500
Par máx/rpm	17,8mkg(174Nm)/3.000	17,7mkg(174Nm)/3.000	17,4mkg(171Nm)/3.000	15,5mkg(153Nm)/2.200
Traacción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos aut./tambores	Discos aut./ventilados	Discos aut./tambores	Discos aut./tambores
Peso (kg)	1.065	1.115	1.115	1.135
Accl. 0-100 km/h (s)	11,2	10,3	10,8	15,6
1.000 m. salida parada (s)	33,1	31,9	32,4	36,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,6	33,5	33,9	38,7
Rec. 1km desde 40km/h en V	38,3	37,1	36,6	44,6
Vel. Max (km/h)	184	193	189	163
Consumo urbano (l/100km)	10,3	10,8	11,1	9,1
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,1	6,5	6,8	5,5
Cons a 120 km/h (l/100km)	8,8	9,2	9,5	8,5
Sonoridad a 90km/h (dB)	68,5	68,2	68,2	70,5
Frenada a 100 km/h (m)	45,2	45,7	45,7	46,3

este nuevo motor con una menor cilindrada y gracias al turbo ofrece más potencia, 75 caballos contra los 67 del atmosférico. En este sentido se puede afirmar que los nuevos motores de la gama Sierra resultan mucho más agradables de conducir.

Otro apartado mecánico que ha cambiado es la caja de cambios. Ahora la carcasa está construida de aluminio, lo que beneficia el peso final, resultando mucho más ligera. Por otro lado resulta mucho más precisa y rápida y tiene un funcionamiento más suave, aunque los desarrollos finales siguen resultando un poco largos para las características de las carreteras españolas. El apartado suspensiones no ha variado y la gama Sierra se distingue por contar con unos tarados de amortiguadores blandos, pensados para ofrecer un buen confort de marcha. El único punto negativo de la suspensión es que en curvas cerradas la carrocería se inclina en exceso. Aun-

que hay que decir que en general el comportamiento de los Sierra es noble y tan sólo en situaciones límite sale a relucir su condición de tracción trasera y tiende a deslizar de atrás.

Al margen de todo esto hay que decir que Ford sigue ofreciendo en su gama una versión de cuatro ruedas motrices, impulsada por el motor de dos litros, que viene a sustituir a la versión de 2,8 litros. Esta variante de cuatro ruedas motrices con respecto a la de dos tiene una velocidad menor y unos consumos un poco más elevados, pero a cambio ofrece la posibilidad de circular por suelo deslizando sin ninguna dificultad.

La marca sigue ofreciendo la gama Sierra con diferentes tipos de carrocería, en total cuatro: de dos volúmenes de tres y cinco puertas, de tres volúmenes y familiar, que suman en total casi una veintena de versiones, capaces de satisfacer a los usuarios más exigentes. Tal y como venía sucediendo hasta ahora, los Ford Sierra se distinguen por tener un buen espacio interior y una gran capacidad de carga del maletero. Exteriormente las versiones más deportivas se diferencian por contar con unos spoilers más grandes y un alerón trasero de tipo puente, diferente al que venía equipando la anterior gama. Otra cosa que sigue caracterizando a la gama Ford Sierra es su magnífico acabado, superior al de todos sus rivales. Por lo que respecta al cuadro de instrumentos sigue teniendo un diseño muy sobrio con la información imprescindible. Tan sólo se diferencia la de la versión turbo diesel del resto de la gama en que en vez de cuarenta revoluciones equipa reloj analógico. En el interior también las diferencias entre una versión y otra hay que buscarlas en los asientos, que en caso de las versiones más deportivas tienen una mejor sujeción lateral.

Sin duda una de las cosas más interesantes de la nueva gama Sierra es su equipamiento de serie mucho más completo y sus precios más contenidos, que pone a la gama en una mejor posición con respecto a su competencia. Ahora los elevados eléctricos son de serie en todas las versiones, al igual que la dirección asistida y el cierre centralizado. Estamos ante una gama bien dotada, que gracias a sus ajustes de precios resulta muy competitiva.

Publicado en el Nº 354

FORD SIERRA 2.0
La versión más pequeña de la gama se distingue por tener los consumos más ajustados.
Precio: 2.032.029 ptas.

FORD SIERRA 2.0 EFi
Es el mismo motor que la versión anterior, pero gracias a un sistema de inyección ofrece mejores prestaciones.
Precio: 2.371.028 ptas.

FORD SIERRA 2.0 EFi cat.
Debido al catalizador la potencia se ve reducida en cinco caballos. Tiene la ventaja de ser muy poco contaminante.
Precio: 2.644.028 ptas.

FORD SIERRA 1.8 TD
Con la adopción del turbo han mejorado sus prestaciones. De toda la gama se distingue por tener un consumo ajustado.
Precio: 2.229.498 ptas.

FORD SIERRA COSWORTH 4X4



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 1.993 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección más turbo. Potencia máxima: 220 CV (161,8 Kw) a 6.250 rpm. Par máximo/rpm: 29,6 mkg (290 nm)/3.500 rpm. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./discos vent. ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,6 s. 1.000 m. salida parada: 26,9 s. Velocidad máxima: 231,7 km/h. Consumo urbano: 11,7 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 km. A 120 km/h: 10,7 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 40 m. (Publicado en el Nº 354)
Precio 4.398.313 Ptas.

FUERZA BRUTA

El Ford Sierra Cosworth es un deportivo de pura raza disfrazado de familiar. Conserva todas las ventajas de habitabilidad de una berlina familiar, pero bajo el capó se mueve un corazón de carreras, un motor con 220 caballos de potencia. La combinación con la tracción total, permite al conductor dominar cualquier situación con mucha más facilidad.

El turbocompresor es brusco y conviene estar atento a su entrada a partir de las 3.500 vueltas. El Cosworth incita a conducir, a disfrutar como ya casi no se hace. Pocos coches pueden mantener su ritmo con las ventajas de habitabilidad y espacio de un familiar.

En el lado negativo y aparte de la pereza para recuperar, encontramos una instrumentación pobre.

- VIRTUDES**
- Comportamiento eficaz
 - Frenos potentes
 - Buena habitabilidad
- DEFECTOS**
- Falta de potencia en baja
 - Instrumentación pobre
 - Posición del pedal de acelerador

RENAULT 21 TURBO QUADRA



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 1.995 c.c. Número de cilindros: Cuatro en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección y turbo. Potencia máxima: 175CV (128 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 27,5 mkg (269 nm)/3.000. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos, ABS. Suspensión (del/tras): Indep./Independiente. Peso en orden de marcha: 1.345 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,8 s. 1.000 m. salida parada: 28,3 s. Velocidad máxima: 227,3 km/h. Consumo urbano: 12,9 l/100 km. A 90 km/h: 8,1 l/100 km. A 120 km/h: 10,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,1 m. (Publicado en el Nº 384)
Precio 4.242.763 Ptas.

TEMPERAMENTAL

CON el Quadra, Renault ha solucionado varios problemas de una sola vez. Para empezar, ya es posible transmitir en un 21, 175 caballos al suelo sin pérdidas de tracción ni brusquedades. Esto se consigue gracias a la tracción total, gracias a la cual el Quadra se domina con facilidad y seguridad.

Y hablando de seguridad, el conductor de un 21 Turbo ha ganado todo en este apartado tan importante. No importa el estado de la carretera, el último 21 avanza sin pegas por nieve, barro y lluvia.

Las prestaciones han perdido algo respecto a la versión tradicional pero siguen siendo altas. El equipamiento muy completo, termina de completar un conjunto bien hecho, agradable, divertido y seguro de conducir.

- VIRTUDES**
- Comportamiento impecable
 - Prestaciones altas
 - Equipamiento completo
- DEFECTOS**
- Rueda de repuesto de emergencia
 - Violencia del turbo
 - Maletero escaso

AUDI 80 1.8 E /AUDI 80 TD



RODAR TRANQUILO

CON las recientes mejoras técnicas, los más pequeños de la mítica casa alemana se han visto revitalizados para afrontar la competencia cada vez más competida en su segmento. Siempre siguiendo una filosofía de viajeros tranquilos, la posibilidad de optar por la versión de gasolina o la de gasóleo, ofrece dos personalidades bien diferenciadas.

La principal mejora respecto a la se-

rie anterior es la revisión completa del tren delantero. El comportamiento entonces resultaba excesivamente blando y el coche acusaba un fuerte balanceo en los apoyos y tendía a irse de morro. Ahora, el problema está resuelto y el resultado se muestra satisfactorio en todo tipo de curvas. Si además se quiere disponer de mayor firmeza, la marca de los anillos ofrece como opción para el 80 E una combinación de chasis y sus-

AUDI 80 1.8 E
Cómodo, con un acabado superior y unos consumos excelentes pero con desarrollos largos y algo perezoso.
Precio: 2.796.620 Ptas

AUDI 80 TD
Muy silencioso y ahorrador, adolece también de falta de nervio y presenta un equipo algo escaso.
Precio: 2.873.208 Ptas

FICHA TÉCNICA

	AUDI 80 1.8 E	AUDI 80 TD
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.588
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección	Inyección y turbo
Potencia máx/rpm	112CV(82Kw)/5.800	80CV(59Kw)/4.500
Par máx/rpm	15,6mkg(160Nm)/3.400	15,2mkg(155Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos ventilados/discos	Discos ventilados/discos
Peso (kg)	1.050	1.090
Acel. 0-100 km/h (s)	11,4	16,3
1.000 m. salida parada (s)	33,3	38,4
Rec.1km desde 40 km/hen IV	37,0	42,2
Rec.1km desde 40 km/h en V	41,0	49,6
Vel. máx. (km/h)	192,0	165,3
Consumo urbano (l/100 km)	11,0	7,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,8	4,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,7	6,7
Sonoridad a 90 km/h	67,2	68,1
Frenada a 100 km/h (m)	46,0	47,3

pensiones con carácter deportivo heredados del Audi 80 Quattro.

El planteamiento de ambos coches es eminentemente tranquilo y rutero, son berlinas de gran calidad enfocadas a una utilización práctica en desplazamientos de todo tipo, con una conducción sin problemas y unos consumos bajos, sobre todo en el Turbodiesel. En carreteras con curvas o que requieren efectuar adelantamientos, los desarrollos del cambio perjudican un tanto el aprovechamiento de los motores, ya de por sí algo cortos de potencia respecto a sus más inmediatos rivales de otras marcas. La línea exterior sigue invariada y se muestra igualmente sobria y elegante que en modelos anteriores. Pero en lo que la marca ha incidido particularmente ha sido en la seguridad, tanto activa como pasiva, equipando frenos de disco posteriores y sistema antibloqueo ABS en origen.

Publicado en el Nº 363

405 MI 16/VECTRA 2000 16 V/R 21 TXI



VALVULAS Y MALETAS

LOS tres coches incluidos en la presente prueba corresponden a un mismo segmento. Son las berlinas más vendidas en sus versiones más potentes, su clásica estampa de tres volúmenes familiar despista sobre las posibilidades de estos coches. Los tres adoptan la tecnología de incluir más de dos válvulas para cada uno de sus cuatro cilindros, los tres entran por derecho propio en el club de los 200 por hora y disponen de

un número de caballos importante para un deportivo mediano. Sin embargo, el Peugeot es sin duda el que más explota la vertiente deportiva. No busca compromisos sino resultados con el cronómetro. El Vectra seguiría en este orden de aproximación a apurar las posibilidades del coche. En tercer lugar dentro de esta teórica parrilla de salida se situaría el Renault 21 TXI. Los técnicos de Renault han bus-

- 1.ª VECTRA 2.000 16V**
Es el diseño más actual y atractivo, ofreciendo una buena aerodinámica y dispone del maletero más grande.
Precio 3.281.014 Ptas
- 2.ª PEUGEOT 405 MI 16**
Su excelente estabilidad le permite aprovechar muy bien la potencia del motor, su consumo es discreto.
Precio 3.198.014 Ptas
- 3.ª RENAULT 21 TXI**
Con un gran confort de marcha, se aúna comodidad interior con una buena insonorización, a su carrocería acusa el paso de los años.
Precio 2.845.953 Ptas

FICHA TÉCNICA

	VECTRA 16 V	405 MI 16	R-21 TXI
Cilindrada c.c.	1.998	1.905	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	3
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx/rpm	150CV(110kw)/6.000	160CV(116kw)/6.500	140CV(103kw)/6.000
Par máx/rpm	20,0mkg(196nm)/4.800	18,4mkg(177nm)/5.000	17,9mkg(175nm)/4000
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 vent/Discos ABS	Discos vent/Discos ABS	Discos vent/Discos ABS
Peso (kg)	1.184	1.110	1.140
Acel. 0-100 km/h (s)	8,6	9,3	9,7
1.000 m. salida parada	29,6	29,8	30,9
Rec. 1km desde 40km/h IV	33,5	33,0	33,5
Rec. 1km desde 40km/h V	38,5	37,3	37,3
Velocidad máx. (km/h)	216	219,6	202,6
Cons. urbano (l/100 km)	10,4	11,6	11,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	6,7	7,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,2	7,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	71,8	69,1	57,4
Frenada a 100 km/h (m)	44,9	50,4	54,1

cado sobre todo una facilidad de conducción para dominar la potencia de su motor, es mucho más dócil y práctico en el uso cotidiano. El comportamiento dinámico del Peugeot está acorde con sus pretensiones deportivas. Las suspensiones son de tacto duro y su dirección transmite una precisión adecuada. Otra cosa es el Vectra, retocado para recibir el fantástico motor de su hermano pequeño, su tren delantero presenta pérdidas de motricidad. Analizando su equipamiento y acabado, el Opel ofrece su habitual perfección, el Renault abruma por su completo equipo y el Peugeot queda en una posición más discreta, con aspectos mejorables.
Publicado en el Nº 361

Tú sí que tienes suerte.
Tú ya puedes quedarte sin vacaciones, ya puedes no ganar el partido, ya puede cambiar de colegio la chica de tus sueños...
Tú tienes una Derbi Variant.
Eso sí que es tener suerte.



Ciclomotor Variant Start World Champion
Motor de 50 cc. con cilindro de aleación ligera de vida ilimitada. Encendido electrónico. Cambio automático equivalente a 5 relaciones de marcha. Suspensiones dobles. Frenos de gran potencia. Máxima estabilidad, gracias a su bajo centro de gravedad y equilibrio de pesos. Nueva carrocería de atractivo diseño. Tecnología Derbi. Calidad, seguridad y confort.

CICLOMOTOR VARIANT START WORLD CHAMPION

PEUGEOT 405 MI16X4/PASSAT SYNCRO



SEGURIDAD SIN LIMITE

El punto común sobre el que se han planteado estas dos berlinas de talante deportivo es evidente: obtener la mayor seguridad activa.

Sin duda alguna, tanto Volkswagen en el Passat GT Syncro como Peugeot en el 405 Mi 16X4 han hecho realidad este objetivo, pues el sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas de ambos les confiere una mayor capacidad de tracción y, en definitiva, una se-

guridad envidiable en cualquier tipo de terreno. Mientras que Peugeot recurre a un diferencial central que reparte la fuerza motriz en una proporción fija sobre el eje delantero y trasero, el Passat recurre al sistema Syncro, un tipo de transmisión, propio de la marca, que transmite mayor potencia al eje cuyas ruedas tienen más adherencia y resta fuerza a las ruedas que patinan. Además se le ha incorporado un diferencial

1ª VW PASSAT GT SYNCRO

Protee un motor que responde mejor desde cualquier régimen, además es más cómodo y tiene un mejor acabado.
Precio: 4.038.015 Ptas.

2ª PEUGEOT 405 MI 16X4

El motor es algo perezoso, pero tiene el mejor comportamiento, el mejor cambio y algo más de equipamiento.
Precio: 3.999.188 Ptas.

FICHA TÉCNICA

	405 MI 16X4	PASSAT GT SYNCRO
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. elec.+ compr. G-60
Potencia máx/rpm	160 CV (118 kw)/6.500	160 CV (118 kw)/5.600
Par máx/rpm	18,4 mkg (180 nm)/5.000	22,9 mkg (225 nm)/4.000
Tracción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos+ABR	Discos vent/Discos+ABS
Peso (kg)	1.240	1.320
Acel. 0-100 km/h (s)	10,6	9,3
1.000 m. salida parada (s)	31,9	30,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,7	32,5
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,7	38,0
Vel. máx. (km/h)	208,3	210
Cons. urbano (l/100 km)	11,9	11,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	7,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,3	11,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,7	64,8
Frenada a 100 km/h (m)	50,4	56,5

de bloqueo electrónico en el tren delantero, denominado EDS, cuyo fin es evitar que una de las ruedas gire sin avanzar en condiciones especiales.

Ambos disponen de antibloqueo de frenos de serie pero, mientras que el sistema de tracción del Peugeot es compatible con el ABR, el sistema Syncro de Volkswagen se desconecta automáticamente al accionarse el ABS.

Los motores de los dos oponentes alcanzan los 160 caballos, pero Peugeot los consigue a base de mayor cilindrada y culata de dieciséis válvulas y Volkswagen recurre al compresor volumétrico G-60, que obtiene unas prestaciones mejores pero también consume más combustible si conducimos con alegría. Los dos son ágiles en zonas viradas, ayudados por una buena dirección asistida y disfrutan de un gran equipamiento. Si bien el 405 es algo más completo, el Passat está mejor acabado.

Publicado en el Nº 352

RENAULT 21 NEVADA/VOLVO 240 POLAR



CABALLO GRANDE...

Estos dos «break» son probablemente dos de las mejores ofertas en su segmento. El fabricante sueco ha iniciado un nuevo tipo de política comercial con el lanzamiento del Polar, una versión considerablemente abarataada del veterano Volvo 240, con carrocería familiar. Frente al coche sueco, probamos el Renault 21 Nevada, el coche más vendido de la categoría, que no es de extrañar puesto que con un precio

bastante comedido ofrece todas las ventajas de un familiar de concepción moderna, y además con una terminación y equipamiento de primera magnitud. El Volvo por su parte con un precio ligeramente superior ofrece un equipamiento muy similar y además todo el prestigio de la marca sueca, aunque el hecho de haber sido concebido hace quince años influye negativamente, puesto que sus competidores, el Re-

1ª RENAULT 21 NEVADA

Sigue siendo una de las mejores opciones de su segmento por motor, prestaciones y acabado.
Precio: 2.741.669 ptas.

2ª VOLVO 240 POLAR

Los años no pasan en balde, actualmente se observa esto mejor al compararlo con un modelo más joven
Precio: 2.832.442 ptas.

FICHA TÉCNICA

	RENAULT 21 NEVADA	VOLVO 240 POLAR
Cilindrada (c.c.)	2.485	1.986
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	120CV(78Kw)/5.500	116CV(84Kw)/5.400
Par máx/rpm	16,7mkg/4.500	16,3mkg/2.400
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos ABS	Discos / Discos
Peso (kg)	1.180	1.310
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,2	12,3
1.000 m. salida parada (s)	32,8	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,3	38,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,5	43,4
Vel. máx. (km/h)	189,1	167,4
Cons. urbano (l/100km)	11,0	12,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	9,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,6	11,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,3	68,6
Frenada a 100 km/h (m)	35,8	48,4

nault en este caso tiene un diseño más moderno y una mecánica mucho más actual. El comportamiento del Nevada es netamente superior, su motor es más enérgico, económico y fiable. En situaciones límite la estabilidad del coche francés se pone totalmente de manifiesto, imponiéndose sin dificultad a su rival escandinavo. También las recuperaciones son mejores en el Renault que se impone por un amplio margen al vehículo sueco, más perezoso y pesado. Esto influye como es lógico en los consumos, más elevados en el Polar debido al peso y a la veteranía de su mecánica. Otro punto a favor del Nevada es la amplia red de puntos de asistencia, aunque cantidad no tiene porque significar calidad. En cuanto a volumen interior ambos se encuentran en parecidas cotas, el Volvo a pesar de ser más voluminoso pierde espacio por el diseño de la suspensión trasera.

Publicado en el número 378

SUBARU LEGACY 2.2 4WD



EFICACIA CAMUFLADA

La marca Subaru no es todavía conocida a nivel popular en España. El Legacy importado a nuestro país no parece exteriormente un coche especial, pero las apariencias engañan y la tecnología de estos coches es de las más punteras. Su motor es el cuatro cilindros opuestos y en ambos casos el Legacy dispone de una sofisticada tracción a las cuatro ruedas que toma relevancia a la hora de probar este coche.

La discreción externa del Legacy no deja adivinar sus excelencias mecánicas. Con cuatro válvulas por cilindro y unos buenos 136 caballos de potencia, el motor es capaz de dotar al Legacy de una agilidad notable en aceleraciones y respuestas pese a un peso considerablemente alto. Buenas medias y unas recuperaciones muy honestas son el resultado de este equilibrio mecánico.

Otro punto de atención dentro del

2.2 SEDAN

Con acabados perfectos y tecnología sofisticada supone un modelo eficaz y original, algo blando de suspensión.
Precio: 3.046.703 pts.

2.2 SUPER-STATION

Se beneficia de una mayor capacidad de carga y del práctico sistema de reductoras ideal en montaña.
Precio: 3.122.513 pts.

FICHA TÉCNICA

	2.2 SEDAN 4WD	2.2 SUPER-STATION
Cilindrada (c.c.)	2.221	2.221
Nº de cilindros	4 boxer	4 boxer
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia máx/rpm	136 CV (100 Kw)/ 6.000	136 CV (100 Kw)/ 6.000
Par máx/rpm	19,3 mkg (189 Nm)/4.800	19,3 mkg (189 Nm)/ 4.800
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual. de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos	Discos vent./ discos
Peso (kg)	1.400	1.420
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,0	11,0
1.000 m. salida parada (s)	32,1	32,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,8	33,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,8	37,8
Vel. máx. (km/h)	193,3	193,3
Cons. urbano (l/100km)	11,1	11,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,1	8,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,3	10,3
Sonoridad a 90 km/ (db)	65,0	65,0
Frenada a 100 km/h (m)	48,4	48,4

apartado mecánico está centrado en la transmisión total a las cuatro ruedas, permanente y, en el caso de la versión familiar, con un sistema de reductora «Dual Range».

A través de un repartidor de potencia de funcionamiento viscoso, la transmisión se realiza mediante una caja de cambios de cinco velocidades, y, en el modelo Super-Station, mediante un sencillo y práctico mando de reductoras, se convierten en diez ampliando notablemente las prestaciones generales del vehículo, sobre todo compensando la falta de elasticidad a bajos regímenes. Se trata de dos coches originales y especiales, de muy buen acabado y con un precio atractivo para su origen japonés. La versión familiar cuenta a su favor con una mayor capacidad de carga y del exclusivo sistema de reductoras sin aumentar mucho su precio.

Publicado en el Nº: 360

FORD SCORPIO V6 GHIA/PEUGEOT 605 SV



BERLINAS PURIFICADAS

CON la aplicación de la normativa europea sobre emisiones contaminantes, llegaron a España las primeras unidades dotadas de catalizador. En principio, estos coches no se resienten en exceso de la aplicación del catalizador, puesto que se trata de motores poderosos con más de dos litros. Los contrincantes de esta prueba entran de lleno en los afectados por la normativa. El Peugeot 605 es una berlina de la nueva

generación con motor de seis cilindros en V situado delante en posición transversal. La tracción es a las ruedas delanteras y por lo tanto sus reacciones son las típicas de un tracción delantera.

Por su parte el Scorpio tiene una estructura clásica con el motor situado delante en posición longitudinal y la tracción a las ruedas posteriores. Esta configuración es perfectamente válida, pero la excesiva tranquilidad del motor

1º PEUGEOT 605 SV 3.0

Un comportamiento a toda prueba y un confort de marcha muy conseguido lo sitúan en cabeza.
Precio: 4.781.688 pts

2º FORD SCORPIO GHIA

Con una calidad de acabado al mejor nivel, el Scorpio queda por detrás por un motor un tanto tranquilo.
Precio: 3.882.323 pts

FICHA TÉCNICA

	FORD	PEUGEOT
Cilindrada (c.c.)	2.993	2.975
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia máx/rpm	145 CV (107 Kw)/ 5.500	170 CV (125 Kw)/ 5.600
Par máx/rpm	23,3 mkg (228 Nm)/3.000	24,5mkg (240 Nm)/ 4.600
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Autom. de 4 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida, variab	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos	Discos vent./ Discos ABS
Peso (kg)	1.315	1.415
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,4	9,8
1.000 m. salida parada (s)	33,0	30,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,0	35,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	38,6
Vel. máx. (km/h)	198,6	218,3
Cons. urbano (l/100km)	14,2	12,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	16,3	9,9
Sonoridad a 90 km/ (db)	63,8	62,9
Frenada a 100 km/h (m)	45,5	41,6

y una potencia claramente inferior a las posibilidades y la categoría del modelo lo penalizan frente a su rival que le saca la friolera de 25 caballos. Además, el Ford se dispara en consumo en cuanto animamos el ritmo de marcha.

Como versiones altas de sus respectivas gamas, ambos disfrutan de un acabado y un equipamiento fuera de toda duda, pero una vez más la ventaja en calidad de acabado es para el Ford. En el resto de los aspectos, el 605 se adelanta a su rival e impone la juventud de su diseño. El Peugeot se conduce con más alegría y seguridad que su rival. Tan sólo es criticable la dirección, excesivamente asistida.

En cuanto a nivel de confort, se puede decir que hay empate, puesto que ambos ofrecen unas cómodas plazas, un habitáculo agradable con una climatización bien estudiada y un nivel sonoro bajo.

Publicado en el Nº 348

ALFA ROMEO 164 QUADRIFOGLIO



ARMA BLANCA

LEGANTE, deportivo y lujoso, este modelo italiano conjuga todo el carisma de la marca con un planteamiento de moderna berlina de altas prestaciones. Se trata de la versión más poderosa de la gama 164 y consigue salir airoso del siempre difícil compromiso de transmitir 200 caballos a la tracción delantera. Para ello la marca ha realizado una evidente mejora respecto

al 164 3.0 respecto a las suspensiones mediante un sistema «inteligente» de regulación electrónica. El motor ha sido asimismo revisado y para conseguir la nueva potencia y, para aprovecharla de una forma más deportiva, se han acortado las relaciones de cambio. Para los conductores más rápidos, se echarían en falta unos neumáticos de mayor sección y una dirección de mayor precisión.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.959 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: inyección electrónica. Potencia máxima: 200 CV (145 Kw) a 5.800 r.p.m. Par máximo/rpm: 27,4 mkg (265 nm)/4.400. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: cremallera asistida. Frenos (del/tras): discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): independiente/independiente (control electrónico). Peso en orden de marcha: 1.430 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,5 s. 1.000 m. salida parada: 29,0 s. Velocidad máxima: 231 km/h. Consumo urbano: 13,1 l/100 km. A 120 km/h: 10,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,6 m. (Publicado en el N° 365).

Precio 5.601.577 Ptas.

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Mecánica brillante
- Suspensión activa

DEFECTOS

- Consumo alto
- Dirección imprecisa
- Medida del neumático

BMW 520 24V



FRUTO DEL ORDENADOR

PARA adaptar la técnica de las cuatro válvulas por cilindro en la culata del 520i, BMW ha utilizado los más sofisticados métodos de diseño por ordenador. El motor ha recibido asimismo un nuevo equipo electrónico y ha sido revisado para conseguir el incremento de potencia. No obstante, el 520i 24V, al igual que la versión de dos válvulas por cilindro, sigue adoleciendo de cierta

pereza para subir de vueltas a bajas revoluciones y hay que acudir al cambio de marchas para mantenerlo en un régimen determinado. Con sus 150 caballos de potencia, este modelo ofrece una interesante relación económica frente a la competencia, quedando como una potente y muy confortable berlina que ha ganado en equipo respecto a sus antecesores.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.991 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: inyección electrónica. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo/rpm: 19,3 mkg (190 nm)/4.700. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: cremallera asistida. Frenos (del/tras): discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): independiente/independiente (sistema antihundimiento). Peso en orden de marcha: 1.445 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,1 s. 1.000 m. salida parada: 32,2 s. Velocidad máxima: 210,8 km/h. Consumo urbano: 11,1 l/100 km. A 120 km/h: 9,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,1 metros. (Publicado en el N° 355).

Precio 4.144.413 Ptas.

VIRTUDES

- Acabado
- Confort de marcha
- Aumento de potencia

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Asientos poco envolventes
- Recuperaciones

BMW 325i



LA FUERZA Y LA RAZON

CLARAS son las diferencias entre los nuevos Serie 3 y sus predecesores. Más parecido a los nuevos Serie 5 ó 7, es más ancho, largo y alto. Con una potencia de 192 caballos y culata de 24 válvulas, el BMW ha ganado también mucho en comportamiento gracias a un eje posterior de brazo central desarrollado en el Z1. La personalidad del 325i puede calificarse de doble, muy dócil y

suave por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto y atractivamente deportivo por encima de ellas. Revela un comportamiento muy neutro en curvas y han desaparecido las anteriores brusquedades que interferían la trayectoria. Una dirección adecuada a estas exigencias y unos potentes frenos equipados de serie con ABS, terminan de optimizar el conjunto.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.494 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: inyección electrónica. Potencia máxima: 192 CV (141 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo/rpm: 25 mkg (245 nm)/4.700. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: cremallera asistida. Frenos (del/tras): discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): independiente/independiente (amortiguadores de gas y sistema antihundimiento). Peso en orden de marcha: 1.295 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s. 1.000 m. salida parada: 27,9 s. Velocidad máxima: 234,2 km/h. Consumo urbano: 11,4 l/100 km. A 120 km/h: 10,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,7 m. (Publicado en el N° 381).

Precio 4.250.000 Ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento impecable
- Manejo del cambio
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Regulación de la climatización
- Equipo de serie
- Túnel de transmisión voluminoso

BMW 525i 24V



FAMA Y PODER

TAN sólo el tamaño de los neumáticos y el deflector aerodinámico posterior diferencian al nuevo 525i de su hermano de gama, el 520i. También con una culata de 24 válvulas, nueva gestión electrónica y admisión mediante colector de termoplástico, el 525i representa el equilibrio entre la berlina para viajar y el espíritu deportivo. Las respuestas del motor han ganado suavidad en general, perdiendo el mal genio de que hacía gala anteriormente este modelo. A esta ganancia en cuanto a facilidad de conducción hay que sumar un comportamiento muy noble y adaptable a cualquier tipo de carretera o estilo de conducción. Ni qué decir tiene que los acabados presentan la excelente calidad que distingue a la marca pero el equipo de serie no llega a ser suficiente.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.494 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: inyección electrónica. Potencia máxima: 192 CV (141 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo/rpm: 24 mkg (245 nm)/4.700. Tracción: trasera. Caja de cambios: manual de 5 vel. Dirección: de bolas asistida. Frenos (del/tras): discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): independiente/independiente (estabilizadora y amort. de gas). Peso en orden de marcha: 1.495 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,1 s. 1.000 m. salida parada: 30,0 s. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo urbano: 11,3 l/100 km. A 90 km/h: 6,9 l/100 km. A 120 km/h: 9,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 41,5 m. (Publicado en el N° 346).

Precio 5.197.602 Ptas.

VIRTUDES

- Respuesta suave y progresiva
- Comportamiento general
- Confort y acabados

DEFECTOS

- Opciones numerosas
- Ruidos aerodinámicos
- Equipo interior

ALFA 164 TD/605 SV DT/ ROVER 825 SD



SEÑORES CON EMPUJE

CON potencias igualadas, carrocerías de tres módulos y dimensiones muy parecidas, el Alfa, el Peugeot y el Rover presentan sin embargo algunas diferencias de concepto que los distinguen entre sí. Para catalogar a cada uno de ellos dentro de su mismo segmento, atendiendo a sus diferentes personalidades, habría que recalcar en el Alfa una deportividad sobresaliente tanto en sus líneas exteriores como en

su comportamiento. El comportamiento dinámico del Peugeot es quizá el que ofrezca una mayor facilidad de conducción. Noble, rígido y con una amortiguación eficaz en todo tipo de carreteras, sólo puede ser criticado por una excesiva asistencia de la dirección. En cuanto al Rover, el problema surge sin embargo a raíz de unos amortiguadores muy blandos que son incapaces de estabilizar el coche en apoyos fuertes. El

- 1º PEUGEOT 605 TD**
El francés es el más equilibrado mecánicamente, en comportamiento es el más fácil de conducir.
Precio 4.149.000 ptas
- 2º ALFA 164 TD**
Las prestaciones son las mejores y sin embargo, los consumos sobresalen por sus bajos valores.
Precio 3.973.482 ptas
- 3º ROVER 825 SD**
Con un gran confort de marcha, se aúna comodidad interior con una insonorización muy lograda.
Precio 4.124.918 ptas

FICHA TÉCNICA			
	164 TD	605 SV DT	825 SD
Cilindrada c.c.	2.500	2.088	2.500
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas cilindro	2	3	2
Alimentación	Iny. electrónica y turbo	Iny.mecánica y turbo	In. elec y turbo
Potencia máx/rpm	117CV(84kw)/4.200	110CV(80kw)/4.300	118CV(85kw)/4.200
Par máx/rpm	26,3mkg(258nm)/2.500	25,3mkg(164nm)/2.000	26,8mkg(225nm)/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 vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Peso (kg)	1.320	1.430	1.480
Acel. 0-100 km/h (s)	11,2	14,1	13,5
1.000 m. salida parada	32,5	35,9	35,0
Rec. 1km desde 40km/h IV	34,0	36,5	38,5
Rec. 1km desde 40km/h V	41,9	42,6	47,3
Velocidad máx. (km/h)	204,0	193,2	184,9
Cons. urbano (l/100 km)	8,8	8,9	10,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,4	6,1	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,3	6,8	8,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,2	67,5	65,0
Frenada a 100 km/h (m)	44,0	50,1	41,1

habitáculo resulta amplio y cómodo en los tres, pero es el Peugeot el que destaca especialmente por sus dimensiones internas. El diseño del Alfa 164 ha sacrificado unos centímetros entre las banquetas anterior y posterior en favor de su línea deportiva mermando un poco el confort de sus ocupantes. El acabado presenta tres estilos diferenciados, el más elegante y señorial sin duda es el del Rover. Como berlinas de cuatro puertas lujosas, cómodas, seguras y viajeras, los tres coches cumplen con sobresaliente los requisitos necesarios. Pero además aportan las ventajas de la motorización diesel turboalimentada sin adolecer de prestaciones elevadas.

Publicado en el Nº 372

OPEL SENATOR 24V/PEUGEOT 605 SV 24



EN LA CUMBRE

DOS de las berlinas que comenzaron su andadura el pasado año en nuestro país fueron el Opel Senator y el Peugeot 605 con culata de veinticuatro válvulas. Con un precio muy competitivo, frente a las grandes berlinas alemanas de lujo, estos dos coches están equipados con dos potentes motores de seis cilindros y tres litros de cubicaje que, gracias a sus respectivas culatas de cuatro válvulas por cilindro, obtienen una

potencia en torno a los doscientos caballos. Aunque ambos hacen gala de un potencial excelente, el motor del Senator destaca por su suavidad y silencio de funcionamiento y, gracias al sistema Dual Ram de admisión variable, se obtienen unas prestaciones mejores frente al 605 que se dejan ver, sobre todo, en las recuperaciones.

Ambos modelos poseen un comportamiento excelente gracias a sus siste-

- 1º OPEL SENATOR 3.0 24V**
El motor es una delicia en cualquier régimen. Su rendimiento y economía son mejores que en el Peugeot.
Precio: 5.472.475 Ptas.
- 1º PEUGEOT 605 SV 24**
La virtud del 605 es su comportamiento. Su mayor precio se justifica con un equipamiento más completo.
Precio: 5.615.576 Ptas.

FICHA TÉCNICA		
	SENATOR 3.0 24V	PEUGEOT 605 SV 24
Cilindrada (c.c.)	2.969	2.975
Nº de cilindros	6 en línea	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	204 CV (150 kw)/6.000	200 CV (147 kw)/6.000
Par máximo/rpm	27,5 mkg (270 nm)/3.600	26,5 mkg (259 nm)/3.000
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Circulac. de bolas asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos+ABS	Discos vent/Discos+ABS
Peso (kg)	1.510	1.410
Acel. 0-100 km/h (s)	8,8	8,8
1.000 m. salida parada (s)	29,1	29,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,9	34,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,4	38,5
Vel. máx. (km/h)	232,8	228,9
Cons. urbano (l/100 km)	13,4	15,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,6	8,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,1	10,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	62,2	63,2
Frenada a 100 km/h (m)	52,2	40,2

mas de suspensión electrónica, pero es aquí donde el Peugeot destaca frente al Opel, haciendo gala de uno de los mejores comportamientos del segmento. La habitabilidad interior es sensacional tanto en el Opel como en el Peugeot, pero el 605 gana aquí la partida al modelo alemán.

Peugeot ha hecho un esfuerzo muy serio en cuanto al acabado del 605 y ha puesto el nivel muy alto en calidades y diseño, pero el listón marcado por el modelo de Opel está también muy arriba. El equipamiento es de lo más completo y no puede ponerse ninguna pega a los buques insignia de ambas marcas. Elementos como la suspensión electrónica, el ABS, el aire acondicionado, los elevalunas y retrovisores eléctricos, etc, se sirven de serie entre otros muchos detalles, aunque el 605 ofrece un equipamiento más completo que el Senator, equipando incluso tapicería de cuero.

Publicado en el Nº 348

BMW M3 SPORT EVOLUTION



VAMOS DE CARRERAS

La competición es algo que en BMW se toma muy en serio, por eso se realizan continuos desarrollos en la empresa filial, BMW Motorsport, para que sus productos sigan siendo competitivos. Este es el fin fundamental de la existencia del M3 Sport Evolución. Respecto a la anterior versión este coche supera lo que parecía insuperable. La potencia aumenta en 18 caballos, y

el resto del coche ha sufrido mejoras de suspensiones y frenos para adaptarse a las nuevas exigencias.

El comportamiento también ha mejorado sensiblemente con respecto a la evolución anterior, gracias a los retoques en las suspensiones. Los asientos tienen un nuevo diseño deportivo y el volante y la palanca de cambio están forrados en piel.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.467 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 238 CV (240 Kw) a 7.000 rpm. Par máximo/rpm: 24,9 mkg (240 nm)/4.750. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.200 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,9 s. 1.000 m. salida parada: 27,7 s. Velocidad máxima: 246,7 km/h. Consumo urbano: 11,6 l/100 km. A 90 km/h: 7,2 l/100 km. A 120 km/h: 9,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 34,8 m. (Publicado en el Nº 352)

Precio 8.447.602 Ptas

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Rendimiento del motor
- Prestaciones de primera

DEFECTOS

- Precio elevado
- Opciones caras
- Plazas traseras pequeñas

HONDA ACCORD 2.0i



ARMONIA Y EQUILIBRIO

TODO en el Accord rezuma calidad y eficacia. Es un coche muy racional en el que se nota que muchos cerebros amarillos han volcado su sabiduría. Las dimensiones del Accord están muy bien aprovechadas y el equilibrio entre el amplio interior y el maletero es de lo mejorcito que hay en el mercado. Si a todo esto le unimos una mecánica alegre y de funcionamiento suave, obte-

nemos un coche que resulta muy agradable de conducir. El confort de marcha es envidiable. Tan sólo hay que criticar la influencia del gusto americano en algunos aspectos tales como la dirección excesivamente asistida, unos frenos que clavan el coche con sólo mirarlos y unos tarados de suspensión que permiten balanceos más acusados de lo esperado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.997 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 135 CV (99 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo/rpm: 18,6 mkg (182 nm)/5.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 v. Dirección: De cremallera, asistida. Frenos (del/tras): Disco/Tambor, ALB. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.310 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,9 s. 1.000 m. salida parada: 31,9 s. Velocidad máxima: 195,2 km/h. Consumo urbano: 10,0 l/100 km. A 90 km/h: 6,9 l/100 km. A 120 km/h: 9,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,1 m. (Publicado en el Nº 351)

Precio 3.603.788 Ptas.

VIRTUDES

- Equipamiento y acabado
- Conducción agradable
- Confort

DEFECTOS

- Tacto de frenos
- Dirección ligera
- Suspensión blanda

CITROËN XM 24V



EL SEÑOR DE LAS VALVULAS

EL máximo exponente de la gama Citroën no podía quedarse sin su versión con culata de cuatro válvulas por cilindro. Con los 200 caballos que desarrolla el moderno V6, el XM está al más alto nivel de la berlina de lujo de tipo medio. El motor de 24 válvulas confiere un nuevo carácter al XM que, gracias a la suspensión hidractiva, se convierte en uno de los modelos más

rápidos y eficaces del segmento. El confort típico de estos sistemas de suspensión se agradece en los grandes viajes, que se realizan sin sentir, pero también ofrecen una agilidad inusitada en coches de este tamaño y peso.

Como detalle fuera de lugar, hay que mencionar la situación de la rueda de repuesto, que queda muy expuesta y sin ningún sistema de protección.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.975 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 26,5 mkg (260 nm)/3.600. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.475 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,4 s. 1.000 m. salida parada: 28,8 s. Velocidad máxima: 234,5 km/h. Consumo urbano: 16,4 l/100 km. A 90 km/h: 9,0 l/100 km. A 120 km/h: 11,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,6 m. (Publicado en el Nº 370)

Precio 5.648.595 Ptas

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Equipamiento
- Prestaciones

DEFECTOS

- Tacto de la dirección
- Rueda de repuesto expuesta
- Montantes delanteros gruesos

MERCEDES 190E 1.8



ESTRELLA CERCANA

AUNQUE pueda parecer algo ajustado, el motor 1.8 en el 190 cumple bien. Evidentemente no se pueden esperar reacciones extremadamente brillantes, pero sí dignas. Por sí mismo, el motor funciona con suavidad y energía, pero los desarrollos del cambio traicionan esta buena voluntad. La quinta, que es opcional, es muy larga y hay que recurrir continuamente a mar-

chas más cortas, por lo que el consumo se resiente.

Por lo demás, este 190 hereda las virtudes de sus hermanos de gama, es decir un excelente comportamiento y una calidad de acabado envidiable. También sufre alguno de sus defectos, tal y como la estrechez de las plazas posteriores o un equipamiento muy escaso, con unas opciones a un precio astronómico.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.797 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 109 CV (80 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 15,3 mkg (150 nm)/5.500. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 4 vel (5ª opcional). Dirección: De cremallera, asistida. Frenos (del/tras): Disco/Disco. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,5 s. 1.000 m. salida parada: 33,7 s. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo urbano: 11,3 l/100 km. A 90 km/h: 8,1 l/100 km. A 120 km/h: 8,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 43,8 m. (Publicado en el Nº 366)

Precio 3.062.419 Ptas.

VIRTUDES

- Calidad y acabado
- Comportamiento
- Motor agradable

DEFECTOS

- Equipamiento escaso
- 5ª muy larga y opcional
- Plazas traseras justas

MERCEDES 190 2.5 16 EVOLUCION II



LA BESTIA NEGRA

ESTA berlina rompe con todos los esquemas de una imagen tranquila que pudiera dar la marca Mercedes. El Evolución II descarga toda su furia de 235 caballos en un envoltorio de carreras, donde resalta el voluminoso alerón trasero. Es un pura sangre de carreras donde se dan cita todas las tecnologías más avanzadas del momento. Para empezar, llama la atención el cuentavuel-

tas cuya zona roja empieza bien pasadas las 7.000 revoluciones por minuto. Otra cosa que sorprende es la caja de cambios cuyos recorridos no son convencionales. La primera velocidad es hacia atrás y con las demás marchas formando una H. Por supuesto que el comportamiento está a la altura de todo el conjunto, destacando una dirección sencillamente perfecta.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.463 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección mecánica. Potencia máxima: 235 CV (173 Kw) a 7.200 rpm. Par máximo/rpm: 25 mkg (245 Nm)/5.000. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Dirección: Recirculación de bolas asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s. 1.000 m. salida parada: 27,9 s. Velocidad máxima: 241 km/h. Consumo urbano: 14,3 l/100 km. A 90 km/h: 8,0 l/100 km. A 120 km/h: 10,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 45 m. (Publicado en el Nº 367)

Precio 8.500.000 Ptas.

VIRTUDES

- Motor brillante
- Comportamiento eficaz
- Dirección perfecta

DEFECTOS

- Cambio poco deportivo
- 4º y 5º muy largas
- Poca visibilidad hacia atrás

OPEL OMEGA 2.6i CD



MEJORAR EL PRESENTE

ESTE seis cilindros destaca por un funcionamiento muy suave y progresivo, con unas dosis de potencia a bajas vueltas que permiten una conducción descansada. No es un motor rabioso, pero empuja a cualquier régimen de giro, con lo que se facilita mucho su conducción. El moderno sistema de inyección le permite tener un consumo razonable siempre que no se sobrepase

una velocidad de crucero de 100 kilómetros por hora. Por encima de esta velocidad el gasto de gasolina se dispara. El comportamiento es excepcional y hará las delicias de los amantes de los tracción trasera. Por último el precio está a buen nivel respecto a la competencia, puesto que el equipamiento básico del CD, incluye ABS que otros competidores ofrecen como opción.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.594 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Nº válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo/rpm: 22,4 mkg (220 Nm)/3.600 rpm. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 1.520 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,1 s. 1.000 m. salida parada: 31,2 s. Velocidad máxima: 211 km/h. Consumo urbano: 13,8 l/100 km. A 90 km/h: 7,6 l/100 km. A 120 km/h: 9,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,7 m. (Publicado en el Nº 369)

Precio 3.659.920 Ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento noble
- Motor suave y enérgico
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Manejo del cambio
- Consumo muy sensible al uso
- Instrumentación escasa

MERCEDES 300 E 24V SPORTLINE



VESTIDO DE YUPPIE

EL excelente Mercedes 300 de cuatro válvulas por cilindro se presenta también con traje nuevo: el kit de preparación Sportline. Este equipo Sportline se compone de una serie de opciones a buen precio, que inciden de manera eficaz en la suspensión, dirección y en la aerodinámica, aparte de conferirle al coche una estética más agresiva. El motor es ágil y brioso y está en consonan-

cia con el aspecto deportivo del Mercedes. Viajar con el Sportline es un auténtico placer, tanto por su comportamiento intachable, rematado por unos frenos muy eficaces, como por la buena calidad de acabados y amplitud del habitáculo. Los interiores están cuidados al máximo, con detalles de madera tanto en la parte delantera como en la trasera.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.960 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electromecánica. Potencia máxima: 231 CV (170 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo/rpm: 27 mkg (265 Nm)/4.600. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Automática de 4 marchas. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 1.470 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s. 1.000 m. salida parada: 29,4 s. Velocidad máxima: 230 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/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 42,8 m. (Publicado en el Nº 345)

Precio 6.961.824 Ptas.

VIRTUDES

- Terminación general
- Comportamiento bueno
- Frenos eficaces

DEFECTOS

- Precio elevado
- Equipamiento básico
- Consumos altos

SAAB 9.000 2.3 TURBO



PODER SEGURO

Lo primero que destaca cuando conducimos este Saab, es la respuesta tan rotunda del motor. Por una parte se consigue una potencia de doscientos caballos con una turboalimentación y la culata de cuatro válvulas por cilindro. Y por otra, la respuesta ha sido mejorada en todos los regímenes, mediante un asombroso par motor que permite aprovechar el motor casi desde el ralentí.

Donde mejor se desenvuelve el Saab es en las largas y rápidas autopistas, donde puede alcanzar una velocidad punta de 230 kilómetros por hora. La rigidez de la carrocería y una amortiguación bien resuelta, le confieren un comportamiento dinámico muy bueno, pero para evitar pérdidas de tracción es aconsejable optar por el sistema TSC, que mejora su estabilidad.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.290 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica y turbo. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo/rpm: 33,6 mkg (330 Nm)/2.000 rpm. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De piñón y cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.355 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,3 s. 1.000 m. salida parada: 28,6 s. Velocidad máxima: 232 km/h. Consumo urbano: 12,0 l/100 km. A 90 km/h: 7,1 l/100 km. A 120 km/h: 10,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 42,9 m. (Publicado en el Nº 368)

Precio 4.970.123 Ptas.

VIRTUDES

- Elasticidad
- Potencia y comportamiento
- Calidad

DEFECTOS

- Tacto del cambio
- Consumo
- Ausencia del TSC de serie

CITROËN XM TD/PEUGEOT 605 SV DT



INCANSABLES VIAJEROS

SON berlinas de lujo con un denominador común: su mecánica turbodiesel. Bajo consumo, comodidad sin límites, prestaciones dignas de un modelo de gasolina, tanto el Citroën XM TD como su primo hermano el Peugeot 605 SV DT pueden alardear de todo esto. Pero aunque cuentan con el mismo motor, existen claras diferencias entre ambos que pueden influir en la decisión final.

Por un lado el aislamiento del habitáculo beneficia al Peugeot en el que se nota menos que es un diesel. Los dos son manejables hasta el extremo de que su manejo en ciudad no plantea el más mínimo problema. En carretera ocurre igual, sólo que aquí las diferencias las marca la suspensión «inteligente». Este invento ideal para contentar a toda la familia, permite regular la dureza de la suspensión a placer con un botón. Sólo

1º 605 SV DT
El Peugeot sólo supera, y por los pelos, al Citroën en comportamiento. Queda por detrás sólo en confort.
Precio: 4.272.261 ptas.

1º XM TD
La suspensión inteligente le permite ganar todo en comodidad. En general son dos modelos muy similares.
Precio: 4.114.311 ptas.

una pega en el sistema de Citroën puede llegar a incomodar ligeramente, las oscilaciones de la carrocería en cambios de rasante, baches o fuertes frenazos. El 605 no cuenta con suspensión regulable, pero debido a su excelente chasis su comportamiento es intachable. Sin embargo hay que decir que la dirección es excesivamente sensible.

Las diferencias de carrocería (el Citroën es un 5 puertas) terminan por dar ganador en habitabilidad al Citroën. El 605 es más amplio en cuanto a habitáculo se refiere pero esa quinta puerta del XM le trae de cabeza.

El Citroën es el vehículo ideal para el conductor que además de un coche de representación necesita salir de viaje con su familia cargado hasta los topes o ir al campo de caza. El 605 es más burgués, con una línea más estilizada y seria y un interior más cuidado, ideal para los conductores más tradicionales.

Publicado en el Nº 362

SAAB 9000 i 2.3 16V



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 2.290 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 21,6 mkg (211 Nm)/3.800 rpm. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,1 s. 1.000 m. salida parada: 31,6 s. Velocidad máxima: 201 km/h. Consumo urbano: 9,4 l/100 km. A 90 km/h: 7,7 l/100 km. A 120 km/h: 10,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 49,5 m.
(Publicado en el Nº 359)

Precio 3.841.014 Ptas.

VIRTUDES

- Suavidad de funcionamiento
- Elasticidad
- Acabado y equipamiento

DEFECTOS

- Recorrido largo del cambio
- Rebotes del eje trasero
- Pérdidas de tracción

PRODIGIO DE SUAVIDAD

LA marca sueca Saab ha recurrido a un nuevo motor de más cilindrada para aumentar la potencia de sus versiones atmosféricas, a diferencia de otras marcas que se han inclinado por motores de seis cilindros. El resultado no ha podido ser mejor y se refleja en una palabra: suavidad. Es un motor que carece de cualquier tipo de vibración, con una elasticidad sea cual sea el régimen de giro y un rendimiento, comparables a un motor de seis cilindros. Es realmente sorprendente la capacidad que tiene para subir de vueltas y llegar a la zona alta del cuentarrevoluciones sin que se aprecie ningún bache de potencia, respondiendo con celeridad cuando pisamos el acelerador a fondo. El buen nivel de acabado y equipamiento es otra de las características del Saab 2.3.

VOLVO 960 24V



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 2.922 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 204 CV (150 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 27,2 mkg (267 Nm)/4.300 rpm. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Automática de 4 vel. Dirección: De cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 1.570 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,4 s. 1.000 m. salida parada: 30,5 s. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo urbano: 14,3 l/100 km. A 90 km/h: 10,5 l/100 km. A 120 km/h: 13,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 49,3 m.
(Publicado en el Nº: 373).

Precio 6.523.307 Ptas.

VIRTUDES

- Dirección agradable
- Confort de marcha
- Cambio automático excelente

DEFECTOS

- Túnel de transmisión abultado
- Consumo elevado
- Habitabilidad posterior

UN SUECO MUY LATINO

CON el Volvo 960 24V, se produce un acercamiento importante a los gustos y formas europeas. El primer cambio importante del nuevo Volvo afecta a su parte trasera que es ahora más redondeada y suave, en conjunto se trata de una berlina clásica de claro carácter familiar, pero con un aire muy actual. La amplitud interior sigue siendo muy vasta y la capacidad de carga del maletero excepcional. El motor destaca por estar construido enteramente en aluminio, ser muy ligero, suave, libre de vibraciones y con unas buenas cifras de par. En general la fiabilidad mecánica habla por sí sola: el aceite se cambia cada 15.000 kilómetros, las bujías duran 50.000 y las correas aguantan 80.000 kilómetros sin cambiar. Otro punto fuerte es el gran confort general.

FICHA TÉCNICA		
	605 SV TD	XM TD
Cilindrada (c.c.)	2.088	2.088
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	3	3
Alimentación	Inyec. mecánica y turbo	Inyec. mecánica y turbo
Potencia máx/rpm	110CV(80Kw)/4.300	110CV(80Kw)/4.300
Par máx/rpm	25,3mkg/2.000	25,3mkg/2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./ Discos
Peso (kg)	1.430	1.380
Acel. 0 a 100 km/h (s)	14,1	13,3
1.000 m. salida parada (s)	35,9	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,5	35,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,6	41,8
Vel. máx. (km/h)	193,2	192,9
Cons. urbano (l/100km)	8,9	9,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,1	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	6,8	6,8
Sonoridad a 90 km/ (db)	69,2	70,0
Frenada a 100 km/h (m)	50,1	48,6

BMW M-3 CABRIO



FICHA TECNICA
Cilindrada: 2.302 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 215 CV (158 Kw) a 6.750 rpm. Par máximo/rpm: 23,5 mkg (230 Nm)/4.600. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (delanteros/tras): Discos vent./discos con ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 1.360 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,8 s. 1.000 m. salida parada: 28,2 s. Velocidad máxima: 235,0 km/h. Consumo urbano: 13,9 l/100 km. A 90 km/h: 7,5 l/100 km. A 120 km/h: 10,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 35,8 m. (Publicado en el Nº 360).

Precio 9.847.603 Ptas.

VIRTUDES

- Motor brillante
- Cambio rápido y preciso
- Mecanismo capota

DEFECTOS

- Precio elevado
- Equipamiento incompleto
- Ruidos carrocería

EL PRECIO DEL VIENTO

EL BMW M-3 Cabrio es un coche muy especial, dispone de una mecánica muy potente, derivada de la segunda evolución del M-3 y de un diseño exclusivo decorado por Motorsport, filial de BMW y encargada de preparar coches de competición. Por lo tanto este BMW es un vehículo realizado artesanalmente y del que tan sólo pueden disfrutar unos cuantos privilegiados, no sólo por el precio, sino que además se comercializan unas pocas unidades. El motor con una potencia de 215 caballos permite disfrutar de unas sensacionales prestaciones.

Uno de los aspectos más importantes de un cabrio es la rigidez de su conjunto, que en este caso está muy bien resuelta gracias a unos refuerzos en los bajos.

LOTUS ELAN



FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.588 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y turbo. Potencia máxima: 165 CV (123 Kw) a 6.800 rpm. Par máximo/rpm: 20,4 mkg (143 nm)/6.600. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.020 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s. 1.000 m. salida parada: 27,9 s. Velocidad máxima: 219,2 km/h. Consumo urbano: 10,7 l/100 km. A 90 km/h: 7,4 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 41,1 m. (Publicado en el Nº 375)

Precio 6.000.000 Ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento impecable
- Frenos de carreras
- Capota muy manejable

DEFECTOS

- Ajuste de elementos plásticos
- Tres llaves diferentes
- Sonido del motor

ALTO VOLTAJE

LA legendaria marca de monoplasas de Fórmula 1, que tantas victorias ha conseguido en esa difícil especialidad, ha realizado un descapotable de capricho, el Elan, y con él vuelve a escena un nombre mítico. En esta ocasión la marca ha recurrido a un motor de 1.588 centímetros cúbicos, que gracias a un sistema de inyección combinado con un turbocompresor proporciona una magnífica potencia de 165 caballos, auténticos pura sangre capaces de lanzarlo a 220 kilómetros por hora. Además de tener un comportamiento ejemplar, que invita a conducir.

El diseño del Elan es todo un alarde de estilo, los especialistas que han colaborado en el proyecto han creado un descapotable de ensueño, con un innegable estilo deportivo.

BMW 850i/MERCEDES 500SL



DE PODER A PODER

POCAS veces se pueden juntar dos monstruos de la carretera como el BMW y el Mercedes. Aunque el enfrentamiento es inevitable, lo cierto es que ambos coches tienen unos condicionantes que los hacen dirigirse hacia públicos bastante diferentes. Por una parte tenemos el BMW con una carrocería que responde fielmente al concepto coupé 2+2, es decir dos amplias plazas para los ocupantes de los asientos

delanteros y dos ajustados espacios para ocupantes accidentales en las plazas posteriores. Por su parte, el SL dispone de una doble personalidad. Por una parte es un descapotable con todo lujo de detalles electrónicos. Pero si ponemos el techo duro se convierte en un atractivo coupé, con el inconveniente de disponer de tan sólo dos plazas, puesto que el mecanismo de la capota no deja sitio suficiente.

1º BMW 850i
En el 850 se conjugan unas excelentes prestaciones con una carrocería de cuatro plazas, muy racional.
Precio: 12.547.929 pts.

1º MERCEDES 500 SL
El SL es el descapotable más atractivo del momento. El poder del motor V8 hace de su conducción un placer.
Precio: 13.307.580 pts.

FICHA TECNICA

	BMW	MERCEDES
Cilindrada (c.c.)	4.988	4.973
Nº de cilindros	12, en V	8, en V
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electromecánica
Potencia máx/rpm	300 CV (221 Kw)/ 5.200	326 CV (240 Kw)/ 5.500
Par máx/rpm	45,9 mkg (450 Nm)/4.100	46 mkg (450 Nm)/4.000
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Autom. de 4 velocidades	Autom. de 4 velocidades
Dirección	Cremallera Servotronic	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos ABS	Discos vent./ Discos ABS
Peso (kg)	1.790	1.770
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,6	6,8
1.000 m. salida parada (s)	27,8	26,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	26,0	24,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	--	--
Vel. máx. (km/h)	250	250
Cons. urbano (l/100km)	17,2	16,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	9,3	10,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,1	12,0
Sonoridad a 90 km/ (db)	66,3	69,0
Frenada a 100 km/h (m)	42,7	43,8

No se puede decir que en este aspecto haya una ventaja de uno sobre otro, simplemente son diferentes.

En el apartado mecánico nos encontramos con un motor de doce cilindros en el BMW, con un derroche de tecnología y un potencial muy alto. En el otro frente nos encontramos con un ejemplar clásico de motor V8 con cuatro válvulas por cilindro.

Ambos modelos tienen su velocidad máxima limitada electrónicamente a 250 kilómetros por hora, pero en el resto de prestaciones el Mercedes resulta netamente más rápido que su rival que paga la diferencia de potencia de esta forma. Por otra parte el BMW se muestra más ágil que su rival que en virtud de unas suspensiones algo más blandas balancea un poco más.

La diferencia de precio, unas 800.000 pesetas, no debe ser decisiva a la hora de la elección.

Publicado en el Nº: 377

ALFA ROMEO SPIDER



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.962 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 126 CV (90,5 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo/rpm: 17,0 mkg (168 Nm)/4.200. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De tornillo asistida. Frenos (del/tras): Discos /Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.110 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s. 1.000 m. salida parada: 32,4 s. Velocidad máxima: 192,9 km/h. Consumo urbano: 10,9 l/100 km. A 90 km/h: 6,1 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 54,1 m. (Publicado en el Nº: 347).

Precio: No comercializado

VIRTUDES

- Mecanismo de la capota
- Línea agradable
- Dirección mejorada

DEFECTOS

- Reacciones del eje trasero
- Maletero pequeño
- Posición de conducción

RETORNO DE UN CLASICO

EL Alfa Romeo Spider es todo un clásico, que ha resistido impasible el paso del tiempo. Ahora recientemente la marca le ha sometido a un rejuvenecimiento, que le permitirá seguir en el mercado. Estéticamente la línea es mucho más redondeada y el interior aunque mantiene la misma arquitectura también ha sufrido alguna modificación. Antes de sentarnos al volante del

Spider hay que tener en cuenta que cuenta con soluciones mecánicas un poco antiguas y que en estos días pueden resultar un poco chocantes, aunque en el nuevo Spider algunos aspectos como la dirección han mejorado notablemente. El motor sigue siendo prácticamente el mismo pero con unos cambios en la distribución han conseguido unos mejorados consumos.

BMW 850 I



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 4.968 c.c. Número de cilindros: 12 en V. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 300CV (221 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 45,9 mkg (450 Nm)/4.100. Tracción: Trasera con ASC+T. Caja de cambios: Manual de 6 vel. Dirección: Cremallera Servotronic. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos. Suspensión (del/tras): Eje de montantes telescópicos/Eje integral. Peso en orden de marcha: 1.790 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s. 1.000 m. salida parada: 26,6 s. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo urbano: 18,1 l/100 km. A 90 km/h: 9,0 l/100 km. A 120 km/h: 10,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 42,7 m. (Publicado en el Nº 382)

Precio 12.547.929 Ptas.

VIRTUDES

- Excelente comportamiento
- Bajo nivel sonoro
- Dirección rápida y precisa

DEFECTOS

- Cambio brusco
- Plazas traseras pequeñas
- Opciones caras

EL NOMBRE DEL PLACER

Al finales del verano pasado aparecía en nuestro mercado uno de los coches más fascinantes para desplazarse por carretera. Un comportamiento fuera de lo común, el máximo confort sin renunciar a su condición de coupé y la seductora sensación de manejar el poderoso doce cilindros de BMW, son datos más que suficientes para colmar de felicidad a cualquier conductor que sepa

apreciar lo mejor. En su interior sorprende por encima de todo, el silencio de marcha, tanto por el motor como por la ausencia de ruidos aerodinámicos. Cuenta con innumerables sistemas electrónicos y de alerta. Los frenos incluso a alta velocidad son potentes y seguros y no dan síntomas de pérdida de eficacia. Claro, que, todo tiene su precio y éste es su principal problema.

CHEVROLET CORVETTE ZR 1



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 5.727 c.c. Número de cilindros: 8 en V. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 375 CV (276 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo/rpm: 53,9 mkg (528 Nm)/4.500. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 6 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos vent. y sistema antibloqueo. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.573 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,7 s. 1.000 m. salida parada: 24,2 s. Velocidad máxima: 288 km/h. Consumo urbano: 16,8 l/100 km. A 90 km/h: 10,1 l/100 km. A 120 km/h: 11,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 30,2 m. (Publicado en el Nº: 376).

Precio 14.000.000 Ptas.

VIRTUDES

- Mecánica moderna y brillante
- Prestaciones
- Comportamiento rutero

DEFECTOS

- Tapa de gasolina sin llave
- Cambio lento
- Consumo alto

MAS QUE FANTASTICO

TIENE el poder seductor de algunos productos americanos, con un porte que deja la boca abierta. Es un deportivo americano con el que todos hemos soñado alguna vez y que reúne todo un compendio de soluciones de vanguardia. Este modelo es el definitivo que se comercializa en Europa y para ello ha tenido que sufrir unas reformas en algunos apartados que no terminaban de en-

cajar en el viejo continente. Buena prueba de ello es que el cuadro de instrumentos digital ha dado paso a uno analógico.

El motor realizado en aluminio con 5,7 litros de cilindrada tiene una potencia de 375 caballos que lo impulsan a una velocidad cercana a los 290 kilómetros por hora y hacen sentir a su conductor las más fuertes sensaciones.

MAZDA RX 7 CABRIO



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.616 c.c. Número de cilindros: 2 Rotores en línea. Alimentación: Inyección turbo-alimentada 13 B-turbo. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo/rpm: 27,0 mkg (265 Nm)/3.500. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Discos ventilados con ABS. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/ 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/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 39,8 m. (Publicado en el Nº 341)

Precio 6.954.570 Ptas.

VIRTUDES

- Mecanismo de la capota
- Acabado impecable
- Motor progresivo

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Mando de luces
- Sólo gasolina sin plomo

BUENOS AIRES

CUANDO un conductor se sienta al volante de este deportivo japonés y pone su motor en marcha, encuentra unas sensaciones distintas al placer de conducir. Girando la llave y acelerando ligeramente se da uno cuenta de que bajo el capó no se mueve un motor tradicional, sino el único coche del mundo con un motor rotativo de serie. Lo que más destaca de este motor no es su po-

tencia, sino la forma en que la desarrolla, suave como la seda. La progresividad del motor es parecida a la de un coche eléctrico. En su interior se disfruta de un acabado extraordinario, una multitud de relojes inunda nuestra vista y todo encaja a la perfección. Su precio resulta razonable teniendo en cuenta su carácter exclusivo y las pocas unidades concedidas de importación en España.

HIJOS DEL VIENTO

CON la llegada del Calibra al mercado nacional, se ha animado considerablemente el sector de los coupés deportivos que hasta ahora estaba dominado por los japoneses. El Opel, después de un larguísimo proceso de desarrollo, ofrece un diseño muy vanguardista y un motor portentoso, ampliamente probado en el Vectra. El buen conjunto conseguido tiene, además, la ventaja de resultar muy económico, puesto que el Calibra resulta el más barato de sus rivales, con un nivel de equipamiento similar o superior.

Al enfrentar el Opel Calibra 16V frente al Audi Coupe 20V, el Nissan 200 SX y el Toyota Celica 2.0 GTi, nos enfrentamos a una difícil misión, puesto que en este tipo de coche influye decisivamente el factor estético. En este punto, tenemos cuatro líneas muy afiladas, de las cuales, es la del Opel la que mejor coeficiente de penetración aerodinámica ofrece con un Cx de tan sólo 0,29.

En el apartado de las mecánicas hay de todo, desde un cinco cilindros, hasta un 1.8 sobrealimentado. El motor más brillante es precisamente el del Nissan, que gracias al turbo consigue las mejores cifras. El Toyota tiene un motor bastante equilibrado, pero se echa en falta un poco de carácter en baja, mientras que el del Opel resulta ruidoso, pero francamente eficaz a cualquier régimen. Por último mencionaremos el cinco cilindros de Audi, que destaca por su gran suavidad de funcionamiento y su energía a 6.000 revoluciones por minuto, pero que por el contrario resulta decepcionante en cuanto se deja caer de vueltas. Los largos desarrollos tienen también algo que decir en esta pequeña frustración.

Dentro de la filosofía de coches de claro talante deportivo, se nota un claro esfuerzo de los fabricantes por dotar a sus modelos de un comportamiento excelente bajo cualquier condición. En este aspecto, sin duda es el Audi el que destaca por la eficacia y seguridad con que se mueve. El conductor aprecia nada más arrancar la seguridad que emana de sus reacciones. El Toyota y el Opel



FICHA TÉCNICA

	OPEL	AUDI	NISSAN	TOYOTA
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.994	1.809	1.998
Nº de cilindros	4	5	4	4
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección y turbo	Inyección
Potencia máx/rpm	150cv(110kw)/6.000	160cv(118kw)/6.200	171cv(126kw)/6.400	160cv(118kw)/6.600
Par máx/rpm	20,0kgm(196nm)/4.800	20,4kgm(200nm)/4.500	23,3kgm(228nm)/4.000	23,7(191nm)/4.800
Tracción	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
Dirección	De Cremallera, Servo	Cremallera servo	Cremallera servo	Cremallera servo
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos	Discos/Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.195	1.200	1.270	1.175
Acel. 0-100 km/h (s)	9,1	8,8	7,9	8,4
1.000 m. salida parada (s)	29,8	29,9	27,1	29,8
Rec 1km desde 40 km/h IV	33,6	33,4	31,0	33,6
Rec 1km desde 40km/h V	39,6	37,1	36,5	38,4
Vel. Max (km/h)	221,2	212,2	227,4	215,8
Cons. urbano (l/100km)	10,7	12,6	12,0	10,5
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,7	6,9	7,5	6,1
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,1	9,3	11,0	7,8
Sonoridad a 90km/h (dB)	65,5	65,0	64,7	63,5
Frenada a 100 km/h (m)	45,8	46,4	48,7	43,7

no quedan muy atrás pero sus reacciones son más convencionales y muestran con claridad que son de tracción delantera. Por su parte, el Nissan queda por detrás de sus competidores en este aspecto, puesto que su tracción a las ruedas traseras y una suspensión poco apropiada para rodar deprisa pueden llegar a poner en apuros a los conductores menos expertos.

El confort también es un punto que hay que examinar con minuciosidad, puesto que el cliente típico de estos coches suele ser exigente en este aspecto. Una vez más es el Audi el que mejor parado sale, puesto que el silencio y suavidad de funcionamiento del cinco cilindros supera ampliamente a sus rivales. Las suspensiones y el confort de los asientos también son determinantes en este aspecto. El Toyota hace gala de un buen confort. Las suspensiones son más bien blanditas y el motor no se deja oír demasiado. Como suele ser habi-

tual en los coches japoneses, se ha cuidado mucho la terminación interior, y aunque el habitáculo es bastante justo, permite viajar con un buen nivel de confort. Es destacable el excelente sistema de climatización. El Calibra se decanta por unas suspensiones más duras, por lo cual los ocupantes se ven más agitados. El motor deja sentir su poderío en forma de un bramido permanente que acaba siendo un poco molesto. Los asientos y el puesto de conducción son correctos. Finalmente queda el Nissan que no se ve muy favorecido en este aspecto, puesto que el motor es bastante ruidoso, y aunque las suspensiones no transmiten demasiado los baches, los asientos son totalmente planos y resultan incómodos.

No es fácil tomar una decisión sobre cuál de los cuatro es el mejor, pero lo que sí resulta cierto es que el Calibra se ha revelado como la opción más racional dentro de lo poco racional que puede parecer la compra de un coche en el que las plazas traseras son casi simbólicas. El Calibra tiene todo lo que ofrecen los demás, a un precio muy interesante y con un diseño muy actual. Las plazas posteriores son utilizables, aunque no excesivamente cómodas. Por su parte el Audi es el más caro pero a su favor presenta aspectos tan buenos como el comportamiento o la calidad de acabado que está al mejor nivel. También hay que apuntar en el marcador del Audi el hecho de ser el que mejor accesibilidad y espacio ofrece en las plazas traseras. Es un auténtico cuatro plazas, mientras que el resto se tienen que conformar con la ambigua denominación 2+2. Es una lástima que el motor y los desarrollos no se adecúen a lo que el comprador espera de un coche de esta categoría.

El Toyota tiene un discreto encanto en sus formas modernas. Está muy bien realizado con una terminación muy cuidada. Las plazas traseras son justas aunque permiten salir de un apuro en un momento dado.

El Nissan 200SX tiene el inconveniente de ser un producto muy específicamente pensado para los gustos americanos. No obstante es un buen coche con una línea muy atractiva y con el pulcro acabado que dan los japoneses a todos sus productos.

Probado en el Nº 355

1º OPEL CALIBRA 16V
El Calibra sale vencedor en virtud de su excelente motor y novedoso diseño de carrocería.
Precio: 3.584.203 pts

2º AUDI COUPE 20V
Es un coche muy confortable y bien acabado. El comportamiento no tiene la menor pega, pero el motor es muy perezoso. Precio: 4.495.205 pts

3º TOYOTA CELICA
El Celica es un coche muy equilibrado que destaca por un motor muy económico y un buen comportamiento. Precio: 4.186.614 pts

4º NISSAN 200SX
El motor turboalimentado concede buenas prestaciones pero el comportamiento es algo más delicado que en sus competidores. Precio: 4.290.914 pts

MERCEDES 300 CE 24V. / MASERATI 222



RAZAS OCULTAS

SON dos modelos similares en concepto y prestaciones pero con algunas diferencias si nos referimos al precio o al tipo de cliente que terminará comprando uno u otro.

El Maserati va a proporcionar al comprador aceleraciones fulgurantes y reacciones vivas, incluso bruscas, que necesitarán unas manos expertas para obtener los mejores resultados. No en vano se trata de un motor con doble tur-

bo y una potencia de 250 caballos algo complicados de dosificar. Acompañando tan impresionante mecánica el conductor se encuentra rodeado de lujo por todas partes.

En el alemán se obtienen prácticamente los mismos resultados sólo que por otros caminos. No se entrega la potencia bruscamente aunque son 231 caballos los que proporciona el seis cilindros en línea de 24 válvulas. Es cierto

1ª MASERATI
La clave de este primer puesto tiene una lectura clara, es el que más ofrece por menos dinero.
Precio: 7.347.316 Ptas.

2ª MERCEDES
Como normalmente ocurre, la firma alemana hace pagar caro sus productos. Sin embargo la calidad es impresionante.
Precio: 8.037.055 Ptas.

qué no se consiguen las cifras del italiano, pero las prestaciones del Mercedes no son nada despreciables. La madera, el cuero y en general el excelente acabado reina también en el alemán.

El 300 CE 24 válvulas se toma la revancha en comportamiento. En cualquier condición su comportamiento es perfecto.

El sistema antibloqueo de frenos sólo es de serie en el alemán, sin embargo puestos a hablar de equipamiento nos encontramos con un Maserati que incorpora climatizador automático, regulación de asientos eléctrica, llantas de aleación, autoblocante, etcétera. En cambio en Mercedes todo esto se paga con un sobreprecio exagerado.

Maserati es igual a entrar en la leyenda con una potencia extraordinaria bajo el pie derecho. Mercedes enamora a los amantes de los vehículos deportivos con clase.

Probado en el Nº 374

FICHA TÉCNICA

	MASERATI	MERCEDES
Cilindrada (c.c.)	2.790	2.960
Nº de cilindros	6, en V	6, en línea
Nº de válvulas por cilindro	3	4
Alimentación	Inyec. elect. y dos turbos	Inyec. electromecánica
Potencia máx/rpm	250 CV (184 Kw)/ 5.600	231 CV (170 Kw)/ 6.300
Par máx/rpm	39,2 mkg (385 Nm)/3.600	27 mkg (265 Nm)/ 4.600
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Autom. de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos	Discos vent./ Discos ABS
Peso (kg)	1.240	1.470
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,5	8,6
1.000 m. salida parada (s)	27,8	29,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	29,7	27,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	32,1	27,8
Vel. máx. (km/h)	223,5	228
Cons. urbano (l/100km)	17,4	15,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	9,0	9,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	12,3	10,8
Sonoridad a 90 km/ (db)	65,8	61,7
Frenada a 100 km/h (m)	57,3	42,8

JAGUAR XJ6 3.2



PLENITUD DE FACULTADES

CON la incorporación del nuevo seis cilindros de 3,2 litros y una culata semejante a la del 4.0, la gama llega a su plenitud con unos motores técnicamente avanzados. El compromiso de la marca británica de adaptarse a la normativa sobre emisiones de gases les llevó a diseñar un motor técnicamente avanzado, después de recibir los retoques justos para estar a la altura de la

competencia. A los mandos del XJ6 los kilómetros pasan sin notarse apenas y la suavidad del motor no permite que las vibraciones alcancen a sus ocupantes. Los consumos se mantienen razonables, en torno a los diez litros. El equipo de música desarrollado en colaboración con Alpine es otra de las novedades en su equipamiento. En síntesis, el «Peque» Jaguar vale la pena.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 3.239 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo/rpm: 20,4 mkg (298 Nm)/4.000. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos, ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.800 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,1 s. 1.000 m. salida parada: 30,4 s. Velocidad máxima: 209,7 km/h. Consumo urbano: 14,8 l/100 km. A 120 km/h: 10,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,4 m. (Publicado en el Nº 367)

Precio: 6.464.000 Ptas.

VIRTUDES

- Motor energético y agradable
- Comportamiento noble
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Asientos bajos
- Dirección muy asistida
- Luz de cruce justa

MASERATI 2.8 SPIDER



CAPRICO MAJESTUOSO

EL Maserati 2.8 Spider tiene los argumentos de un verdadero deportivo: un motor fantástico que empuja con furia a partir de 3.000 revoluciones por minuto, un sistema de frenos impresionante y una dirección tan suave como rápida, el cambio se maneja con la precisión de un reloj suizo y las marchas entran con un golpe seco de muñeca, como corresponde a un automóvil de

raza. Los recorridos son cortos y no hay el menor riesgo de equivocación. Sus 250 caballos le permiten aceleraciones fulgurantes y una velocidad punta de más de 230 por hora. El acabado del Spider es impecable. Todos los elementos están tratados con delicadeza y no es posible percibir ni el menor fallo. El equipamiento sólo admite piropos, monta todo lo imaginable.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 2.790 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica y dos turbocompresores. Potencia máxima: 250 CV (184 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo/rpm: 39,2 mkg (385Nm)/3.600. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,7 s. 1.000 m. salida parada: 27,3 s. Velocidad máxima: 234,3 km/h. Consumo urbano: 17,4 l/100 km. A 120 km/h: 12,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 43,2 m. (Publicado en el Nº 356)

Precio 8.556.488 Ptas.

VIRTUDES

- Mecánica deportiva
- Frenos muy eficaces
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Volante resbaladizo
- Quinta muy ahorrativa
- Diámetro de giro grande

VW CORRADO 16V./ VOLVO 480 TURBO



FUERA DE LO HABITUAL

SON dos coupés caprichosos, dos claros exponentes de un grupo de privilegiados automóviles a los que acceden aquellos que no se conforman con un turismo deportivo.

El sueco cuenta con uno de los motores turboalimentados más progresivos que existen y con 122 caballos muy utilizables en todo momento. En el Corrado se ha utilizado el motor que llevan los Golf 16V, con 136 caballos y bas-

tante pereza para subir de vueltas. El cambio del Corrado es algo lento de utilizar, sin embargo se encuentra con un rival en el que se han adaptado unos desarrollos bastante largos que influyen de lleno en las recuperaciones, por lo que ambos encuentran un handicap en este sentido.

En comportamiento el primer puesto hay que adjudicárselo al Corrado, con una suspensión más firme que, todo

1º CORRADO 16V
En confort y carnicería los dos modelos quedan empatados. El Volkswagen destaca en comportamiento y economía.
Precio: 3.666.014 Ptas.

1º 480 TURBO
Su brillantez mecánica y rendimiento consigue desbancar en este sentido al alemán.
Precio: 3.621.637 Ptas.

hay que decirlo, también resulta más incómoda para los ocupantes. En el Volvo se ha intentado conseguir un buen compromiso, pero finalmente se ha cuidado más la comodidad de los pasajeros, además de contar con un eje trasero bastante recalcitrante.

En habitabilidad se lleva la palma el sueco que se enfrenta sin embargo a un puesto de conducción en el Volkswagen, ideal.

Pero es en acabado en el aspecto que un coche alemán suele destacar y el Corrado no es una excepción.

En definitiva se trata de dos buenos vehículos con dos distintos tipos de clientela. La que prefiere efectividad a cambio de ceder unos segundos en prestaciones y la que se inclina por una de las mecánicas con turbo más equilibradas pero que no puede mantener un ritmo en curvas tan alto como el alemán.

Probados en el Nº 346

FICHA TÉCNICA

	CORRADO 16V	480 TURBO
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.721
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Iny. elec. y Turbo
Potencia máx/rpm	136/6.300	122/5.400
Par máx/rpm	16,5/4.800	17,8/3.300
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos	Discos vent./ Discos ABS
Peso (kg)	1.158	1.040
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,3	7,2
1.000 m. salida parada (s)	31,1	29,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,9	32,3
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,1	37,8
Vel. máx. (km/h)	207	207
Cons. urbano (l/100km)	11,8	10,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,4	6,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,0	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,8	67,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,8	44,4

NISSAN 300 ZX TWIN TURBO



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 2.960 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Núm. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica y doble turbo con intercooler. Potencia máxima: 283 CV (208 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo/rpm: 38,2 mkg (375 Nm)/3.600. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados con ABS. Suspensión (del/tras): Independiente de brazos múltiples. Peso en orden de marcha: 1.585 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,4 s. 1.000 m. salida parada: 26,2 s. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo urbano: 16 l/100 km. A 90 km/h: 9,2 l/100 km. A 120 km/h: 11,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,8 m. (Publicado en el Nº: 372).

Precio 8.037.846 Ptas.

VIRTUDES

- Precio
- Motor
- Comportamiento

DEFECTOS

- Peso
- Consumo
- Autonomía

APUESTA AMARILLA

LA respuesta de Nissan a los rápidos deportivos alemanes e italianos, como los Porsche o los Ferrari, ha sido el 300 ZX, un rabioso deportivo con motor de tres litros y dos turbocompresores que entrega nada menos que 283 caballos de potencia.

Con un comportamiento irreprochable, un equipamiento e instrumentación de primera y un acabado digno de los

mejores coches de lujo, el Nissan 300 ZX no sólo no tiene nada que envidiar a sus competidores, sino que además les aventaja en el precio: poco más de ocho millones de pesetas.

Las prestaciones son de primer orden, con una velocidad máxima autolimitada a 250 kilómetros por hora y unas aceleraciones fulgurantes que lo lanzan a cien por hora en un suspiro.

PORSCHE CARRERA 2 TIPTRONIC



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 3.600 c.c. Número de cilindros: 6 horizontales opuestos. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 250 CV (184 Kw) a 6.400 r.p.m. Par máximo/rpm: 31,6 mkg (309 Nm)/4.800. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Automática de 4 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados con ABS. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Brazos tirados. Peso en orden de marcha: 1.380 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,7 s. 1.000 m. salida parada: 26,8 s. Velocidad máxima: 256,8 km/h. Consumo urbano: 16,2 l/100 km. A 90 km/h: 8,1 l/100 km. A 120 km/h: 10,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 39,2 m. (Publicado en el Nº: 350).

Precio 11.295.093 Ptas.

VIRTUDES

- Frenos fabulosos
- Cambio excepcional
- Facilidad y suavidad de manejo

DEFECTOS

- Precio muy alto
- Climatización algo justa
- Suspensión anterior dura

EL CAMBIO MAGICO

LOS cambios automáticos actuales tienen grandes virtudes, pero en determinadas circunstancias carecen de la agresividad que puede imponer un cambio manual. Porsche ha sido una vez más la marca que ha tomado la iniciativa en paliar este problema y ha desarrollado un cambio automático que puede también utilizarse de forma manual cuando el conductor requiere una

utilización más deportiva: el cambio Tiptronic. El sistema de accionamiento tiene dos carriles, uno que dispone del cambio automático convencional y otro a la derecha que cambia de velocidad al accionarlo hacia delante o reduce al tirar hacia atrás de forma manual. De esta forma, el Carrera 2 puede ser conducido con la dulzura de una ancianita o con la fiereza de un velocista nato.

AUDI COUPE QUATTRO/OPEL CALIBRA



COUPES CON GARRA

NUESTRO mercado no se distingue por una gran afición a los coches de tracción total, pero lo cierto es que poco a poco van proliferando los modelos con este tipo de sistemas. Los coupés deportivos no son una excepción y también se aprovechan de las evidentes ventajas que aportan los sistemas de tracción a las cuatro ruedas. Hoy por hoy los dos máximos exponentes de este peculiar segmento son el

Audi Coupé Quattro, con el motor de dos litros y 20 válvulas, y el Opel Calibra 16V 4x4.

Los dos responden a los mismos criterios y ofrecen unas carrocerías modernas y atractivas. El sistema de tracción a las cuatro ruedas es mejor en el Audi, no en balde esta marca ha sido pionera en este campo, pero esta diferencia no compensa el millón de pesetas de diferencia respecto a su rival. En

1ª OPEL CALIBRA
El Calibra resulta muy equilibrado y dispone de un motor muy alegre. La tracción a las cuatro ruedas es limitada.
Precio: 4.047.202 pts

2ª AUDI COUPE QUATTRO
Tiene un comportamiento excelente pero le traiciona un motor muy tranquilo. El acabado es bueno pero caro.
Precio: 5.051.303 pts

FICHA TÉCNICA

	AUDI	OPEL
Cilindrada (c.c.)	1.994	1.998
Nº de cilindros	5 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia máx/rpm	169 CV (118 Kw)/ 6.200	150 CV (110 Kw)/ 6.000
Par máx/rpm	19,6 mkg (200 Nm)/4.500	150 mkg (196Nm)/ 4.800
Tracción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./ Discos ABS
Peso (kg)	1.320	1.319
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,5	10,2
1.000 m. salida parada (s)	31,8	31,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,3	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,5	38,5
Vel. máx. (km/h)	209,2	209,5
Cons. urbano (l/100km)	13,3	12,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,6	7,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,3	9,9
Sonoridad a 90 km/ (db)	64,6	65,5
Frenada a 100 km/h (m)	46,4	47,2

cambio, el motor del Opel resulta mucho más alegre y utilizable, mientras que el cinco cilindros del Audi empieza a mostrar su energía por encima de las 4.500 revoluciones por minuto. Otra ventaja del Audi es su mejor habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras, que son perfectamente utilizables como en cualquier berlina.

En términos generales se puede decir que el Audi tiene un carácter más burgués y ofrece un confort superior y una calidad de acabado al mejor nivel. Por su parte el Calibra se decanta por un público más deportista, con unas suspensiones más duras pero con un precio sin competencia. El sistema de tracción a las cuatro ruedas del Opel es más sencillo, pero en condiciones normales es igualmente efectivo. La conducción del Calibra es más relajada gracias a lo aprovechable del motor y al buen diseño del puesto de conducción.

Publicado en el Nº 379

DEFENDER 90/LAND CRUISER TI



DISTINTA FILOSOFIA

SE trata de los todo terreno por excelencia, dos modelos que llevan en el mercado un buen número de años y que gracias a las acertadas modificaciones que les han ido introduciendo sus respectivas marcas siguen estando actuales. Sin embargo y aunque comparten muchos puntos en común son dos coches dirigidos a distinta clientela. El Land Rover Defender está orientado hacia el usuario que necesita un vehícu-

lo de este tipo para desarrollar las más duras tareas en campo a través. Por contra el comprador del Toyota Land Cruiser busca además de un coche capaz de moverse por campo un vehículo que le sirva para un uso diario. Por tanto el Defender tiene un acabado y una terminación muy espartana, sin concesiones al lujo, buscando que sea un vehículo robusto. El Land Cruiser por su parte ofrece un acabado sensa-

1ª DEFENDER
Ocupa esta posición porque en un uso todo terreno se desenvuelve mejor con una mecánica superior.
Precio: 2.544.919 ptas.

2ª LAND CRUISER
Este modelo con un uso más urbano tiene un acabado y equipamiento muy superior al de su rival.
Precio: 3.108.403 ptas.

FICHA TÉCNICA

	DEFENDER	LAND CRUISER
Cilindrada (c.c.)	2.485	2.499
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. directa y turbo	Inyec. indirecta y turbo
Potencia máx/rpm	107CV(78Kw)/3.800	114CV(84Kw)/4.200
Par máx/rpm	26,0mkg(255Nm)/1.800	28,3mkg(277Nm)/2.350
Tracción	Permanente a las 4 rue.	Trasera o total
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	De tornillo asistida	Rec. de bolas asistida
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos vent./ Tambores
Peso (kg)	1.745	1.835
Acel. 0 a 100 km/h (s)	19,1	20,2
1.000 m. salida parada (s)	40,0	38,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	38,7	38,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,3	42,7
Vel. máx. (km/h)	132,7	144,5
Cons. urbano (l/100km)	10,4	13,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	9,4	9,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	15,3	14,7
Sonoridad a 90 km/ (db)	74,3	72,4
Frenada a 100 km/h (m)	61,4	58,7

cional que muy poco tiene que envidiar a un turismo.

Si en todo lo que se refiere a terminación y equipamiento el Land Cruiser es infinitamente superior al Defender, a la hora de analizar los distintos apartados mecánicos sucede lo contrario y es el Defender el que se muestra superior. Por lo que respecta al motor los dos tienen una cilindrada muy similar y recurren a un turbocompresor para aumentar el rendimiento. El del Land Cruiser es novedad, la marca ha desestimado el motor de cinco cilindros que venía utilizando hasta ahora y se ha decidido por uno de cuatro, que permite unas mejores prestaciones. En el Defender se han inclinado por el que viene utilizando el Discovery. Respecto a las suspensiones y sistema de tracción, el Defender con unos esquemas similares a los del Discovery es superior al Toyota con unas soluciones más veteranas.

Publicado en el Nº 380



JEEP CHEROKEE LIMITED



ORIGINAL U.S.A.

CON un precio cercano a los cinco millones de pesetas, el Cherokee Limited es un avance a lo que será la entrada de Renault en el mundo de los todo terreno. Este todo terreno de origen genuinamente americano entró en nuestro mercado a mediados del pasado año importado por la marca del rombo y se hizo un hueco en el segmento de los todo terreno de lujo. Con un precio

cercano a los cinco millones de pesetas, el Cherokee ofrece un equipamiento muy bueno, además de usar un potente motor de seis cilindros, que utiliza más gasolina de la deseada, pero posibilita una utilización en carretera muy desahogada, gracias a sus magníficas prestaciones. En el campo aguanta bien el trato duro, pero su especialidad son las pistas y no las zonas trialeras.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 3.988 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 178 CV (131 Kw) a 4.450 r.p.m. Par máximo/rpm: 30,1 mkg (295 Nm)/2.800. Tracción: Engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Automática de 4 vel. Dirección: Recirculación de bolas, asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados/Tambores. Suspensión (del/tras): Eje rígido/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.500 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,1 s. 1.000 m. salida parada: 33,1 s. Velocidad máxima: 167,7 km/h. Consumo urbano: 17,7 l/100 km. A 90 km/h: 10,2 l/100 km. A 120 km/h: 14,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 54,8 m. (Publicado en el Nº 345).

Precio 4.842.763 Ptas.

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Motor potente
- Equipamiento

DEFECTOS

- Ausencia del ABS
- Dirección ligera
- Frenos justos

SUZUKI VITARA



DE LA CIUDAD AL CAMPO

PASAR de la ciudad a la montaña es tarea fácil con el Suzuki Vitara, un pequeño todo terreno que no ha sustituido al ágil y divertido Suzuki Samurai pero sí se ha situado en un escalón algo más alto, por su motor más potente y mejor equipamiento.

Con un diseño muy agradable y un interior mucho más completo que el de su hermano pequeño, el Suzuki Vitara

ha sido un auténtico boom entre la gente joven que disfruta de la conducción todo terreno pero, que a su vez, necesita el coche para una utilización diaria. Sus aptitudes en el campo son excelentes, gracias a su recortado tamaño, mientras que en carretera se mueve con soltura y supera los 140 por hora. Además resulta bastante cómodo, por recurrir a unos amortiguadores en vez de ballestas.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.590 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Núm. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo/rpm: 12,5 mkg (122 nm)/3.100. Tracción: Total engranable. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Circulación de bolas, asistida (opc). Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión (del/tras): Tipo McPherson/Articulación libre. Peso en orden de marcha: 990 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,6 s. 1.000 m. salida parada: 38,6 s. Velocidad máxima: 141,5 km/h. Consumo urbano: 9,3 l/100 km. A 90 km/h: 8,5 l/100 km. A 120 km/h: 14,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,3 m. (Publicado en el Nº 343).

Precio 1.787.169 Ptas.

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Comportamiento
- Climatización

DEFECTOS

- Ruidos aerodinámicos
- Maletero pequeño
- Consumo elevado



FERVE PARIS- DAKAR

© THIERRY SABINE ORGANISATION
P.A. PROMOVIF 1986



F-705 ESPECIAL, COCHE Y MOTO

Un cargador de baterías de serie, que ha demostrado en todo momento su gran potencia y fiabilidad en las condiciones más comprometidas y adversas.

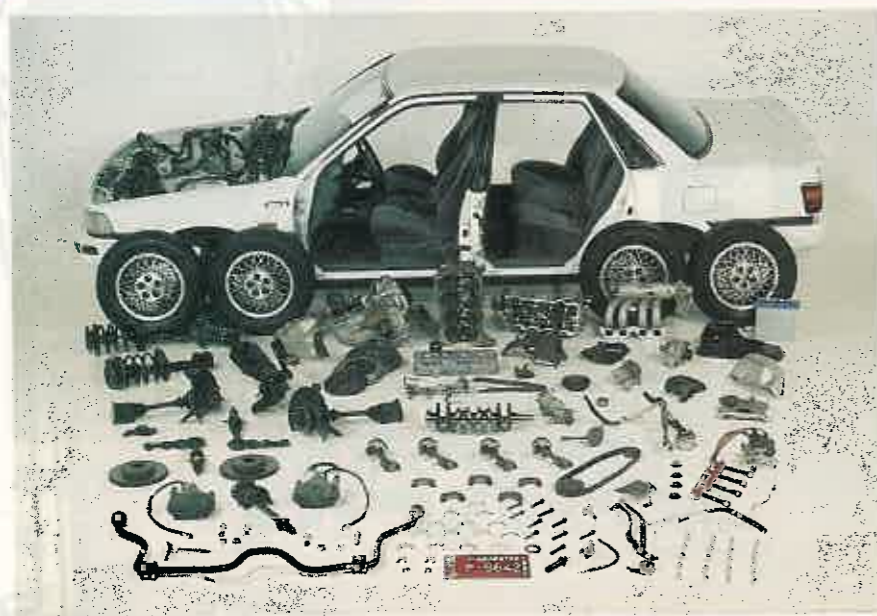
CARACTERÍSTICAS:
220 V - 50/60 Hz - 6/12 V
1,5/4 A arith - 2/5,5 A eff

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

UN AÑO DE PRUEBAS
30.000 KMS.

TOYOTA CAMRY A LOS 30.000 KMS.



Su virtud más importante es la excelente calidad de los materiales utilizados que le aseguran una gran fiabilidad y por lo tanto una larga vida. Buena prueba de ello es el mínimo desgaste de su motor. El usuario no tiene nada más que limitarse a realizarle el mantenimiento más elemental y hacer los cambios de aceite cuando recomienda el fabricante.

Una vez despiezado el Toyota Camry, se pudo comprobar que el desgaste de las piezas del motor había sido mínimo. La única pega que presentó el coche al final de la prueba fue que uno de los silbblocks que van pegados en el puente delantero, para sujetar el motor y evitar que pueda balancear, se había despegado.

A lo largo de la prueba el consumo medio fue de 9,3 litros, un poco más elevado de lo normal, pero lógico por la alta velocidad media obtenida. Otra pequeña pega surgió en el selector de cambio que poco a poco alcanzó una imprecisión patente.

Publicado en el N° 356

CALIDAD DE PRIMERA

UNA vez analizados todos los puntos esenciales del Toyota Camry tras la prueba de los 30.000 kilómetros se pueden sacar unas conclusiones muy claras. Se trata de un magnífico coche familiar, con un acabado impecable, una gran habitabilidad y un equipamiento de primera.

OPEL VECTRA GT A LOS 30.000 KM



unas prestaciones muy honestas y con un excelente comportamiento. Una de las grandes virtudes es la calidad de los materiales que ha empleado el fabricante, lo que contribuye a que el usuario pueda utilizar el coche durante un número elevado de kilómetros.

Las críticas más duras de los probadores fueron para el ruido que el motor hacía a partir de 3.000 revoluciones, aunque les encantó su rendimiento. Con respecto a la caja de cambios la opinión general fue de que el selector era impreciso, con unos recorridos largos. Tampoco gustó la quinta velocidad que resultaba un poco larga. El acabado de los interiores es bueno y dispone de una buena habitabilidad.

Una vez desmontado el motor se pudo comprobar que presentaba un estado inmejorable, prácticamente sin desgaste. El gasto de aceite durante la prueba fue nulo. Por último se detectaron holguras en uno de los palieres por defecto de fabricación y un desgaste en la bomba del agua poco alarmante.

Probado en el N° 348

ROBUSTEZ ALEMANA

TRAS nuestra prueba de 30.000 kilómetros y posterior análisis de los diferentes elementos, el Opel Vectra GT ha salido airoso. Se le puede considerar sin ningún inconveniente un buen coche familiar, con una gran habitabilidad y capacidad de carga del maletero, que dispone de un motor capaz de ofrecer

Goodyear lo consigue



Silencio, se rueda.

Goodyear Eagle NCT-2



Al fin una cubierta silenciosa. Eagle NCT-2 no sólo ofrece seguridad a toda prueba. Con Eagle NCT-2 disfrutará el sonido del silencio, porque la variación bidimensional de sus tacos, más pequeños y flexibles, elimina la resonancia y aumenta el confort de marcha. Con Eagle NCT-2 se rueda en silencio, con toda seguridad, porque gracias al aumento de su rigidez transversal, se obtiene una respuesta al volante de lo más precisa, tanto en seco como en mojado. Todo es posible con Goodyear. Ruede con Eagle NCT-2 y hasta oirá el CRI CRI de los grillos.



LAS NUEVAS TECNICAS A EXAMEN

A lo largo de todo un año, la Redacción de Motor 16 no sólo ha efectuado cerca de 300 pruebas de coches, sino que hemos sometido a rigurosos ensayos muchos elementos de seguridad o mecánicos.

NEUMATICOS.

LAS seis cubiertas de perfil bajo de mayor difusión en España fueron ensayadas en todas las condiciones posibles, en la pista de pruebas de Continental, en Hannover con estos resultados:

* **Continental CT 21:** Transmite sensación de seguridad; buen agarre. Progresiva y seca de reacciones. Su mayor defecto es el patinamiento en aceleración en mojado.

* **Firestone F-560:** Es poco progresiva pero ofrece un buen comportamiento. Algo ruidosa y de desgaste rápido. Le gusta poco el agua.

* **Good Year GT-70:** No es ninguna maravilla en agarre y tiene reacciones bruscas, pero tiene una duración superior a la de sus rivales.

* **Michelin MXL:** Muy buena en comportamiento en curva rápida, pero algo lenta de reacciones en curvas encadenadas. Progresiva y noble.

* **Pirelli P-2000:** Excelente agarre, es algo lenta de reacciones y menos progresiva que la Michelin.

* **Uniroyal Rallye 380/70:** Muy progresiva y confortable. Su fuerte es el comportamiento en agua, tanto en agarre como en frenada. Poca duración.

Como balance final hay que mencionar que las diferencias entre estos neumáticos de perfil 70 son verdaderamente escasas. Cuando se habla de mejor o peor agarre, hablamos de décimas de segundo, a menudo inapreciable para un conductor medio. La jerarquía entre estos seis neumáticos resultó ser: 1ª

Neumáticos, frenos antibloqueo, gasolinas sin plomo, luces o tracciones integrales, por citar algunos, han sido nuestro objeto de atención. De manera brevísima, resumimos todos estos análisis.

Uniroyal; 2ª Continental; 3ª Pirelli; 4ª Michelin; 5ª Good Year; 6ª Firestone.

FAROS.

EN la actualidad, generalizados ya los faros halógenos, la iluminación de los automóviles se lleva a cabo por medio de tres sistemas de proyectores: convencionales (ya hemos dicho que halógenos), de superficie compleja o con lente elipsoidal. Motor 16 se desplazó hasta el centro de experimentación de Valeo en Francia para ver las ventajas e inconvenientes de cada uno de los sistemas.

* **Faro convencional:** Pese a que las prestaciones de los coches modernos son cada vez mayores, siguen siendo válidos para la mayoría de las situacio-

nes. Su limitación radica en que sólo se aprovecha la mitad de la luz reflejada para evitar los deslumbramientos, colocándose una pantalla por delante de la bombilla. Su gran ventaja es la economía de fabricación y su sencillez mecánica y óptica y sus inconvenientes, su limitación para iluminar a gran distancia y su tamaño.

* **Superficie compleja:** Aunque de momento su difusión es muy reducida, este nuevo tipo de faros presenta una gran ventaja: utiliza el cien por ciento de la luz emitida por la bombilla. No deslumbra porque la parábola de reflexión proyecta los haces de luz hacia la zona inferior. Su gran ventaja es la de proporcionar la misma cantidad de luz para unas dimensiones mucho más reducidas o lo que es lo mismo, mucha más luz a superficie similar. Su único inconveniente, es su mayor coste de fabricación.

* **Faro elipsoidal:** Desde hace un par de años, los BMW y ahora los Opel Calibra, utilizan un nuevo tipo de faro: en una óptica convencional, se coloca una lente convergente que dirige toda la luz emitida hacia la zona a iluminar. Su gran ventaja es también la del aprovechamiento de toda la luz, con un tamaño reducido. Su inconveniente, la cares-



LA ILUMINACION A EXAMEN

En el centro de experimentación de Valeo en Francia se pudo comprobar la efectividad de los diversos sistemas de iluminación halógena.

tía de fabricación y la diferenciación entre luz y penumbra, lo que se traduce en una superior fatiga del conductor.

GASOLINA SIN PLOMO.

LA ampliación de la red de distribu-

ción de la gasolina sin plomo y la posterior bajada de su precio nos llevó a comprobar sobre el terreno las ventajas e inconvenientes de su uso en coches convencionales, sin catalizador, capaces de funcionar indistintamente con una u otra. Para comprobar las virtudes y defectos de ambos combustibles, realizamos diversas pruebas, tanto en carretera abierta, como en circuito cerrado, para evitar que fenómenos exteriores afectasen al resultado de la prueba. Una vez más el Correvit, capaz de detectar diferencias de consumo a la centésima, fue nuestro juez.

* **Gasolina super de 97 octanos:** Con este combustible, de mayor difusión, se logran unos consumos mejores en porcentajes muy pequeños (del orden del 0,5 por ciento o menos). Las prestaciones son también mejores, en esta reducida proporción. Su defecto es, naturalmente, una capacidad polutante superior. Como ventaja hay que señalar una red de distribución muy completa.

* **Gasolina sin plomo de 95 octanos:** Al tener un índice de octanos menor, proporciona peores rendimientos, en las mínimas proporciones mencionadas anteriormente. Es mucho más volátil por lo que algunos coches pueden tener problemas de arranque en caliente. Aunque la red de distribución va

NEUMATICOS EN EL BANCO DE PRUEBAS

Una interesante comparativa entre las seis cubiertas de mayor difusión en España llevó a nuestro equipo de pruebas a la pista Continental en Hannover.



TECNICAS DE VANGUARDIA

mejorando, sigue siendo insuficiente. Su mejor virtud, dejando al margen el precio, que es más barato, es que no se expulsa plomo por el tubo de escape.

TECNICAS DE VANGUARDIA.

UNA de las pruebas más complejas y reveladoras llevadas a cabo por la Redacción de Motor 16 fue la de analizar las ventajas e inconvenientes de las nuevas técnicas que la dinámica y la mecánica de los coches han comenzado a utilizar en los últimos años. Sistemas antibloqueo, antipatinamiento y dirección a las ruedas posteriores, fueron probadas durante una semana en el Circuito del Jarama, la pista de pruebas del Inta y muchos kilómetros de carretera. Con la inestimable ayuda del infatigable Correvit, llegamos a las siguientes conclusiones:

*** Tracción Integral:** Cuando las cuatro ruedas de un coche están conectadas a la tracción, el comportamiento es apreciablemente diferente. El paso por curva se produce a una velocidad muy superior y los niveles de seguridad se elevan de forma sustancial, sobre todo en terrenos deslizantes. Prácticamente no tienen inconvenientes dinámicos. Los puntos negros de los sistemas de tracción total residen en un incremento de peso y de rozamiento, lo que hace que se pierda un poco en prestaciones y consumos, a la vez que suponen un incremento de precio importante.

*** Antibloqueo de Frenos.** Los ya populares sistemas ABS, están en plena evolución y tras nuestras pruebas se



CON AYUDA DEL CORREVIT
Este pequeño ordenador es el que normalmente se aplica en las diversas pruebas para comprobar todo tipo de características del producto que se analiza

puede decir que son totalmente recomendables, aunque entre unos y otros hay grandes diferencias de funcionamiento y eficacia. Aunque en algunos casos las frenadas con un ABS pueden resultar más largas que sin él, la seguridad que confiere el sistema al mantener siempre la capacidad direccional del automóvil lo hacen imprescindible en cualquier coche, pero especialmente en aquellos de elevadas prestaciones.

*** Sistemas antipatinamiento.** Estos sistemas se van imponiendo según aumenta la potencia de los vehículos. Marcas como BMW, Mercedes, Saab,

Volkswagen y otras muchas, han desarrollado estos sistemas. Los sistemas probados han dado resultados muy satisfactorios, en particular el EDS montado sobre el Volkswagen Golf G-60 permite aprovechar en un tracción delantera los 160 caballos sin perder ni uno.

Son pues sistemas altamente recomendables en cuanto se supera la barrera de los 150 caballos, sobre todo si se trata de un tracción delantera.

*** Dirección a las cuatro ruedas.** Estos sistemas que han iniciado su andadura hace muy poco tiempo están todavía en un estado muy primitivo de desarrollo, por lo que las evidentes virtudes que esconden, quedan diluidas. Los que son puramente mecánicos, como en el caso del Honda, resultan pesados y no resuelven bien situaciones límite, como en el caso de curvas enlazadas muy rápidas o en curvas muy cerradas.

En los que hay intervención electrónica, tipo Mazda, no se ha conseguido una respuesta suficientemente rápida, por lo que su efectividad se limita a situaciones muy concretas; aparcamientos, cambios de carril, etc. Hoy por hoy no se puede esperar mucho de estos sistemas, que sin duda serán inevitables en el coche del siglo XXI.

GASOLINA SIN PLOMO
La bajada en el precio de este tipo de combustible y su fiabilidad, nos llevó a comprobar sobre el terreno las ventajas e inconvenientes de su uso.



AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



Mercedes 300 SL 24v. (Varios colores)
Mercedes 280 SL descapotable.
Mercedes 300 SE completo extras.
Mercedes 300 E completo extras.
Mercedes 190 E 2.6 completo extras.
Jaguar XJ 4.0 Sovereign.
Furgoneta Chevrolet, 9 plazas (Microbús) completo, extras.

CLASICOS

Mercedes 300 Adenauer.
Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet.
Mercedes 280 SE Coupé.
Mercedes 220 SE Coupé.
Mercedes 300 SEL 6.3 1969.
Rolls Royce Silver Shadow.
LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO

Aiberto Alcocer, 11 - MADRID
Tel.: 259 65 08
Fax: 259 69 96

VENDO
CON 600KM MOTO
HONDA 250 SPAZIO
AZUL MARINO
IMPECABLE
700.000 PTAS.
TEL: (91) 5 76 47 93
JOSE

TELEFONOS MOVILES
Distribuidor oficial de
TELYCO
Tel. 311 07 17

MAZDA
MX 5
FULL EQUIP
TEL: 4 50 95 47
4 50 4640

ATENCION COLECCIONISTAS

Imperial Crown último modelo fabricado por la Casa «Imperial» 1970 al terminar la fabricación por cierre. Estado igual que nuevo. Único ejemplar en Europa.



INTERAUTOMOVILES

Coches nuevos a estrenar, 3 vds MB 300 SL 24 V, Full Equip, 15% descuento
8 vds MB 250 D, 20% descuento
Porsche 911 Carrera 4 Coupé
Aire acondicionado, 25% descuento
Otros modelos y tipos, también con descuento
Tenemos unos 20 coches usados en stock.
Para compra-venta (precios especiales)
Tel. (972) 56 02 38

VENDO
HONDA NX
DOMINATOR 650
COLOR AZUL
MATRICULA M - LG
PERFECTO ESTADO
3.500 KM REALIZADOS EN
CARRETERA
PRECIO 700.000 PTAS
TEL: (91) 4 75 67 38 (NOCHES)

TERRANO 2.7 TD Nissan
3 y 5 puertas disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.
KARTS nuevos y usados, monos, botas, etc. Tel. (93) 692 18 24.
KARTING. Lo tenemos todo, somos especialistas. Tel. (93) 692 18 24.



• ¡VISITANOS Y TE SORPRENDERAS!
• TENEMOS TODA LA GAMA DEL 91



POLIGONO IND. AIMAYR C3.
SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID
TEL. 691 30 47/691 34 47/691 56 86



Valderribas Motor S. A.

C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS



VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS



AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

PLYMOUTH Laser turbo intercooler, 16 válvulas, 190 CV, dirección asistida, aire acondicionado, etc., único en España, a estrenar, sin matricular, procedente concurso TV, ver en Barcelona. Telfs. (923) 21 03 68 y 22 80 43.

NISSAN Praire 7 plazas, Terrano 2.7 TD máxima 3.0 V6 SX 200 disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62. Garantía 3 años o 100.000 km.

ALPINE V6, año 86, 2.400.000 ptas. Tel. (977) 23 60 27 / 23 07 01, Tarragona.

BMW 535 I, agosto 1989, 2 unidades, blanco o negro metalizado, cuero, techo eléctrico, climatizador eléctrico, radiocasete hi-fi, alarma con mando, 20.000 km. o 30.000 km. Llamar noches Tel. (91) 331 89 25, 226 74 77.

RENAULT 11 TSE 5 velocidades 575.000. (91) 570 15 15.

CORVETTE

UNIDADES LIMITADAS

- Aire climatizado.
- Compact Disk.
- 6 Velocidades.
- Potencia desde 250 hasta 400 cv/Airbag.
- Convertible, 2 techos



C/ HUERTAS DE ABAJO, S/N. PARACUELLOS (MADRID)
TEL: (91) 658 11 97. FAX: (91) 658 13 00.

DITECNICA

Alfa Romeo

ACTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

POLO COUPE M-JW
año 89, bastantes extras, 850.000 ptas.
6 meses garantía

Tels: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Renault 21 TI, extras, 89	1 300.000
Mercedes 2.3 16 V, seminuevo	3.500.000
Kadett GSI, varios, desde	985 000
Citroën AX GT, 88	750.000
Opel Kadett Cabrio, 89	1 950.000
Peugeot 205 1.6 Automático A/A, 88	910 000
Suzuki Samurai, seminuevo	950.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silveo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

AUDI 100 CD 5 E Full Equipe. 550.000. Tel. (91) 570 10 96.

VENDO Manta GSI de noviembre 87, 80.000 km, perfecto estado, extras, particular. Tel. (945) 28 65 35.

F. TOME S. A. Seat Ibiza, año 90, garantía 18 meses, desde 675.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Renault 11 TXE AA, año 86, garantía 12 meses, 775.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Renault 9 GTL, 87, 690.000 ptas, 1 año garantía. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

VENDO Kadett 16 V para desguazar, motor nuevo. Tel. (91) 38 52 87.

PIEZAS para Porsche 924, 944, 911, seminuevas, llantas, chapa, mecánica, portones, spoiler. Tel. (93) 664 15 92.

F. TOME S. A. Renault 25 GTX, año 86, garantía 12 meses, 1.100.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Ford Fiesta XR2, año 84, garantía 12 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Volkswagen Passat Diesel, 86, 650.000 ptas., 1 año garantía, Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio sport, autoblocante, cuero negro, REcaro, llantas Hartge 8 x 16 suspensión sport, M-Technics, volante momo, 85.000 km reales, 3.600.000 ptas. (918) 22 98 50, horas oficina.

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles conozca los límites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas., import, automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26, oficina, fax: (968) 64 11 78, seriedad absoluta.

JAGUAR XJS 3.6 Coupé año 90, nuevo particular. 5.500.000. Tel. (91) 250 13 48.

VENDO Escarabajo 1302 motor 1.600 cc, impecable, recomiendo ver. 900.000 ptas. discutibles. Tel. (942) 32 23 98/28 11 83, noches.

FORD Escort Ghia 1.6 475.000, techo solar. 570 10 96.

VENDO Seat Marbella Asfalto. Puntero, primeros puestos, preparado para correr ya. Buen precio. Tel. (942) 31 48 47. Mañanas o noches.

AUDI 100 2.2 Avant, año 88, 1.690.000 ptas. (91) 541 89 81.

F. Tomé

Concesionario



«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»
GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

F. TOME S. A. Renault 11 TSE, año 83, garantía 6 meses, 550.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Ford Fiesta 1.4, año 87, garantía 12 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Ford Fiesta 1.4, año 88, 790.000 ptas., 1 año garantía. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Ibiza 1.5 GLX, año 88, garantía 12 meses, 775.000 ptas. Sr. Moreno, Tel. (91) 747 82 00.

SEAT Lezauto

FINANCIACION HASTA 60 MESES
MAXIMA VALORACION DE SU V. O.
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MANANA

— GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.
— EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



SPORT LINE S

Un **RECARO** para cada uso
Un **RECARO** para cada necesidad
Un **RECARO** para cada gusto

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

PRECIO DESDE 77.560 PTAS.
IVA INCLUIDO

RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de **KELLER** S. A.

THULE

PORTAEQUIPAJES ESPECIALES PARA COCHES CON Y SIN VIERTEAGUAS CON ACCESORIOS PARA:

- Ciclismo
- Navegación.
- Ski.
- Cargas especiales.
- Todo terreno.
- Cerraduras de seguridad.
- Portatodo combi box.



Con la garantía de distribución de **KELLER** S. A.

Antonio López, 117
28026 MADRID
Tel.: 475 47 93 - Fax: 476 90 77



DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

TOP SLIDER manual (basculante y corredizo).
TOP SLIDER eléctrico (basculante y corredizo).
STANDARD TOP M (basculante).
JUNIO TOP (basculante).
Accesorios (persianas quitasol).

- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal optimizado de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioletas.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder bajar las ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitando turbulencias y ruidos.
- Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.
- Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



Webasto

INSTALACION INMEDIATA

Con la garantía de distribución de **KELLER** S. A.

¡ANUNCIASE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noble as, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma



CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. María Echavarría Campos
Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31 MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX 5 puertas	88	21.000	725.000	Peugeot 205 XR	91	1.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	89	18.000	775.000	Peugeot 205 SR	86	45.000	725.000
Seat Málaga 1.5 Inyección	89	15.000	990.000	Peugeot 206 Lacoste A.A.	87	31.000	875.000
Fiat Uno 45 5 puertas	89	16.000	780.000	Peugeot 309 GT AA. D.A.	90	15.000	1.625.000
Fiat Uno Turbo LE	90	17.000	1.325.000	Peugeot 309 Diesel	89	18.000	1.250.000
Fiat Uno 45 S	90	4.000	840.000	Peugeot 406 SR A.D.	89	25.000	1.925.000
Lancia Delta Integrale HF Turbo	89	23.000	1.350.000	MG Metro 1.3	89	17.000	825.000
Lancia Thema Turbo LE Full Equip	87	60.000	1.750.000	Citroën AX Challenger	90	19.000	790.000
Lancia Y 10 GT LE Techo	90	14.000	1.125.000	Citroën AX GT	91	5.000	1.150.000
Renault Supercinco GTL Triana	90	13.000	795.000	Citroën BX 16 TRS	88	24.000	875.000
Renault 11 GTS	85	53.000	595.000	Ford Fiesta 1.1 Trip	88	31.000	725.000
Renault 11 TXE AA.	86	41.000	740.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	35.000	725.000
Renault 19 GTS	89	23.000	1.100.000	Ford Fiesta XR2i	90	15.000	1.375.000
Renault 19 TSE	91	7.000	1.375.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	91	5.000	970.000
Renault 19 GTX	89	15.000	1.275.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	21.000	875.000
Renault 21 TXE AA.	88	30.000	1.390.000	Ford Escort 1.4 Automático	90	6.000	1.250.000
Renault 21 GTX Manager AA.	90	21.000	1.350.000	Ford Escort 1.6 GT	89	13.000	1.050.000
Renault 21 GTS 5 puertas AA.	90	15.000	1.650.000	Ford Escort 1.8 Diesel Ghia	90	17.000	1.330.000
Renault 21 GTS Nevada AA. 7 plazas	87	35.000	1.350.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	88	25.000	990.000
Opel Corsa 1.2 Descapotable	90	15.000	945.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	90	16.000	1.330.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 puertas	88	15.000	845.000	Ford Orion 1.6 Ghia I.A.A. Equipo RS	89	32.000	1.425.000
Opel Kadett GSI AA.	86	49.000	1.225.000	Ford Orion 1.6 GT	90	15.000	1.180.000
Opel Kadett 1.6 GLS 3 Volúmenes	89	20.000	1.125.000	Ford Sierra 2.0 i Familiar F.E.	89	23.000	1.750.000
Opel Kadett GSI 2.0 i	88	25.000	1.525.000	Ford Sierra 2.0 i S Full Equip	89	14.000	1.850.000
Opel Omega 2.0 i AA.	89	24.000	2.150.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia 5 puertas Full E.	89	20.000	1.850.000
Opel Senator 3.0 i Full Equip	89	37.000	2.950.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	47.000	690.000

OPEL Corsa GSI, alarma, hi-fi, techo, ruedas anchas, perfecto estado. 25.000 km, gris metalizado. Tel. (93) 788 87 01. Angel.

FERRARI 308 GTSI, año 1983, en perfectas condiciones, color rojo, inyección, 32 válvulas, equipo original, aire acondicionado, elevalunas, cierre centralizado, sonido, 34.000 millas, matrícula extranjera, listo para matricular, precio 9.450.000 ptas. Tel. (986) 41 89 76. Sr. Paulino Vázquez. Por las mañanas.

VENDO asientos traseros y ballestas Suzuki 413. Tel. (91) 522 62 47.

SAAB 900 Turbo 16 V, año 90, extras, perfecto estado, 8.000 km. Tel. (968) 53 40 81.

PORSCHE 944, aire, elevalunas, espejos, faldón precioso, año 83. Tel. (91) 894 51 95 / 894 61 13. Juan Antonio. 2.500.000 ptas.

OPEL Corsa TR 4 puertas, M-HK. (91) 570 83 82.

COUPE Mercedes 250 CE, impecable, 1.190.000, cuero, llantas. (91) 331 48 48.

FORD Fiesta XR2, año 86, 750.000 ptas. (91) 541 89 81.

VENDO Porsche 944 S, techo solar eléctrico, anti-niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico. Año 85, precio a convenir. Tel. 896 04 85. De 9 h. a 11 h. Gabriel.



DIPLOMATICO URGE VENDER PORSCHE 911 TARGA PREPARACION KOENIG RUEDAS TRASERAS 345 DELANTERAS 225 3.200CC. 230 CABALLOS UNICO EN ESPANA. COMPACT DISC PIONEER. INSTALACION TELEFONO INDELEC. 33.000 KILOMETROS. COLOR PERLA. A TODA PRUEBA EN TALLERES SABUGAL EN ANTONIO CASERO 10 TEL:5 74 78 30

EMPRESA VENDE: JAGUAR XJ 12 SERIE 1 VERSION ESPECIAL TODOS EXTRAS AÑO 87

FORD FIESTA 1.1 CL AÑO 89 CUATRO AÑOS SEGURIDAD MECANICA FORD 20.000 KMS OPORTUNIDAD (91) 556 00 40

DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevalunas eléctrico ✓ Equipo de música ✓ Llantas especiales ✓ Cuero
- ✓ Asientos eléctricos ✓ Cabrestante eléctrico ✓ Enganche, etc.

EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146

Tfnos.: 564 55 56

564 56 31

HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h
Ininterumpidamente
Sábados. Mañana / Tarde
Domingos: Mañana



JEEP CHEROKEE
4x4
JEEP WRANGLER



TALLERES:

C/ Huertas de Abajo, s/n.

Paracuellos (Madrid)

Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

✓ Motor 2,5 litros inyección ✓ Servodirección

✓ Descapotable/Techo lona ✓ Descapotable/Techo duro, etc.

PRIVARSE DEL PLACER ES PECADO

ALPINE



**CONJUNTO
ALPINE
P.V.P.: 117.370
(+ IVA)**



NUEVO ALPINE CD SHUTTLE - 59525

La inteligencia y el arte musical del 59525 CD Shuttle están a sus órdenes. Y la serie Alpine de controladores le garantiza que cualquier capricho que tenga le sea satisfecho al instante... bien porque desee añadir las soberbias capacidades del sintonizador de FM/AM, e porque quiera concentrarse en lo mejor que pueden ofrecer los CD.

7288MM

Reproductor de Radio/Cassete +
Controlador CD
Talla con免疫功能
Radio Monitor

PLL Tuner Sintonizado 54 II
(MONOL)
C.A.P. (Preinstalado Acceso Directo)
Sintonizador GR
Código Lógico Total

Suby B
Potencia 2x25 W
Código GR (Extrable)



radio
automovil S.e

DISTRIBUIDOR OFICIAL ALPINE

Conde de Aranda, 14. Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74. Fax: 577 58 16, 28001 Madrid.
Meléndez Valdés, 28. Tel.: 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Madrid

NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900

- NO LIMITE SU NEGOCIO AL DESPACHO, Y
- OPERE DESDE CUALQUIER LUGAR
- CUANDO VD. COMIENZA UNA GESTION, OTROS YA LA HAN TERMINADO

Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo

- SIN INSTALACION
 - SIN INTERFERENCIAS
 - LINEA INMEDIATA
- DESDE 191.000 PTAS.

SIN IVA

**INSTAL
AUTO**



Kits Manos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line 450.

Miguel Aracil 66 P. de Gracia n.º 7, 4º 1.º
Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 35 35/36 76
Fax: 373 84 56 Fax: 318 34 23
28035 Madrid 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hotline

VOLKSWAGEN Passat CL, año 89, 1.790.000 ptas. (91) 541 89 81.
MERCEDES 300 E autom. Full año 88, 3.400.000 ptas. (91) 541 89 81.
VW Escarabajo, varios modelos, desde 400.000 ptas., buen estado todos, taller propio. Azcona, 62.

FIAT Regata 70 S, año 88, 790.000 ptas. (91) 541 89 81.
CITROËN Visa año 87, 440.000 ptas. (91) 541 89 81.
VENDO Golf 16 V, llantas, B-IN, 54.000 km., blanco. Tel. (93) 799 48 04 y particular (93) 797 10 13.

GARCIA PROLOG

C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39
28008 MADRID

TEL: 541 00 36
541 89 81
TELEFAX: 541 97 10

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
Alfa Romeo 75 Twin Space	88	Mercedes 300 TE Full, 3.700.000 ptas	87
Alfa Romeo 33 1.7	87	MG Turbu, 490.000 ptas	85
BMW 325 i A/A, 29.000 km, 2.290.000 ptas	87	Nissan Sunny 4x4, 990.000 ptas	87
Citroën BX 19 Diesel	85	Renault R5 GT Turbo	87
Citroën BX 16 V	88	Renault R18 GTD	82
Citroën Athena 1.9 A/A, 1.190.000 ptas	89	Renault R12 TL	80
Citroën AX GT, 17.000 km, 875.000 ptas	89	Opel Corsa 1.2 3 p	87
Fiat Regata 70 S	88	Opel Kadett GSI 16 V 2.0, 1.690.000 ptas	89
Ford Fiesta XR2	86	Opel Kadett GL 1.6	87
Ford Escort XR3 Cabrio	87	Peugeot 205 XR	87
Ford Orion 1.4 CL	88	Porsche 944 Coupé Full a estrenar, 6.700.000 ptas	88
Mercedes Benz 190 E A/A 5 V, 1.795.000 ptas	85	Volkswagen Golf GTI 16 V	88
Mercedes Benz 260, 2.900.000 ptas	88	Volkswagen Golf GTI A/A, techo	88
Mercedes 300 E aut. Full, 2.975.000 ptas	86	Volkswagen Santana GX 5	88
Mercedes 300 E aut. Full, 3.400.000 ptas	88	Furgoneta Ebro 275	85

OFERTA DE LA SEMANA
Audi 100 CD, año 1987, 1.690.000 ptas.
COMPRAS
Si desea vender su vehículo de importación, nacional, todo terreno o furgoneta en buen estado, se lo compramos al **MEJOR PRECIO DEL MERCADO** (también plazas turísticas).

MERCEDES 260 E mod. 88, Full, 2.900.000 ptas. (91) 541 89 81.

MERCEDES 190 E A/A 5 V año 85, 1.790.000 ptas. (91) 541 89 81.

RENAULT R12 TL, año 80, 190.000 ptas. (91) 541 89 81.

AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. 549 64 71.

PORSCHE 944 Turbo, cuero, A.A. 42.000 km. 549 64 71.

BMW M-3, año 88, 22.000 km. Full. 549 57 88.

BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. 549 57 88.

RENAULT R-11 Turbo, año 86, muy cuidado. 549 64 71.

MERCEDES 230 E, español, aire, automático, 50.000 km, libro revisiones, muchos extras, admitimos cambio. 2.750.000 ptas. Azcona, 62.

RENAULT R18 Familiar GTX, 40.000 km. 549 57 88.

BMW 323i, moderno, 4 puertas, ABS, servodirección, techo eléctrico, llantas, cuero, recién revisado en BMW, recién pintado, garantía 12 meses. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

MALAGA Inyección, siete meses uso, negro. 549 57 88.

XM V6. Citroën, año 90. 549 64 71.

LANCIA Thema V6, año 86

SIERRA Cosworth, 13.000 km. 549 57 88.

AUTOMATICO Scorpio 2.9 I, Full Equipo, 62.000 km. 549 64 71.

CAN S.A., exposición náutica. Azcona, 62.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació
Venda d'automobilis nous i d'ocasió

<ul style="list-style-type: none"> ● BMW 850i (6 velocidades) ● Corvette ZR 1, nuevo ● Ferrari 328 TB/TS, nuevo ● Ferrari 348 GTS i, nuevo ● Ferrari Testarossa, nuevo, ocasión ● Lamborghini Diablo, nuevo 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mercedes 500 SL/300 SL 24 V, nuevos ● Mercedes 190 E 16 V, Evolución II ● Morgan Plus 4, nuevo ● Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo
---	---

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

VW Golf GTI 16 V, llantas, M-IM, impecable. 165.000. Azcona, 62.

AUDI Quattro, todos extras, M-FJ, impecable, garantía 12 meses, admitimos cambio.

BMW 320i Cabrio Baur, ABS, servodirección, cuero, 2.500.000 ptas. Azcona, 62.

CAN S.A. Azcona, 62. 255 86 21/22.

NAUTICA promoción especial lanzamiento, marzo-abril, interesantes ofertas. Financiación Cajamadrid. Azcona, 62.

ALFA Romeo Twin Spark, aire, servodirección, M-JV, blanco. 1.700.000. Azcona, 62.

- 2.0 TURBO 190 CV. 4 WD
- 2.0 TURBO 190 CV.
- 2.0 16V 135 CV.

NUEVO MITSUBISHI
ECLIPSE
¡YA A LA VENTA!

DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

IMPORT-DIR S.A.

C/ Antonio Leyva, 23
28019 MADRID
Telef: 2 69 34 15 - 4 69 78 06
Fax: 4 69 22 70



BUSCAMOS DISTRIBUIDORES. Interesados escribir a IMPORT - DIR

C/ Antonio Leyva, 23 28019 MADRID

LANCIA Delta Integrable, 30.000 km, impecable. Azcona, 62.

MERCEDES 230 E Especial, aire, semipiél, automático, azul metalizado claro, todos extras, revisado siempre casa oficial, 50.000 km. Azcona, 62.

ALFA Romeo Twin Spark, aire, servodirección, preinstalado teléfono, M-JV, impecable. Azcona, 62.

AUDI Quattro, total equipo impresionante. Azcona, 62.

PORSCHE 911 SC 204 CV, llantas Fuchs, estado impecable.

VOLKSWAGEN Escarabajo Karmann descapotable 1303, negro, precioso, admitimos cambio. Azcona, 62.

ALPINE Austin Minor 1960 familiar, funcionando. (93) 418 13 26.

ALFA Romeo GTV 2.0 buen estado, 600.000 ptas. Telf. 534 56 64.

BMW Cabrio Baur 320i servodirección, ABS, cuero, lavafaros, etc. 255 81 21. Azcona, 62.

MERCEDES 250 C Coupé, blanco marfil, impecable. Telf. (93) 388 05 26. Noches.

ROLLS Royce limousine casi regalo. (91) 819 12 99.

BMW M-G (Coupé 636), 286 CV, todos extras. Azcona, 62.

SECTOR náutico BMW 320 i verde metalizado año 86, 31.000 km, algunos extras, muy bien cuidado, duerme en garaje, 1.800.000 ptas. Telf. (91) 262 36 43. Rafael.

® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Calsó, 40 08012 Barcelona Tel. 931 237 83 24

RUEDAS DE ALEACIÓN

Rueda RM (2 piezas)

Rueda RZ (monobloc)

Rueda RJ (monobloc)

Rueda RF (3 piezas)

Rueda RD (monobloc)

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)



TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29



AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !



Comunidad de Madrid
 Consejería de Economía
 Dirección General de Industria, Energía y Minas



365 Elija uno DIAS DE SEGURIDAD

Si su vehículo ha sido matriculado en los años 1984, 1985 ó 1986 y tiene matrícula anterior a

M-9956-HK

debe pasar la Inspección Técnica durante 1991.

No espere al final del plazo.

Ahorrrará tiempo y ganará seguridad.

En las 13 estaciones ITV de la Comunidad de Madrid le esperamos para atenderle desde hoy mismo.

De 8 a 20 horas,
 ininterrumpidamente
 Sábados, de
 8 a 13 horas



DIRECCIONES:

ITV ARGANDA, Ctra N-II, Km 25,2	871 41 14	ITV FARLA, Ctra Parla-Pinto, Km 1	688 26 12
ITV COSLADA, Ctra N-II, Km 15,4	672 80 48	ITV SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra N-1, Km 23,5	652 71 77
ITV GETAFE, Ctra N-IV, Km 15,4	685 06 58	ITV TRES CANTOS, Ctra C-607, Km 23	803 11 93
ITV LAS ROZAS, Ctra N-VI, Km 20,4	637 71 61	ITV VALLECAS, Ctra. Villaverde a Vallecas, Km 3,5 (M-40)	785 91 12
ITV LEGANES, Poligono Industrial San Butarque	686 50 46	ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km 38	851 16 67
ITV LOZOYUELA, Ctra N-I, Km. 66,6	869 42 12	ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra N-III, Km 48,3	874 53 68
ITV NAVAS DEL REY, Ctra C-Madrd-Plasencia, Km 41	865 05 91		

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

ALPINE V6, año 86, 2.400.000 ptas. Telf. (977) 23 60 27 / 23 07 01. Tarragona.
FORD Fiesta XR2, año 86: 750.000 ptas. (91) 541 89 81.
VOLVO 36: GLE, año 87, 975.000 ptas. (91) 541 89 81.
VOLKSWAGEN Passat CL, año 89, 1.790.000 ptas. (91) 541 89 81.
VENDO Vectra GT, llantas BBS, cassette, aire acond. 36.000 km, B-JY blanco. Tel. (93) 799 48 04 y particular (93) 799 10 13 de 21 a 24 h.

FIAT Regatta 70 S, año 88, 790.000 ptas. (91) 541 89 81.
CITROËN Visa año 87, 440.000 ptas. (91) 541 89 81.
OPEL Corsa 1.2, año 87, 625.000 ptas. (91) 541 89 81.
MERCEDES 300 E autom. Full, año 88, 3.400.000 ptas. (91) 541 89 81.
MERCEDES 190 E, A.A. 5V, año 85, 1.975.000 ptas. (91) 541 89 81.
KARTS nuevos y usados, monos, botas, etc. Telf. (93) 692 18 24.

TERRANO 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas, disponible en Tecnipauto S.L. C/ Rioja 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.
PARTICULAR vende Corvette rojo RZ1, tapizado piel roja, 12.000 km., matrícula extranjera. Tel. 815 09 84.
CITROËN AX tres años, todos extras. Siempre garaje por falta uso, equipo de música. 650.000 ptas. Tel. 302 36 88.
VW Golf GT 90 CV, exteriormente igual a GTI, impecable. 1.150.000 ptas. Azcona 62.

PARTICULAR urge por despido Porsche 944 blanco, M-GL, Full equip perfecto. 1.800.000 ptas.
VOLKSWAGEN Santana GX 5, año 88, 1.275.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
MERCEDES 260 E, mod. 88, Full. 2.900.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
MERCEDES 300 E vende particular. Muchos extras, impecable. V-CE. 3.900.000. Telf. (964) 28 00 56.
DESCAPOTABLE XR3I sin estrenar. 2.150.000 ptas. Azcona 62.

NISSAN Prairie 7 plazas, Terrano 2.7 TD, máxima 3.0 V6 SX 200. Disponible en Tecnipauto S.L. C/ Rioja 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62. Garantía 3 años o 100.000 kms.
ALPINE V6 año 86, 2.400.000 ptas. Tel. (977) 23 60 27, 23 07 01. Tarragona.
KARTING lo tenemos todo, somos especialistas. Tel. (93) 692 18 24.
SINIESTRADO golpe frontal, X4 V6, cuero, vendido. 500.000 ptas. Tel. (954) 21 00 85. Horas oficina.



NAKAMICHI

SOLO PARA AUDIOFILOS

INDISCUTIBLEMENTE el fabricante japonés Nakamichi es reconocido como uno de los mejores representantes en el sector de audio. Sus pletinas están consideradas entre las de más calidad y son la referencia más válida para establecer comparaciones.

Ahora por fin llega a España la interesante gama de sonido móvil, integrada por una amplia serie de sofisticados aparatos, que componen los más perfectos equipos de sonido para el automóvil.

Destacan varios modelos de radio-

Compact Disc como el CD-701 con unas prestaciones de primerísima línea que se puede complementar con un cargador de CD que se instala en el maletero. La gama incluye así mismo varios amplificadores, entre los que destaca por sus prestaciones el DAC-101.

Por su puesto no podían faltar en la gama Nakamichi varios excelentes radiocassettes como el RD-701, cuya cabeza magnética reproductora, la parte más importante de un reproductor de cassette, responde a los más avanzados sistemas de

diseño y fabricación para conseguir las más altas cotas de calidad sonora.

Para poner el punto final a un buen equipo de sonido es imprescindible contar con unas pantallas acústicas de calidad y el fabricante japonés se ha esmerado especialmente en este punto con la creación de diversas pantallas de dos y tres vías.

Las posibilidades que ofrece la gama Nakamichi para la formación de diversos equipos de sonido móvil son bastante amplias y se puede asegurar que la calidad será inmejorable.

ALTAVOCES UNICARS

AMPLIACION DE GAMA

LA Serie Rosa de Unicars está integrada por los ya conocidos Pink Box, altavoces que han tenido una buena acogida en el mercado por sus características, y por los amplificadores Pink Power.

Ahora esta serie se amplía con unos nuevos altavoces de alta tecnología, que incluyen en su diseño membranas de fibra de plástico compuesto inyectado y tweeters con cúpulas de titanio.

Las prestaciones sonoras y su especial resistencia les convierten en una oferta muy interesante.



BANDEJAS CON SONIDO INTEGRAL STEREO

Equipo: 2 WOOFER + 2 MID RANGE + 2 TWEETER + 2 SEPARADORES DE FRECUENCIAS.

Potencia: Hasta 250 W (máx.) por canal.

Aspecto igual al original, sustitución rápida y sencilla sin modificación alguna en su automóvil.

Disponible para: VW GOLF, FIAT UNO, PEUGEOT 205, OPEL CORSA, RENAULT SUPER 5, etc.



Made by RADIOVOX
 Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
 (Continuación Marqués de Sentmenat)
 Tels. (93) 490 81 40
 Telefax (93) 490 11 16



Con el Rallye Islas Canarias, que se ha celebrado este pasado fin de semana en Tenerife, se inicia la edición 91 del Campeonato de España de Rallyes. Sin ninguna duda, la disciplina automovilística de más entidad y más antigüedad de cuantas se disputan en España.

CAMPEON CON JUSTICIA
Luis Monzon ha sido el primer vencedor del año al imponerse, con toda justicia, a Jose Maria Ponce, en el Rallye Islas Canarias.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

COMIENZA EL ESPECTACULO

El Campeonato 91 ha bajado algunos enteros respecto a las ediciones anteriores, con la desaparición de dos equipos punteros: Ford y BMW, aunque episódicamente hagan alguna aparición, sin intención de obtener el Campeonato. No parece pues que el equipo Lancia tenga grandes dificultades para renovar el título logrado el pasado año con Jesús Puras, aunque hemos de insistir que el título de pilotos (el más importante) no tiene nada que ver con el de marcas.

Tras el fichaje de Jesús Puras por el equipo Mazda, para correr el Mundial, Lancia se encontró súbitamente sin piloto. Tras unas semanas de incertidumbre, al final se ha decantado por alinear dos coches. Uno, apostando a un valor seguro, el uruguayo Gustavo Trelles, experimentado y rápido, que ya consiguió para la marca el título de campeón de España de rallyes secretos sobre tierra. Una disciplina nada desdeñable y muy espectacular, que se co-

rre paralelamente al Campeonato de España, en fechas diferentes y con reglamentos específicos, fuera de las normas de la Federación Internacional.

Con Trelles como baza segura, Lancia España alinea a un segundo piloto, muy joven, con el fin de que se vaya formando y en un futuro próximo contar con un piloto experimentado, español y con condiciones para tomar el relevo. Tras no pocas dudas, se eligió al santanderino Pedro José Diego, uno de los valores en alza del automovilismo nacional. El equipo Lancia utilizará los Delta Integrale de 16 válvulas, los coches campeones del Mundo en los últimos años. Correrán con la estructura del equipo Jolly Club, mantenidos por Noccentini, igual que en el año anterior.

El resto de equipos están indudablemente en otro nivel. Sobre todo, porque los coches no están en condiciones de presentar batalla a los 300 caballos (y algunos más) y cuatro ruedas motrices del Integrale. Opel y Peugeot tendrán que

LOS RALLYES

DIEZ PRUEBAS PARA UN CAMPEONATO

1 - ISLAS CANARIAS

Tenerife
Inicio: 16 de marzo
Final: 17 de marzo
450 kilómetros
16 tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 6
Rallye corto, con asfalto abrasivo, poca pendiente y toboganes frecuentes. Muy poco tiempo de asistencia.

2 - EL CORTE INGLES

Gran Canaria
Inicio: 22 de marzo
Final: 24 de marzo
850 kilómetros
24 tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 9
Rallye largo, puntuable para el Campeonato de Europa. Tramos de asfalto muy abrasivo, con fuertes pendientes.

3 - CIUDAD DE SANTANDER

Santander
Inicio: 4 de mayo
Final: 5 de mayo
20 tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 6
Tramos estrechos, con pendiente y normalmente húmedos. Un tercio del rallye se hace de noche.

4 - CAJALICANTE

Alicante
Inicio: 18 de mayo
Final: 19 de mayo
500 kilómetros
20 Tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 6
Tramos de asfalto abrasivo, con gravilla y pendiente, normalmente secos.

5 - VILLA DE LLANES

Asturias
Inicio: 1 de junio
Final: 2 de junio

18 tramos cronometrados
450 kilómetros
Asfalto
Tramos muy resbaladizos incluso secos, lo que es poco frecuente. Muy estrechos y difíciles.

6 - ORENSE

Orense
Inicio: 15 de junio
Final: 16 de junio
450 kilómetros
18 tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 6
Rallye corto, con tramos de asfalto degradado y estrechos. Nieblas frecuentes y muy poco tiempo de asistencias.

7 - OSONA

Gerona
Inicio: 6 de julio
Final: 7 de julio
20 tramos cronometrados
500 kilómetros

Asfalto
Coeficiente 6
Tramos selectivos, muy conocidos por los pilotos catalanes. Calor bochornoso y problemas con la degradación de los neumáticos.

8 - PRINCIPE DE ASTURIAS

Asturias

Inicio: 6 de septiembre
Final: 8 de septiembre
800 kilómetros
22 tramos cronometrados
Asfalto
Coeficiente 8
Rallye de ritmo difícil, en tres etapas. Tramos estrechos y muy resbaladizos, con lluvias muy frecuentes.

9 - CATALUÑA

Barcelona y Gerona
Inicio: 21 de noviembre
Final: 24 de noviembre
1.200 kilómetros
30 tramos cronometrados
Asfalto y tierra
Coeficiente 15
Puntuable para el Mundial de Rallyes. El más importante de España. Larguísimo y muy selectivo, con dos etapas sobre tierra.

10 - VALEO

Madrid
Inicio: 30 de noviembre
Final: 1 de diciembre (fechas provisionales)
650 kilómetros
22 tramos cronometrados
Asfalto y tierra
Coeficiente 7
Asfalto muy abrasivo y en mal estado. Tierra en bastante mal estado. Rallye muy duro para todas las mecánicas. Lluvia e incluso nieve son más que posibles.



LOS PROTAGONISTAS

MUCHOS SON LOS LLAMADOS Y MUY POCOS LOS ELEGIDOS

GUSTAVO TRELLES.- A sus 30 años, este piloto uruguayo es el máximo favorito del campeonato de España. Tras ser el dominador de los rallyes de tierra y de participar en el mundial, su experiencia es muy superior a la de cualquier rival español y su Lancia Integrale, el mejor coche del lote. Por si fuera poco, su escudería Jolly Club corre sólo para ganar, lo que hace frecuentemente.

Tiene todas las bazas para no perder ningún rallye; sólo le puede fallar la motivación.

PEDRO JOSE DIEGO.- A sus 23 años, este jovencísimo piloto santanderino es uno de los jóvenes valores de la cantera. Este año se le da la oportunidad de aprender sobre el coche más competitivo que corre en España, el Lancia Integrale. Sólo se le pide que incremente su experiencia, que aún es escasa pero no insuficiente. Copilotado por Itziar Mugerza, es el segundo hombre de la Jolly Club.

Si se mentaliza, es el perfecto segundo hombre de una escudería. Habrá que ver cómo reacciona si en algún rallye se queda como jefe de filas.

BORJA MORATAL.- Madrileño, 33 años, es el piloto que en la actualidad acumula más experiencia del Campeonato de España. El piloto número uno de Opel, siempre espectacular, eficaz y agresivo, este año tiene ante sí un reto: demostrar que aún puede ser un piloto de proyección internacional. Cambia de copiloto y a su derecha se sentará Arturo Fernández.

Borja tiene este año dos escollos que superar: Josep Arqué y su falta de motivación para correr con el Kadett.

LUIS CLIMENT.- Valenciano, a sus 25 años, Luis recibe de nuevo la confianza de Opel, que le confía en esta ocasión un Corsa GSi más eficaz. En determinadas condiciones puede llegar a ser más rápido que su jefe de filas, lo que planteará algunos problemas en el equipo y una tensión que debe superar con profesionalidad. Su copiloto será de nuevo José Muñoz.

Rápido y espectacular, deberá aprender a cuidar la mecánica y a saber quienes son sus verdaderos rivales.

IÑIGO LILLY.- Con 25 años, este donostiarra es otro de los jóvenes valores promocionables. Este año tiene la oportu-

unidad de conducir un Corsa semi-oficial, tras haber brillado en el Desafío Peugeot, aunque al final, se quedó siempre a las puertas de la victoria.

Como es frecuente entre los pilotos jóvenes, tiene que aprender a seguir un ritmo. Es especialmente rápido en suelo mojado.

JOSEP ARQUE.- Barcelonés, a sus 31 años vuelve a encontrarse con un volante oficial, tras haber pasado por Opel y Seat. Un año de cura de humildad, que le valió el volante oficial del Peugeot le ha servido para serenar mucho su conducción, aunque sin perder sus cualidades como hombre rápido. Estrenará, a partir de Santander, el 309 GTi de 16 válvulas, un coche muy prometedor cuando los Lancia no estén presentes.

Deberá pelearse muy duramente contra Moratal y contra el «complejo Delecour».

JOSE MARIA PONCE.- Pocos pilotos tan rápidos en España como este canario de 30 años. Sus apariciones en la Península son episódicas y siempre con medios escasos. Si finalmente hereda el BMW M-3 que utilizaba Bassas el pasado año, será un enemigo de primerísima fila en los rallyes en los que participe, especialmente en los canarios.

La falta de medios le obliga a planteamientos a menudo muy conservadores. Excelente piloto sobre tierra.

LUIS MONZON.- Es una incógnita su planteamiento de la temporada 91. El pasado año brilló en los rallyes canarios, pero apenas corrió en la Península. Ha alquilado un Sierra grupo A para hacer el campeonato, con un buen patrocinio: Pepsi Cola y Ron Areucas. A sus 25 años, Luis es uno de los valores canarios en alza.

Es muy rápido, pero le falta experiencia y el equipo extranjero que le prepara el coche no parece el más idóneo.

JAVIER BRUGUE.- A sus 29 años, Javier regresa al Campeonato de España tras dos temporadas (88 y 89) en las que participó con un Suzuki Swift. Sigue fiel a la utilización de coches inusuales en competición y ahora se alinea con un Rover 216 GTi 16 v en grupo N. Le volverá a acompañar Esperanza Zubiri e iniciarán su andadura en Llanes.

Piloto sobrio, con un excelente conocimiento de la mecánica y con muy buen sentido del ritmo de cada rallye.

JUAN ANTONIO TOBARUELA.- Tras haber participado en las últimas ediciones del desafío, este piloto cordobés se decide a participar en el Campeonato de España con un Peugeot 309 GTi 16V en grupo A, un coche similar al utilizado el pasado año por el equipo oficial, patrocinado por un grupo de empresas andaluzas y con una buena organización. Su copiloto será Manuel Angel Calderón.

Piloto experimentado, le falta serenarse y adquirir el ritmo de todo un campeonato.

FERNANDO G. VILLARIAS.- Este asturiano de 32 años de edad tiene la responsabilidad de hacer de jefe de filas de un equipo regional de cuatro coches, que participará asiduamente en la Copa Renault. Villarias ha demostrado durante los últimos años que es de los pilotos más rápidos de Asturias, que es tanto como decir de España y corre con mucha cabeza y sentido de la organización, quedando tercero en la Copa del pasado año pese a haber corrido sólo medio campeonato.

Muy eficaz en los rallyes de su tierra, es un piloto muy sobrio que comete pocos errores.

SERGIO VALLEJO.- Este joven lucense es una de las esperanzas del automovilismo gallego, huérfano tras el abandono de Beny Fernández y Guillermo Barreras. Asiduo del Desafío Peugeot, se ha mostrado intratable en su tierra y muy rápido en sus episódicas excursiones al resto de las pruebas del campeonato.

Siempre ha tenido problemas presupuestarios y necesita aumentar sus escasas dotes de serenidad.

LUIS MIGUEL REYES.- Un motorista de lujo para el Desafío Peugeot. A sus 33 años, Reyes se pasa a las cuatro ruedas. Y aunque sólo sea por su experiencia de tres años en el Mundial de 125, debe ser tenido en cuenta. Una atracción y una carrera a seguir.

Si logra acabar con su «gafe», debe dar un bonito espectáculo.

ORIOI GOMEZ.- Este joven piloto catalán, de 22 años es toda una incógnita. Sus inicios en los rallyes regionales han sido muy esperanzadores y este año es uno de los pocos hombres del Desafío que se ha atrevido a utilizar el 309 GTi de 16 válvulas.

Con muy poca experiencia, es una incógnita, avalada por buenos resultados en pruebas locales.

conformarse con el digno papel de «agua-fiestas», contentándose con lo que dejen libre los italianos.

Opel realiza un gran esfuerzo para alinear su coche oficial (el Kadett GSi de 16 válvulas) y dos Corsa semi-oficiales. En el Kadett repite Borja Moratal. Si en años anteriores, con una oposición más numerosa, Borja lograba el tercer puesto final (gracias a la fiabilidad mecánica del Opel y a las cualidades del madrileño), este año podría aspirar a un puesto mejor. Junto a él, Luis Climent conducirá un Corsa potenciado, con un motor ligeramente más eficaz que el del año anterior (165 caballos), caja de cambios de seis velocidades del tipo X-Trac y llantas de 16 pulgadas de diámetro. En condiciones difíciles, como lluvia o tierra, este Corsa puede ser más eficaz que el Kadett; el tiempo lo dirá. Finalmente, un tercer Corsa, la misma unidad que el pasado año condujera Luis Climent, la utilizará Iñigo Lilly.

Tras un año de transición, en el que Javier Azcona defraudó las esperanzas puestas en él, Peugeot retorna con fuerza. Al ganar Josep Arqué el Desafío, la marca de Villaverde ha decidido apostar fuerte y traerse un 309 GTi 16 válvulas. El mismo

VETERANO
Antonio Zanini
(aquí a los mandos
del Peugeot 205
turbo 16 en la
temporada 1985)
sigue siendo el
hombre que más
rallyes y
Campeonatos de
España tiene en su
haber. Cuenta que
podría acrecentar
porque aún sigue
en activo.



coche con el que François Delecour asombró a los franceses en la temporada 90, pero ahora con un motor multiválvulas de 225 caballos. Debe ser un hueso muy duro de pelar para el Kadett y parte del interés de este campeonato está en ver la lucha entre estos dos hombres.

Al margen de una serie de pilotos privados, con monturas variopintas, como Luis Monzón, Cele Foncueva, José María Ponce o los andaluces Tobaruela y Gilabert y con programas aún en el aire, el plantel de

los diferentes rallyes los completarán los dos campeonatos monomarcas: Desafío Peugeot y Copa Renault. Ambos estrenan coche; y unos coches, por cierto, muy interesantes, como el Clio 16V y el 309 GTi. Deben estar incluso muy próximos unos a otros aunque esta temporada, como todas las iniciales, debe ser de transición, con muchas incógnitas por despejar.

Entre los hombres con Peugeot, destacamos la presencia de Sergio Vallejo, Luis Miguel Reyes, Capi Saiz y Oriol Gómez,

El más familiar



CONTAC

Super 12



Importado por



Remark
Sociedad Anónima

Equipamiento:

- Motor tecnología Renault de 1397 c.c.
- 5 velocidades.
- Preinstalación y antena de radio.

- Limpiaparabrisas trasero (versión BREAK).
- Spoiler delantero y trasero.
- Luneta térmica.
- Doble circuito de frenos
- Reposacabezas.

Tel. (93) 680 06 88

DICCIONARIO PARA NO INICIADOS

NO SIEMPRE ES LO QUE ASI PARECE

Aunque las victorias de Carlos Sainz en el Campeonato del Mundo han popularizado la «jerga» de los rallyes, no está de más ofrecer un glosario de los términos más frecuentemente utilizados:

Asistencia.- Conjunto de operaciones de mantenimiento, avituallamiento o reparación a que se someten los coches participantes. Se llevan a cabo antes y después de cada tramo cronometrado, para cambiar las ruedas, echar combustible, verificar niveles. Las llevan a cabo equipos de mecánicos de cada equipo.

Calentadores.- Mantas térmicas que se colocan en los neumáticos, unos minutos antes de ser montados en el coche, para que los neumáticos estén en su temperatura óptima de funcionamiento.

Carnet de ruta.- Cartulina en la que el controlador anota la hora exacta en que cada participante llega y sale de cada control. Su pérdida significa la eliminación del rallye.

Control.- Zona, normalmente antes de los tramos cronometrados o sencillamente intercalados en el recorrido no cronometrado, al que hay que llegar en

el minuto exacto que marca la organización (cada concursante en un minuto).

Grupo A y Grupo N.- Los coches de competición pueden ser de diferentes grupos, según el nivel de modificaciones que se hayan realizado sobre el coche que sale al mercado. Un grupo A es un coche profundamente modificado en casi todos sus órganos mecánicos, con el fin de hacerlos más competitivos. Un grupo N es un coche casi de serie, sólo modificado en pequeños detalles que afectan a su fiabilidad mecánica y su seguridad.

Muleto.- Coche parecido al de carreras con el que se llevan a cabo los entrenamientos y reconocimientos previos al rallye.

Notas.- Conjunto de indicaciones, anotadas en una o varias libretas, que el copiloto lee al piloto para recordarle cómo debe tomar cada curva del tramo cronometrado. Estas notas se confeccionan en los entrenamientos previos al rallye.

Parque cerrado.- Zona acotada en la que está prohibida toda intervención en la mecánica de los coches. Normalmente, al finalizar cada etapa o el rallye, los coches entran en un parque cerrado.

Penalización.- Segundos que se acumulan en la clasificación de un piloto por llegar tarde (o temprano) a un control.

Rallye.- Disciplina automovilística en la que se recorre un itinerario conocido y abierto a la circulación, a una velocidad media determinada (normalmente 50 kilómetros por hora) que hay que cumplir escrupulosamente. Normalmente, se intercalan en este itinerario, sectores cerrados al tráfico en los que se cronometra el tiempo invertido, sirviendo estos tramos para establecer la clasificación general.

Road Book.- Libro que entrega la organización, en el que se recoge con minuciosidad las incidencias del recorrido, indicando las distancias y el tiempo que debe invertirse en cada sector entre controles.

Scratch.- Se dice «hacer un scratch» a realizar el mejor tiempo en un tramo cronometrado.

Sliks.- Neumáticos sin dibujos, con la banda de rodamiento completamente lisa, utilizados en tramos de asfalto seco. Son los más rápidos para estas circunstancias, pero inconducibles si hay el menor rastro de agua o barro.

aunque luego los protagonistas pueden ser otros, como Javier Domingo, José Miguel Ramos, Vicente Cabanes, Clemente Arroyo o sencillamente, nombres nuevos. Por su parte, con los Clio, veremos evolucionar a los tres pilotos asturianos del equipo de Fernando Villarias, a nuestro compañero en las labores informativas Gonzalo Arche, a José Alberto González o a Jaime Azcona.

Sería ahora muy complejo explicar la distribución de puntos para el cómputo final del campeonato. Digamos que cada piloto obtiene puntos según su posición general absoluta y su posición entre los mismos coches de su clase. Estos puntos se multiplican por el coeficiente de cada rallye. Esta complejidad, que la Federación debería revisar para aproximar el baremo al que se utiliza en el Mundial, puede

dar muchas sorpresas. Sencillamente, un piloto que gane su clase en el rallye Cataluña obtiene 225 puntos, aunque no se clasifique ni siquiera entre los 20 primeros, mientras que el piloto que venza en el Cajaliente se tiene que conformar con 210. En fin, a lo largo del año iremos viendo la evolución de los acontecimientos en una temporada que, pese a todo, se presenta más cerrada que otros años. ○

LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE



SERIE ESPECIAL LIMITADA
P.V.P. 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO

LANCIA MARTINI. Un equipo exclusivo que ha cosechado los mayores éxitos en el mundo deportivo, conmemora su décimo aniversario de colaboración y sus cuatro títulos mundiales. Celebrelo con nosotros acudiendo a nuestros concesionarios para conocer el Nuevo LANCIA DELTA MONDIALE. Un automóvil con espíritu de campeón dotado con un magnífico equipamiento.

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- 1.600 c.c. i. e. • 108 CV • Volante deportivo, forrado en cuero y regulable en altura • Asiento posterior abatible. • Faros antiniebla
- Cierre centralizado de puertas • Alzacristales eléctricos anteriores • Distintivos exteriores con los colores MARTINI RACING
- Espejo retrovisor derecho • Cuentarrevoluciones • Reloj digital • Llantas de aleación exclusivas • Asiento mixto tejido Alcántara®



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

4 Razones para mantener siempre nuevo su coche o camión nuevo

- 1 Anticalcáreo
- 2 Anticavilante
- 3 Antioxidante
- 4 Tapalugas

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona - Tels. (93) 415 12 84 - 237 62 85

RALLYE ISLAS CANARIAS

LA PRIMERA PARA MONZON

A sus 24 años, Luis Monzón ha logrado su primera victoria en el Campeonato de España de Rallyes. Una victoria un tanto sorprendente porque, si bien es verdad que a la primera de las citas canarias han faltado muchos protagonistas del Campeonato 1991, no es menos cierto que Luis es un piloto poco menos que desconocido, para los aficionados peninsulares.

MONZON apareció en escena en el Rallye El Corte Inglés del pasado año cuando, con un Sierra grupo A realizó un gran rallye. Posteriormente, el nombre de Monzón ha aparecido en las noticias breves de los semanarios especializados porque el canario había puesto en pie un programa para el Campeonato 1991. Se habló incluso de él como posible candidato al Lancia oficial. Ahora, con todo merecimiento, aparece en Tenerife (la primera vez que corre un rallye en esta isla), con un Sierra 4x4 preparado en Bélgica por RAS.

Pues bien, con esta modestia e insolencia de los novatos, Luis está a punto de ponerse en cabeza de un plantel de pilotos canarios, muy expertos, muy rápidos y muy bien armados. Luis es ahora mismo el portaestandarte de una nueva genera-

ción de pilotos insulares, formada, entre otros, por Ricardo Avero, Aythami Alonso o Toni Ponce. Lo que sería verdaderamente fantástico es que estos jóvenes tuviesen más agallas (financieras, especialmente) para salir de las Islas y romper el ámbito regional en el que siempre se han desenvuelto los representantes de la generación anterior.

Pero vayamos a esta primera cita. Desde los primeros compases se apreció que la lucha iba a centrarse entre tres hombres: José Mari Ponce con su BMW M-3, Luis Monzón, con el Sierra 4x4 y Ricardo Avero, con un Mitsubishi Galant VR4 de Ralliart excelentemente preparado. Y no pudieron ser cuatro, porque el veterano Carlos Alonso Lamberti se quedaba sin poder demostrar el potencial de su Alfa 75 América al no poder arrancar tras la



primera asistencia, al inicio del primer tramo.

Los tradicionales problemas de neumáticos de Ponce hacen que Monzón sea el primer líder, seguido de cerca por Avero. Pero el hombre del Mitsubishi perdió algún tiempo por problemas de caja de cambios, bloqueada en cuarta en un largo

tramo. Cuando pudo subsanarlos, su desventaja era ya considerable y aflojó el ritmo, siendo superado entonces por Tomás Rivero, con un Sierra Cosworth de dos ruedas motrices.

Otro de los hombres candidatos al podio, Gimeno, con el Mercedes de Flick Canarias, tenía que retirarse, ya que en un rasante, voló demasiado, cayendo mal y dañando el tren delantero. Tras una penalización de 17 minutos para reparar los desperfectos, se le excluyó del rallye. También abandonaba en los primeros tramos Luis Climent, que hasta entonces había llevado muy bien su Corsa GSi «potenciado».

Finaliza la primera etapa con Monzón en cabeza y 42 segundos de ventaja sobre Ponce. En tercera posición Rivero, con

Avero dispuesto a recuperar. Tras ellos, Moratal imponía el veterano Kadett oficial al mejor entre los coches de serie, que no era otro que Gregorio Picar. Precisamente entre los grupo N, Picar estaba tranquilamente en cabeza ya que su rival natural, Manolo Mesa, con un coche similar, realizaba cronos muy irregulares y Antonio Ponce, con el BMW M-3, perdía 4 minutos al cambiar una rueda pinchada, en pleno tramo.

En la neutralización a mitad de rallye, Ponce declaraba que no tiraba la toalla y que estaba dispuesto a atacar a fondo. Su gran ventaja es que, mientras casi todos sus rivales pensaban en el Rallye El Corte Inglés, que se celebra cuatro días después y al que todos quieren llegar con la mecánica en buenas condiciones, Ponce utiliza-

rá en Gran Canaria un coche nuevo (el mismo que utilizó Bassas en esta misma prueba la temporada 90), por lo que estaba en condiciones de arriesgar más que nadie. Dicho y hecho. José Mari inició un ataque absolutamente a fondo, marcando tiempos muy próximos a los récords y reduciendo la ventaja de Monzón a razón de casi un segundo por kilómetro. Al último tramo llegaban separados por sólo 2 segundos y a tenor de los tiempos de la segunda etapa, nadie daba un duro por el piloto de Ford. Con un despliegue de medios inusual, José Mari utilizaba incluso calentadores para sus superblandos neumáticos... pero se equivocó de plano. Aquellas no eran las ruedas más adecuadas para los 10 kilómetros del tramo y menos aún calientes. A dos kilómetros de la salida, se quedó sin cubiertas, degradando el comportamiento de su M-3 y perdiendo 19 segundos en un tramo que tenía poco menos que ganado. Monzón, muy seguro, se hacía así con su primera victoria en el campeonato de España en la que creemos es su segunda aparición. Si es así, es un récord que tardará en batirse.

Tras ellos, cuando parecía que la lucha entre Rivero y Avero iba a ser también de enorme interés, la cosa quedó en agua de borrajas porque el piloto del Sierra se salió en el primer tramo, dejando al hombre del Mitsubishi en una cómoda tercera plaza a la que no tenía posibilidad de acceso Borja Moratal.

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

NUMERO DE VICTORIAS

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 40 Antonio Zanini | 3 Carlos Piñero |
| 39 Marc Etchebers | 2 José María Palomo |
| 28 Jorge de Bagration | 2 Tino Suarez |
| 19 Salvador Serviá | 1 Borja Moratal |
| 19 Carlos Sainz | 1 Juan Fernández |
| 16 Beny Fernández | 1 Jorge Plá |
| 14 Eugenio Ortiz | 1 José Pavón |
| 12 Eladio Doncel | 1 Agustín Boix |
| 10 Jesús Puras | 1 Juan Aleix |
| 9 Alberto Ruiz-Giménez | 1 Tito Serra |
| 9 Jorge Babier | 1 Juan Ucha |
| 8 Josep Bassas | 1 Manuel Aguilar |
| 7 Estanislao Reverter | 1 Miguel Angel Domínguez |
| 7 Manuel Juncosa | 1 Angel Dávila |
| 6 Bernard Tramont | 1 Enrique Villar |
| 5 José Manuel Lencina | 1 Juan Ignacio Sunsundegui |
| 5 Julio Gargallo | 1 «Fombona» |
| 4 Medardo Pérez | 1 Fernando Lezama |
| 4 Salvador Cañellas | 1 Carlos Alonso Lamberti |
| 3 Pío Alonso | 1 «Pertos» |
| 3 Lucas Sainz | 1 Manuel Rodríguez |
| 3 Eduardo Balcazar | 1 Mariano Lacasa |
| 3 Jaime Pons | 1 Francisco Rodríguez |

PALMARES DESDE 1980

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| 1980 | Antonio Zanini (Porsche) |
| 1981 | Jorge de Bagration (Lancia) |
| 1982 | Antonio Zanini (Talbot Lotus) |
| 1983 | Nacional A. Zanini (Talbot Lotus) |
| Internacional: | E. Ortiz (Renault) |
| 1984 | Antonio Zanini (Ferrari) |
| 1985 | Salvador Serviá (Lancia) |
| 1986 | Salvador Serviá (Lancia) |
| 1987 | Carlos Sainz (Ford) |
| 1988 | Carlos Sainz (Ford) |
| 1989 | Josep Bassas (BMW) |
| 1990 | Jesús Puras (Lancia) |

COCHES DE SERIE (GRUPO N)

- | | |
|------|---------------------------------------|
| 1985 | Josep Bassas (Renault 11 Turbo) |
| 1986 | José Piñón (Renault 5 GT) |
| 1987 | Gustavo Trelles (Renault 5 GT) |
| 1988 | Jesús Puras (Ford Sierra Cosworth) |
| 1989 | «Mía» Bardolet (Ford Sierra Cosworth) |
| 1990 | Cele Foncueva (Ford Sierra Cosworth) |



NO PUDO SER José María Ponce (foto superior) estuvo a punto de vencer su primer rallye, pero se equivocó con los neumáticos en el último tramo. Ricardo Avero estrenaba en el campeonato el eficaz Mitsubishi Galant VR4.

CLASIFICACIONES

- 1º **Monzón-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth), en 1 56'34"
- 2º **Ponce-Deniz** (BMW M-3), a 21"
- 3º **Avero-López** (Mitsubishi Galant VR4), a 3' 00"
- 4º **Moratal-Fernández** (Opel Kadett GSi), a 5' 14"
- 5º **Picar-Delgado** (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 5' 40"
- 6º **Mesa-Pérez** (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 7' 55"
- 7º **Lamberti-Pallero** (Opel Kadett GSi), a 8' 13"
- 8º **Cruz-Cruz** (Opel Kadett GSi), a 8' 47"
- 9º **Ponce-Yáñez** (BMW M-3 grupo N), a 11' 01"
- 10º **Lylli-Saguillo** (Opel Corsa GSi), a 11' 43"

CAMPEONATO DE ESPAÑA

- 1º **Luis Monzón**, 210 puntos. 2º **José M. Ponce**, 180. 3º **Ricardo Avero y Borja Moratal**, 150. 5º **Gregorio Picar** 120.



EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**

ESPERAR Y VENCER

ONCE temporadas de Fórmula 1 y parece que ha pasado una vida! Pero la decimosegunda ha comenzado en Phoenix. En realidad, si no sintiera a mi alrededor la conmoción e impaciencia de toda esta gente sedienta de competencia, podría escribir que para mí, no ha habido una temporada intermedia. Yo no cuento las pruebas preliminares que se llevaron a cabo en Estoril o bien las que se desarrollaron en el circuito Paul Ricard o las que se efectuaron en las pistas privadas de la Escudería Ferrari, en Fiorano o en Mugello. Mi participación en la elaboración del nuevo 642 con nuestros ingenieros fue extensa y ustedes conocen muy bien el gran trabajo de computación que implica la creación de un nuevo monoplaça. Al mismo tiempo, tenía que decidir sobre mi futuro contrato con los jefes de Ferrari y los del grupo Fiat.

Ya conocen los resultados: firmé nuevamente con la escudería hasta el final de 1992. Estaba establecido que correría en el 91, pero el contrato para 1992 necesitó una larga revisión.

Una vez decidido, me quedó solamente una semana de vacaciones en Francia y Suiza antes de tomar el avión hacia Phoenix. Allí, encontré esa atmósfera americana que tanto me gusta, ya que preserva la calidad de la vida. Igualmente encontré el circuito, que no me gustó para nada, ya que siempre he detestado ese tipo de pistas artificiales encerradas entre dos muros de cemento.

Sin embargo, el futuro Mundial de Fórmula 1 implica que debemos competir los Gran Premio en territorio americano y debo señalar que los promotores del circuito de Phoenix han hecho un gran esfuerzo para mejorarlo.

Es el caso típico de las pistas temporales, necesitamos hacer incesantes ajustes de acuerdo con la situación en la pista. Se necesitó todo un día para desempolvar un poco para que el asfalto agarrara la pátina del neumático. Efectué una buena sesión de clasificación el sábado y logré colocarme en primera línea al lado del inamovible Senna: McLaren-Honda realizó un tiempo que yo no podía ni soñar. Sin embargo, me tomé el tiempo para ajustar el coche de acuerdo con las condiciones de la carrera. El coche era bastante eficiente y sobre todo cómodo, un aspecto que con-



LA SIGUIENTE CITA EN BRASIL
Las características del circuito de Phoenix influyeron negativamente en los Ferrari.

sidero indispensable durante un Gran Premio tan largo y sobre una pista tan agotadora. El domingo por la mañana, durante la sesión del «warm-up», estuve por debajo de las posibilidades de mi auto: el séptimo tiempo a 1"6 de Senna, pero lo más importante es que pude explorar las nuevas configuraciones de los alerones y de la suspensión. El resultado no fue muy convincente y me apresuré a retroceder.

A pesar de todo, algo me inquietaba, no podía entender «mi coche». Es decir, que desde el inicio de las pruebas, tuve una serie de problemas de ajuste que no habían aparecido a lo largo de la temporada intermedia. No lograba comprender las reacciones del chasis. Además, tuve la prueba cuando la carrera comenzó. No lograba simplemente seguir el ritmo de Senna.

Así que en el giro 45, un poco antes del cambio de llantas, me mantuve en la segunda posición pero a casi 30 segundos de distancia. Sabía que, salvo en un caso excepcional, no lograría ganar este Gran Premio, el McLaren era demasiado fuerte. Después de que sucedieran diferentes cosas pude recobrar el segundo lugar en el momento de la llegada. Hubo un hermoso cambio de guardia entre Jean y Nelson, después todo estuvo consumado.

¿Qué nos separará el futuro? Primero

de todo, espero con gran impaciencia el Gran Premio de Brasil y sobre todo el circuito de Interlagos.

Es una pista mucho mejor para el desempeño del chasis y los verdaderos valores del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 se juzgarán a partir de ese momento. En lo que corresponde al motor, será más fácil utilizar nuestro 291/1-V12 cuyo defecto en Phoenix fue su falta de flexibilidad.

Pero Interlagos no será tampoco una fecha crucial. No debemos olvidar que el Ferrari 642, de la manera en que lo hemos utilizado en Estados Unidos, se encuentra en su versión definitiva y en su mejor grado de competitividad.

Una vez en Brasil, nuevas modificaciones serán tomadas en cuenta y nos conducirán al más alto nivel. ○



¿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**



Prevenir de manera eficaz en más de 100 países.
Todos nuestros filtros son solo diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.
FILTROS MANN S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 471 • Teléfonos 294490 - 325112 - 325202
Asistido 5007 • Telex 58137 • Teletex 307574
Telegramas: Filtrós Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

CUATRO MEJOR QUE DOS

Con la cita del Jarama comienza una nueva temporada en los circuitos españoles, que se presenta muy interesante.

La carrera inaugural la ganó con comodidad Carlos Palau a los mandos de un Ford Sierra Cosworth 4x4, demostrando que este tipo de vehículos pueden ser muy competitivos. Sin embargo el máximo favorito a la victoria era José Angel Sasiambarena, campeón en título, que con la pista mojada y arriesgándose con neumáticos de seco marcó el mejor tiempo en los entrenamientos con el Ford Sierra Cosworth del año pasado. El día de la carrera con la pista seca, desde el principio tomó la cabeza, pero a pocas vueltas del inicio de la carrera se rompió el grupo del coche y tuvo que abandonar. Un piloto «novato» en este certamen, Eduardo de Aysa, al volante del Renault 21 Turbo ex-Ayuso, gracias a las mejoras que permite el reglamento en este vehículo, completó un magnífico fin de semana al alzarse con la segunda posición, tras mantener una dura pugna con Luis Villamil, Alfa Romeo 75 3.0. El piloto del Alfa no tuvo mucha fortuna, bueno, en realidad el equipo de la marca

MAGNIFICO DEBUT
Eduardo de Aysa con un Renault 21 Turbo que ha comprado a Ayuso, culminó un sensacional fin de semana aupándose a la segunda posición del podio.

FUERTES EMOCIONES
En la lucha por conseguir una buena clasificación se pudieron vivir unos emocionantes duelos, saldándose algunos con salidas de pista.



italiana, primero abandonó Luis Pérez Salla, que a consecuencia de una salida tocó los bajos de su coche y dañó el varillaje del cambio. Más tarde cuando peleaba por la tercera posición, el motor del coche de Villamil con una fuga de agua en el sistema de refrigeración, obligó a su piloto a parar en boxes. El momento de más emoción y espectacularidad de la carrera fue el pulso que mantuvieron durante unas vueltas Antonio Albacete y Luis Villamil por la tercera posición, más tarde con la retirada del Alfa Romeo, Albacete llevó el vetusto Toyota Corolla a la tercera posición. Pero no todo fueron alegrías en el equipo Camac, ya que en la manga de entrenamientos se rompió el motor del Corolla y tuvieron que montar un nuevo para la carrera, lo de nuevo es un decir, ya que el material que utilizan está bastante gastado, gracias a que Albacete, sacando de donde no hay consigue unos buenos resultados, una pena que no tenga apoyo por parte de la marca de su vehículo. También hay que destacar la actuación de otro de los debutantes en este certamen, Juan Cano, que situó su BMW M-3 en cuarta posición.

En esta primera carrera hubo ausencias importantes, la más destacada fue la del equipo oficial BMW con Pep Bassas. Según ellos el coche no está acabado y esperan debutar en Jerez. Tampoco estuvo presente Juan Ridruejo, que tiene que ponerse al volante del coche de Sasiambarena una vez que éste tenga el Cosworth 4x4, cosa que sucederá en Jerez. ○

Manuel Madrid

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), 35:43.455. 2º E. de Aysa (Renault 21 Turbo), 35:52.544. 3º A. Albacete (Toyota Corolla), 38:54.758. 4º J. Cano (BMW M-3), 36:56.735. 5º S. M. Cantero (BMW M-3), 37:01.106.

FORMULA FORD

1º E. Gluckman, 26:55.758. 2º M. A. Castro, 26:58.079. 3º P. Calle, 27:06.854. 4º A. Burguño, 27:16.932. 5º B. Calatayud, 27:53.908.

FORMULA FIAT UNO

1º D. Bosch, 22:41.917. 2º M. Izaguirre, 27:42.981. 3º I. Rodríguez, 22:52.034. 4º S. Llevadot, 23:12.814. 5º J. Burguño, 23:15.802.

COPA CITROËN AX

FINAL A

1º M. Ruiz, 31:40.748. 2º F. Rastrollo, 31:41.069. 3º M. Barrabeig, 31:57.452.

FINAL B

1º L. Santías, 31:39.090. 2º E. Medina, 31:39.797. 3º J. Santías, 31:40.711.

LAS OTRAS CARRERAS



El vencedor de esta primera carrera de la Fórmula Fiat Uno fue David Bosch, que repite un año más con el equipo de la Ofensiva Uno. Pero no lo tuvo fácil, ya que tuvo un serio rival en su compañero de equipo Israel Rodríguez, que pagó su exceso de fogosidad con un trompo a pocas vueltas del final viéndose relegado a la tercera posición. Debido a este incidente la segunda plaza del podio la ocupó Manuel Izaguirre, que se mantuvo a la expectativa de lo que sucedía en cabeza.



En la Fórmula Ford el vencedor fue Enrique Gluckman, que tuvo que emplearse a fondo para contener a un incisivo Miguel Ángel de Castro. La tercera posición a cierta distancia de la cabeza, fue para Pedro Calle. Uno de los favoritos, Javier Díaz, integrado en el equipo Ofensiva Dos se vio muy pronto fuera de carrera. En la primera vuelta al final de recta se pasó de frenada y tras embestir a Gluckman se salió de pista sin posibilidad de continuar.



La Copa Citroën AX volvió a presentar un buen número de inscritos. Las dos finales estuvieron muy disputadas con una apasionante lucha por la victoria. En la Final A, se impuso Manuel Ruiz por un escaso margen sobre Francisco Rastrollo y en la Final B, prácticamente calcada de la anterior venció Luis Santías, seguido de Fernando Medina a muy corta distancia.



Al utilizar la televisión, no se complique. Diario 16 le regala la guía más práctica.



Para utilizar bien la televisión se necesita una guía práctica, cómoda y completa. Por eso, Diario 16 le regala con su oferta de fin de semana la nueva Guía T.V. 16.

Con toda la información de todas las cadenas minuto a minuto, todas las películas, carátulas para coleccionar en vídeo las películas

grabadas en su domicilio, datos sobre parabólicas, entrevistas, información de radio, etc.

Todo en una guía de fácil consulta, donde no falta nada, para que disfrute la televisión por completo.

Nueva Guía T.V. 16.
La guía para no perderse.

Diario 16
Donde está la noticia.

A TODO GAS

FEDERACION DE CATALUÑA

TOMA DE POSESION

El nuevo Presidente de la Federación Territorial Catalana de Automovilismo Francisco Balagué, fue investido en su cargo por el Consejero de Deportes de la Generalitat de Cataluña, Josep Vilaseca, en presencia del Presidente de la Nacional, Carlos Gracia. Como se recordará, Balagué accede al cargo por aclamación tras renuncia del actual presidente y sin otra candidatura de oposición. La dura-



TOMA DE POSESION
Balagué a la izquierda es el nuevo Presidente de la FTCA. En el centro el Sr. Vilaseca y a la derecha Carlos Gracia.

ción de su mandato será de un año, puesto que las nuevas elecciones están previstas para 1992. Es de destacar la numerosa presencia de personas vinculadas al mundo del Karting en la nueva Junta, no en vano el nuevo presidente ha ejercido el mismo cargo durante más de diez años en la Nacional de dicho deporte.

MOTOCICLISMO

EQUIPOS YAMAHA OFF ROAD

En la temporada que pronto va a comenzar Yamaha Motor España se ha volcado en las especialidades de Enduro y



Motocross con la creación de sendos equipos patrocinados ambos por Chesterfield y Bel-Ray. El de cross está dirigido por el ex-campeón Toni Elías y se compone de Josep Del Barrio, Xavi Colomer, Oscar Olmedo y David Doménech. En cuanto al de Raids el responsable es nada menos que Carlos Mas y a sus órdenes se encuentran Fernando Gil, Joan Pons y Carles Montaner. Especialmente en la primera de las formaciones es de destacar la juventud de los escogidos, prueba de la voluntad de siembra para el futuro con el que se plantean estos equipos.

RALLYE SAFARI

SIGUE LA EMOCION

El Mundial de Rallyes se está presentando muy competido, con nuevas marcas aspirantes a la victoria. En el Rallye Safari, que tras los problemas de patrocinio que atravesó, sorprendentemente a última hora lo hará Martini, podremos ver en acción un nuevo vehículo, el Nis-

san Sunny GTI-R. Un coche que pasó la homologación a primeros de este mes y que se presenta con posibilidades. Al volante de estos coches en Kenia estarán Blomqvist, con el dorsal cinco y Lewellin y Kirland, con el once y nueve. El dorsal número uno sorprendentemente lo lucirá el argentino de Lancia Jorge Recalde, mientras que Sainz llevará el dos. Waldegaard, vencedor de la edición anterior con el equipo Toyota portará el tres. Por su parte Kankkunen y Biasion, con los Lancia-Martini llevarán el seis y el siete.

El equipo Mitsubishi también se está reforzando para afrontar con garantías de éxito el resto de pruebas que quedan por disputar, a primeros de mayo estará homologada la evolución del Galant con el que tomarán parte en el Acrópolis. Al margen de todo esto Pep Bassas, que como ya dijimos en números anteriores, podría disputar el Rallye de Cataluña con uno de los nuevos Nissan Sunny GTI-R, también parece ser que Subaru está interesada en que pilote uno de sus vehículos en este rallye.

Pida catálogo IRESA, enviando 900 Pts. en sellos o por giro postal.

**Mejore la potencia,
la seguridad y la estética
de su automóvil,**



... con productos garantizados por IRESA.

Solicite información indicando vehículo y producto de su interés.

Venta contra reembolso a ciudades sin delegación
Servicio de montaje en nuestras exposiciones:

IRESA MADRID,
Telf. 91 - 255 69 80 c/ Coslada, 4 (Fco.Silvela / Avd.América)
IRESA BARCELONA,
Telf. 93 - 217 83 63 c/ Riera Sant Miquel, 11 (Diagonal / P.Gràcia)
IRESA ELCHE (Alicante)
Telf. 96 - 542 44 82 Pasaje Alejandro Ramos Folqués, 5



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)

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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.(900) 10 08 99

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) 200 07 55

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.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

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

VIAJAR CON CLASE

A CABA de editarse la edición 1991 de la Guía BMW. Este es el segundo año que BMW Ibérica selecciona la mejor gastronomía española, junto a los paisajes más pintorescos y la riqueza cultural de nuestro país, para ofrecer a sus usuarios una forma diferente de hacer turismo. Está realizada en colaboración con el Grupo Club de Gourmets, cuyos expertos realizan anualmente los trabajos de inspección, redacción y actualización de datos. Como novedades en esta nueva edición, cabe destacar el notable enriquecimiento del diccionario gastronómico y la inclusión de un mapa de España a todo color.



Precio: 2.500 pesetas

LA FERIA DEL TIEMPO LIBRE

DURANTE un periodo de nueve días, el Recinto Ferial de la Casa de Campo de Madrid, dedicará 24.500



metros cuadrados a todos los aspectos que abarcan el tiempo libre en Expo-Ocio. **Del 16 al 24 de marzo, de 11 a 21 horas.**

ATENTOS A LA PANTALLA

LOS incondicionales del motor deberán estar muy atentos a su pantalla, pues Televisión Española ofrecerá en directo el Campeonato

del Mundo de Velocidad, desde el circuito de Suzuka, además de la Fórmula 1. Las motos serán en la madrugada del sábado al domingo en TVE-2 (125 c.c. a las 3:15, 250 c.c. a las 5:15 y 500 c.c. a las 6:45) y el día 24 ofrece un resumen a las 16:30 en TVE-2. La Fórmula 1 se emite el domingo a las 24:00 horas.

A RITMO DE SALSA

ESTE fin de semana, la excepcional belleza de las mujeres brasileñas pondrán su nota de color en el Mundial de Fórmula 1, que disputa su segunda cita en el circuito de Interlagos. En el ámbito nacional tendremos el Rallye Corte Inglés en Las Palmas. El día 27 de marzo comienza el Rallye Safari, y finalizará el día 2 de abril. Los acontecimientos de las dos ruedas para este fin de semana son: Cto. del Mundo en Japón, Motocross en Sanlúcar de Barrameda, Enduro en Guadalajara y Trial en Bilbao.

BICICLETAS AL GALOPE

K & K Motor organización lo tiene ya todo dispuesto para la octava edición de la gran carrera-aventura para bicicletas todo terreno, que se disputará en la Comunidad de Madrid y Avila, durante los días del 23 al 27 de marzo.

En esta edición, tendrá un recorrido total de 300 kilómetros, que se compone en un 63 por ciento de tramos nuevos, con los que se pretende lograr una mayor espectacularidad y diversión.

Inscripciones: Tel. (91) 559 30 83



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidentes: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente Alberto Rusconi.
Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdera.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta.
Subdirector: José María Cernuda.
Director de Arte: Olegario Torralba.
Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Victor Flocione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Gierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. **Director de Publicidad:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe de Publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calasina Rué. **Automercado:** Loies Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá. **Directora de Planificación y Control:** Pilar Pérez Menéndez. **Director Administrativo Financiero:** Fernando Fernández. **Director de Producción:** Antonio Torriño. **Autoedición:** Yolanda Corrochano y José M^a Gómez-Morán (jefe). **Directora de Marketing:** María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 409 49 44. Télex: 48974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. P^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (98) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pal. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresión:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. **COPYRIGHT 1989.** Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal)

NUEVO ROVER 216 GTI 16 V

SI ESTE COCHE NO ACELERA SU PULSO, NADA LO HARA.

Ha nacido una nueva raza de deportivos. El ROVER 216 GTI 16 V 3 puertas. Un coche unico que le enamorara por las excelentes prestaciones de su motor TWIN CAM de inyección multipunto y 130 CV. Por su confortable interior y su completo equipamiento de serie, que incluye dirección asistida, llantas de aleación de 15", caja de cambios de relación cerrada y un sistema de suspensión deportiva McPherson. Pero, sobre todo, por su diseño exclusivo, diferente. Y el prestigio que supone conducir un ROVER. Porque el ROVER 216 GTI 16 V ha sido diseñado para competir con otros. Si él no consigue acelerar su pulso, nada lo hará.



NUEVO ROVER 216 GTI 16 V 3 PUERTAS

P.V.P.: 2.360.000ptas*



La serie ROVER 200 3 puertas empieza con el 214 Si 16 V con motor TWIN CAM inyección de 95 CV. Desde 1.725.000 ptas.* *Precio final recomendado. IVA y transporte incluidos.

El sabor de la aventura.



CAMEL



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

MOTOR 16

SEMANAL

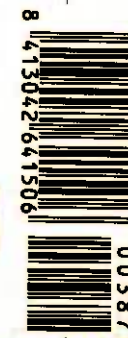
GRUPO

23 de marzo de 1991

Núm. 387 • 350 ptas.

EXTRA 75 PRUEBAS

● PRECIOS
● PRESTACIONES
● VIRTUDES
Y DEFECTOS
DE TODAS LAS
NOVEDADES



- Prueba de gama
- Precios y opciones

El nuevo Citroën frente a sus rivales

TOLEDO
SEAT A LO GRANDE

