

NUEVO CITROËN



ZX TRES PUERTAS

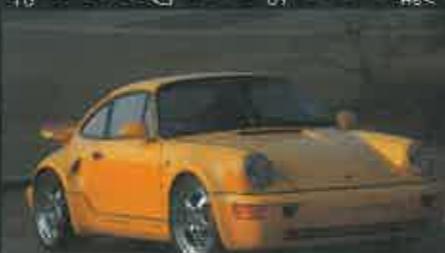
Motor 16

10 de marzo de 1992

Núm. 438 • 325 ptas.

ESPECIAL GINEBRA

- Saab Project Car • Rover 800 Coupe • Rover 200 Cabrio •
- Nissan Serena • Vector W8 • Bugatti Super Sport
- Seat Toledo Exclusive • Ford Explorer • Bertone Blitz • Opel Twin
- Renault Safrane Biturbo • VW Polo Genesis • Porsche 911 Turbo LW
- Citroën XM Palace...



NUEVO ALFA 33 MILANO I.E.

LA PASION ESTA DE MODA.



El nuevo ALFA 33 MILANO 1.5 I.E. une la tecnología más actual, más avanzada, de su motor boxer de 98 CV y la elegancia de su vanguardista línea. Un automóvil diseñado para sentir la pasión de conducir.

Una serie limitada, con el equipamiento más completo de toda su categoría:

- Inyección electrónica multipunto.
- Encendido electrónico digital.
- Dirección asistida.
- Elevalunas eléctricos delanteros.
- Cierre centralizado.
- Dos retrovisores exteriores.
- Volante regulable en altura.
- Respaldo trasero abatible en dos partes.

Y todo a un precio insuperable: **1.665.000 Ptas.**, que incluye IVA, Transporte, Matriculación e Impuestos Municipales. Y, además, disfrutando de todas las garantías que ALFA ROMEO le ofrece a través del CODIGO ALFA que, entre otras, incluye:

- 6 años de Garantía Anticorrosión.
- Coche de cortesía.
- Garantía de recambios.
- ALFA CONTACT: 1 año de asistencia total en carretera desde el Km 0.
- ESCUDO ALFA (opcional): Segundo año de garantía, mantenimiento del primero y segundo año (materiales y mano de obra) y segundo año de ALFA CONTACT.

Si desea sentir la pasión de conducir, venga a su Concesionario ALFA ROMEO y conozca el nuevo ALFA 33 MILANO 1.5 I.E. Porque la pasión de conducir está de moda.



RED DE CONCESIONARIOS
ALFA ROMEO



SEAT IBIZA SPORT LINE

PAG. 48



COMPARATIVA VOYAGER-ESPACE

PAG. 84



A FONDO ROVER MINI COOPER

PAG. 64

SEAT

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 455 escudos

SEAT



COMPARATIVA AUTO RADIOS

PAG. 96



GRAN PREMIO DE SUDAFRICA DE FORMULA 1

PAG. 102

- 6 PUNTO DE MIRA
10 SU CASO
12 LO ÚLTIMO
CITROËN ZX 16V 3
PUERTAS
16 HONDA ASCOT
INNOVA

- 71 PRECIOS
VEHÍCULOS
USADOS
84 FRENTE A FRENTE
CHRYSLER
VOYAGER LE AUT.
RENAULT ESPACE

- 20 ESPECIAL
SALÓN DE
GINEBRA
35 PRECIOS
COCHES NUEVOS
48 A FONDO
SEAT IBIZA 1.5
SPORT LINE
55 MAGAZINE
64 A FONDO
ROVER MINI
COOPER

- RXE V6
92 OPINIÓN
FRANCOISE
SAGAN
94 OCIO
CAMINO DE
SANTIAGO
96 AUTOSONIDO
102 DEPORTE
G.P. DE
SUDÁFRICA
112 A TODO GAS



Nuevo Golf: el coche sobre el que más se ha escrito.

Revistas nacionales e internacionales. Publicaciones especializadas. Prestigiosos diarios. Páginas, artículos.

En toda Europa se ha escrito sobre el nuevo Golf. Ahora, ya está en los concesionarios Volks-

wagen. Y dará mucho que hablar.

Se hablará de sus nuevas motorizaciones. De su renovado carisma GTI. Mayores potencias con un par motor más alto. Un nuevo concepto de confort de marcha para con-

ductores especialmente exigentes.

Se hablará de sus aportaciones en estabilidad. Ejes más anchos. Suspensiones de recorrido más largo. Un revolucionario tren de rodaje en las versiones más deportivas. De sus

frenos ABS y su diferencial EDS. De su dirección asistida.

Se hablará de su rigurosa concepción de la seguridad. De que el nuevo Golf supera las normas más estrictas, europeas y americanas,

sobre protección de ocupantes.

Se seguirá hablando del Golf. De su carácter legendario. De su diseño pionero. De su especial respeto hacia la naturaleza.

Y seguirá despertando admiración

a su paso. Ya sea por todo lo que se ha escrito o por lo que dicen los que ya lo están disfrutando.

En su concesionario Volkswagen.

VOLKSWAGEN

EA

QUINCE MILLONES DE CONDUCTORES

FALTA de tres meses para que entre en vigor el **Reglamento General de Circulación**,

quince millones de españoles -o al menos un porcentaje muy elevado de los mismos- ignoran sus artículos más importantes.

La **Dirección General de Tráfico** tiene previsto enviar **quince millones de folletos** informativos para que los usuarios del automóvil se cambien el «chip» y tengan muy en cuenta que, a partir del **15 de junio**, la normativa que rige el comportamiento de los conductores es diferente. **Tráfico** prevé que **Correos** haya entregado los citados folletos antes de que finalice el mes de mayo. Así, según aquella Dirección General, los españoles tendremos fresca la información, **unas semanas antes** de que entre en vigor el nuevo Reglamento.

Creemos, sin embargo, en **Motor 16**, que un texto legal de tal envergadura debería ser tratado en todos los medios de comunicación machaconamente y desde mucho antes, en una **campaña global de información**. A tres meses de su entrada en vigor, lo más que se ha escuchado es alguna cuña en Radio.

No creemos en absoluto que sea **prematura** empezar ya con la campaña a tope de efectivos. Si no se ha hecho es, bien porque hay una **falta de presupuesto** (1.200 millones de pesetas para la totalidad de las campañas divulgativas de la Dirección General de Tráfico en 1992), bien porque hay una **falta de previsión**.

Nunca es demasiado pronto para dar a conocer **ma**sivamente un nuevo Reglamento de Circulación.

Alberto Mallol



Carreteras comarcas, suspense absoluto

Los usuarios españoles consideran las carreteras comarcas como las peores del país, y en una escala del uno al diez reciben una puntuación de un 4,2, lo que representa la consideración más baja de las obtenidas por las vías públicas españolas, según una encuesta realizada por una publicación especializada, «Noticias de la Construcción».

Por el contrario, los usuarios se muestran bastante satisfechos del estado de las autopistas de peaje, que obtienen una puntuación de 7,3, y las autovías, con 7 puntos. En cuanto a las carreteras nacionales, los españoles las consideran aceptables, ya que obtienen una valoración media total del 5,7 puntos.

Parlamentarios en automoción

El Círculo de Empresarios inició en 1987 un programa destinado a que los Parlamentarios conocieran las interioridades de las más importantes empresas españolas, con el fin de intercambiar conocimientos. Hasta el momento, 47 diputados y 14 senadores, pertenecientes a distintos partidos políticos han realizado estancias en diferentes empresas. Esta iniciativa se llevó a cabo por

vez primera en Gran Bretaña y, posteriormente, otros países europeos han llevado a cabo sus propios programas.

En este ámbito, un grupo de parlamentarios ha realizado un stage en General Motors, conociendo la sede de Madrid y las instalaciones industriales de Figueruelas. Es reconfortante saber que nuestros parlamentarios tendrán mayor conocimiento de la realidad de las empresas de automoción.



Nueva fábrica de FIAT en Argelia

Los responsables del grupo Fiat y de la compañía argelina Saada han firmado en Turín un acuerdo para construir una fábrica de montaje de automóviles en Tiaret, localidad al oeste de Argelia. Según un alto cargo de Saada -la antigua empresa de producción de turismos DVP- la nueva sociedad mixta italo-argelina se denominará Fatia y se dedicará a la producción de vehículos que llevarán su nombre. En el proyecto se prevé que la planta de Tiaret fabrique unos 40.000 automóviles Fatia.

SEMAFOROS

BUEN ANUNCIO
El spot del Rover serie 200 que están pasando estos días por varias cadenas de televisión es ingenioso, atractivo y eficaz. Es otro ejemplo más de la creatividad de las agencias publicitarias con las que trabaja la industria del automóvil.

Peregrinos, no

La semana pasada nos quejábamos de la falta de carteles indicadores hacia el aeropuerto de Sevilla y esta semana nos encontramos con que esta ausencia se repite en el aeropuerto de Santiago. Empezamos a sospechar que el MOPT no quiere que se viaje en avión.

PRIMERO DEL AÑO

La superioridad con que Mansell se ha impuesto en la primera carrera del año, pone de manifiesto el excelente trabajo de Renault en los meses de inactividad de la Fórmula 1. Ahora, por el bien del espectáculo, esperemos que sus rivales despierten.

AVE, BORRELL

El señor ministro, dona Mercé y un amplio séquito, han viajado en el AVE (tren de alta velocidad) a 300 kilómetros por hora (¡que valor!) y dicen haber hecho el viaje hasta Ciudad Real, a un promedio de 250, lo que es difícil de creer, porque de ser verdad, la línea ferrea Madrid-Ciudad Real tendría 230 kilómetros, cuando por carretera, hay sólo

190. ¿Por qué nos quieren vender 250 si apenas ha sido de 200 kilómetros?



Nuevo Honda CRX para la primavera

Un nuevo Honda deportivo dará el relevo al CRX. Será más grande y es probable que tenga un nombre distinto. Este nuevo deportivo incorporará un techo convertible tipo «Targa». Será un biplaza de tracción delantera construido en base al nuevo Civic, lo que le convertirá en directo competidor del Mazda Miata.

El sustituto del CRX incorporará una luneta trasera retraible, lo que le permitirá descubrirse más que un «Targa» normal. La gama de motores irá desde 102 hasta 160 caballos.

Borrell pacta más dinero con Solchaga

El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, ha pactado con el Ministerio de Economía el adelanto en

gación contra el acuerdo firmado por el Estado holandés con la compañía japonesa Mitsubishi y la sueca Volvo. Bruselas considera que puede haber ayudas públicas ilegales en una operación dirigida a reflotar una fábrica de automóviles en la que el estado holandés vende a un precio político sus acciones y la firma japonesa no asume las pérdidas de la empresa, sino sólo los beneficios por la fabricación futura de nuevos modelos. La compañía en cuestión, Volvo Car BV necesita para su reflotamiento que cada socio aporte la cantidad de 39.000 millones de pesetas.

el segundo semestre de este año de entre 300.000 y 350.000 millones de pesetas con cargo a los Presupuestos de los próximos cuatro años para solicitar nuevas obras en autopistas y carreteras. El objetivo de esta política es doble: por un lado es un apoyo al sector de la cons



trucción que para principios del año próximo ya tendrá muy mermada su cartera de obras y, por otra parte, se logra que el

de los más de 50.000 millones de deuda del MOPT por expropiaciones del «Primer Plan General de Carreteras».



ATROPELLO MORTAL, FALTA SIMPLE
Las sentencias judiciales en materia de tráfico siguen dando bandazos sin causa justificada. Ahora se ha sabido que una sentencia de un juzgado de Vélez-Málaga considera una falta de imprudencia simple con infracción de reglamento el delito cometido por el conductor de un turismo que, a 160 kilómetros por hora, atropelló y mató a una mujer que cruzaba en un paso de cebra debidamente señalizado, en una travesía de población con limitación de velocidad a 60 kilómetros por hora. La sentencia condena al conductor a dos días de arresto menor, cien mil pesetas de multa y la retirada del permiso de conducir durante tres meses. También se establece una indemnización de 15 millones de pesetas para la familia de la fallecida. En la sentencia el juez considera «casi temerario» el modo de conducir del ocupante del turismo.

RECTIFICACION

EN el número de la pasada semana, un problema de montaje nos hizo publicar algunos cuadros erróneos. Así, en la prueba del BMW 325 i coupé, el cuadro de

equipamiento bajo la lupa no correspondía a este modelo. Lo mismo a ocurrido con el cuadro de opciones del Escort XR3i. Esperamos que sepan disculpar estos errores. Los cuadros que publicamos en esta rectificación son los que

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- Los reglajes del asiento del conductor.
- Volante y palanca de cambios forrados en cuero.
- Sistema de antibloqueo de frenos, ABS.
- Respaldo de los asientos traseros abatible por partes.

OPCIONES

OPCIONES (En pesetas): Aire acondicionado: 141.000. ABS: 101.000. Llantas de aleación: 65.000. Pintura metizada: 26.000. Techo solar: 67.000. Pack electrónico, deshielo eléctrico del parabrisas, alarma antirrobo y retrovisores exteriores eléctricos: 36.000. Equipo de sonido 2.007: 118.000 ptas.

deberían de haber sido publicados.

HORQUILLA NO INVERTIDA

En nuestro número anterior calificamos de invertida a la horquilla de la Honda CBR 900 RR.

Nada más lejos de la realidad como una foto adjunta al texto demuestra con claridad. Será lo bien que iba, lo que a la hora de escribir nos hizo meter la pata hasta al fondo. Así que de invertida nada, normal y muy normal, que ya es suficiente.



DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

EL MERCADO ITALIANO ha sido el segundo mejor cliente de Mercedes a escala mundial en el 91. En el país transalpino se vendieron 43.623 unidades nuevas, lo que constituye un incremento del 10,9 por ciento respecto al año anterior. Lo más destacable de esta subida de facturaciones es que no se ha apoyado en los Mercedes «pequeños», pues éstos han bajado sus ventas en un 1,6, sino en la gama media y

en los familiares. El mercado americano ha sido el único en comprar más que los italianos, pero la relación de unidades vendidas por habitante demuestra que es en Italia donde los Mercedes son más apreciados.

LANCIA dotará a los nuevos Delta de motores multiválvulas de cinco cilindros, con sistema DOHC. Estas nuevas motorizaciones se harán esperar bastante. El Delta más potente, con interiores en cuero, rivalizará directamente con el Golf VR6.

FIAT está preparando una



Todo un coche, todo un precio

EL nuevo Volvo 850 GLT está ya disponible en España a un precio que pondrá en serios apuros a toda su competencia: 3.960.000 pesetas, IVA y transporte incluidos.

Poder comprar una berlina de representación por menos de cuatro millones de pesetas, es algo a lo que en nuestro país no estamos acostumbrados y menos haciendo gala de un equipamiento tan completo como el del Volvo 850 GLT, que en su equipo incluye elementos tan lujosos como el aire acondicionado, el ABS, la dirección asistida, unas preciosas llantas de aleación, elevalunas eléctricos, cierre centralizado,

retrovisores eléctricos, asientos delanteros calefactables... y un sinfín de elementos más por los que no hay que pagar ningún sobreprecio.

Si tenemos en cuenta que el nuevo Volvo 850 GLT cuenta con un motor de 2,5 litros que desarrolla 170 caballos de potencia e incorpora un buen número de novedades mecánicas, como el Sistema de Protección Contra Impactos Laterales (SIPS) o el sistema trasero de suspensión Delta-Link, no cabe duda de que este vehículo es una de las ofertas más atractivas existentes en el mercado dentro de su segmento.

GM

Invierte más

GENERAL Motors España ha aumentado en un 16 por ciento su plan de inversiones para los próximos cinco años, hasta alcanzar los 105.000 millones de pesetas, según ha desvelado su presidente, Angel Perversi. Además, la em-

presa está potenciando la instalación de sus proveedores en las cercanías de Fuenlabrada. Este es el caso de Bosal Roth (fabricante de tubos de escape), Engelmann (producción de espejos), RSL (piezas de plástico) y Enfisint (mantonetas) que se han puesto en marcha en la provincia de Zaragoza con una inversión de más de 1.500 millones de pesetas y la creación de 270 puestos de trabajo.

Lamborghini, sólo coches

EL juzgado de Bolonia ha rechazado el pleito interpuesto por Chrysler Corporation a Ferruccio y Tonino Lamborghini por el uso que estos vienen haciendo del nombre y logotipo de la marca Lamborghini para la denominación de los vinos que producen en su «Villa la Fiorita», no muy lejos de donde Lee Iacocca produce su propio vino. El hijo de Ferruccio, Tonino, usa el nombre y el logotipo de la marca de automóviles para negocios no relacionados con el mundo del motor. El juez italiano ha dictaminado que Chrysler Nuova Automobili Ferruccio Lamborghini SpA sólo tiene los derechos del nombre y logotipo de la marca en negocios relativos a automóviles.

Ferruccio y Tonino Lamborghini se disponen a lanzar un vehículo con suspensiones olímpicas con el aspecto de un Golf, y es muy probable que no lo puedan llamar Lamborghini.



CONTANTE Y SONANTE

SUZUKI MOTOR España cerró el pasado ejercicio con resultado positivo al conseguir una facturación de 12.200 millones de pesetas, con un aumento del 16 por ciento respecto al año anterior.

LA EMPRESA japonesa Showa, dedicada a la fabricación de amortiguadores y horquillas para motocicletas, ha inaugurado una nueva fábrica en Cataluña.

EL FABRICANTE Daihatsu va a detener la producción de dos de sus modelos vendidos en Estados Unidos, poniendo fin así a sus actividades en el mercado norteamericano.

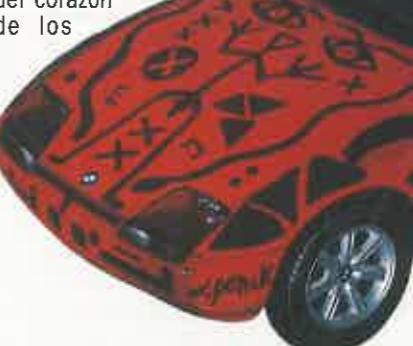
BAJA LA producción en USA. Durante el pasado año se fabricaron en Estados Unidos y Canadá, 3.44 millones de coches lo que significa un descenso del 9,5 por ciento. El líder ha sido una vez más Ford con 1.256.163, frente a 1.218.465 de GM.



Adiós al BMW Z1

UNO de los coches más atractivos de estos últimos años, el descapotable Z1, ha dejado de producirse en la marca alemana BMW, tras haber alcanzado la cifra de 8.000 unidades.

Nunca un producto de BMW había llegado tan hasta el fondo del corazón de los



para la marca bávara, pero además para sus «padres», el doctor Ulrich Bez y el diseñador Harm Lagaay, fue un auténtico espaldarazo a su prestigio. Con el Z1 se completa la famosa colección de arte de BMW, iniciada por Calder y continuada por artistas de la categoría de A.R. Penck, continuadores de Andy Warhol y Roy Lichtenstein, que también decoraron automóviles y los convirtieron en verdaderas obras maestras de arte.

En la actualidad, los BMW Z1 son uno de los modelos más apreciados por los coleccionistas, pese a que, en sus inicios, sus modestas prestaciones le perjudicaron en su valoración como automó-

vil exclusivo; al fin y al cabo, sólo utilizaba el motor del BMW 325i de 170 caballos.

DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

EL PRESIDENTE DE HONDA, Nobuhiko Kawamoto, apuesta por los descapotables, al considerar que su capacidad de crecimiento en Japón es enormemente favorable si consiguen ofrecer aire acondicionado y una buena impermeabilización. La demanda de descapotables superó las 45.000 unidades durante el pasado año.

UNA DE LAS FIRMAS que

podrían estar interesadas en la compra de Rolls Royce es Mitsubishi. Las otras marcas interesadas son BMW, Ford y General Motors (ver artículo en la sección Magazine de este mismo número).

TOYOTA HA DESMENTIDO categóricamente las informaciones publicadas en el semanario alemán «Wirtschaftswoche», según las cuales, la firma japonesa podría comprar la tambaleante Porsche, por un precio de 5.000 millones de dólares.

HONDA SUPERÓ el pasado enero los 20 millones de

unidades producidas en Japón. La firma, que empezó a construir coches hace 28 años, había producido a finales de enero 20.063.175 unidades, fabricando actualmente diecisésis modelos diferentes en sus cuatro plantas de Sayama, Tochigi, Suzuka y Yachiyo-Kyoto.

Los modelos de mayor producción siguen siendo los Accord y los Civic, aunque su gama abarca desde los minicoches Today y Beat hasta los lujosos Legend, pasando por el superdeportivo NSX, de gran éxito de ventas.

CUENTENOS
SU CASO

La Ford y Lugo

HOLA me llamo Antonio y soy de Lugo. En mi ciudad la casa Ford se llama Cereijo Hermanos y si ustedes me lo permiten es todo, menos un concesionario. A la hora de venderle un coche se desviven por ti, pero a la hora de arreglártelo vienen todos los problemas, pues el coche sale, casi siempre, peor de lo que entra.

Tengo un Ford Scorpio y



hace unos meses me dieron un golpe en la parte trasera del mismo. Como no hay otro concesionario cerca, fui a éste. Cuando lo recogí no funcionaba el sistema eléctrico (ventanillas, luces, espejos...), la pera que tiene el asiento para hinchar la zona lumbar estaba rota (y no del accidente) y en vez de arreglarla la dejaron escondida debajo del asiento. Cuando me di cuenta les reclamé su arreglo y no quisieron saber nada del tema. También me rompieron el tornillo de la rueda de repuesto y tampoco me lo arreglaron.

Otra vez llevé el coche a

que me alinearan la dirección y no lo hicieron, pero sí me lo cobraron. Ford tenía que tomar cartas en estos asuntos tan feos.

Antonio José L.
Lugo

También Seat

ESTIMADOS amigos, quiero aprovechar esta sección para contárselos un problema que tengo con RAG, concesionario Seat-Audi-Volkswagen en Bilbao.

Poseo un Audi Quattro y en el mes de julio, con la intención de poner un motor nuevo, lo llevé a los talleres de dicho concesionario. Cuando recogí el 30 de julio el coche, y tras abonar una cantidad de 716.340 pesetas, descubrí que tenía un golpe en la aleta y roto el radiocassette, modelo Pioneer KFX 500 (según ellos, han intentado robarlo, sin conseguirlo, dentro de sus instalaciones). Al hacérselo notar, se me dice que yo



En desacuerdo

YA está bien, señores de Motor 16:

Ustedes no paran de criticar a las autoridades, a los Ayuntamientos, al Director General de Tráfico, al de Carreteras y al Sursum Corda. Me parece muy bien que defiendan los derechos de los conductores, y no hacerlo sería incumplir con su deber social, el deber de la Prensa.

José Aranza
Guadalajara

Cuernos peligrosos

CIRCULANDO por una autopista ocurrió un incidente gracioso y rocambolesco.

Todo comenzó cuando un vehículo tuvo que realizar una maniobra de evasión por culpa de un camión cuando éste invadía el ca-



rril izquierdo. El automovilista le sacó los cuernos. A continuación aceleró y desapareció en unos segundos. Transcurridos diez kilómetros, me encontré con una fila de coches detenidos por unas obras. A mi lado estaba el automovilista de los cuernos. Dos

minutos más tarde apareció el camión, y tres minutos después camionero (bate de béisbol en ristre) y automovilista realizaban los 100 metros lisos campo a través. Moraleja, ojo a los cuernos indiscriminados y sobre todo donde se sacan.

Félix Paterna
Gerona

Baches increíbles

NO soy amigo de mandar cartas a ningún tipo de publicación. Sin embargo, y cuando estoy apunto de cambiar mi coche por otro (quizás un tanque), escribo para denunciar el estado de las carreteras comarca-

Motor 16

CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Cereza, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
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. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravó, Simona Garib, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografías:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Melloray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Illescas (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Poveda (Diseño) y José Luis de la Vina (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suárez. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calisna. **Ruta Automercado:** Llores Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Ángel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín. **Directora de Marketing:** María Lizárraga. **Directora de Nuevos Proyectos:** Charo Ofiate. **Director de Planificación:** Simón Molero. **Director Administrativo-Financiero:** Eduardo de Bledo. **Director de Producción:** Antonio Toribio Trivillo. **Director de Distribución:** Federico Herrero.

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. **Telex:** 408 49 44. **Telé:** 43374 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telex:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 3º Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Telex:** 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. **Teléfono:** (96) 392 40 05.

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 88, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

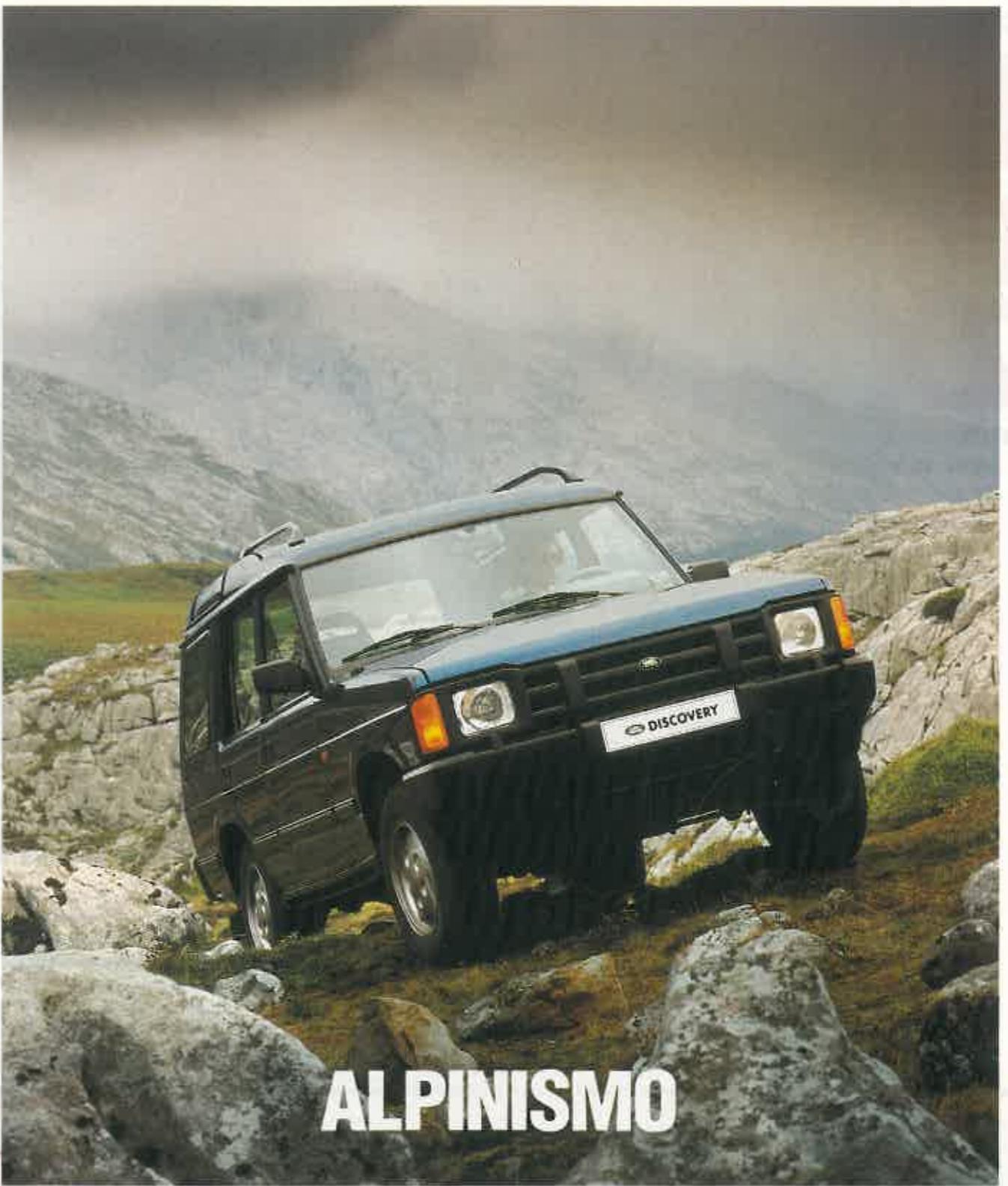
OJD MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPI. **COPYRIGHT:** 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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 MOTOR (Italia) y TURBO (Portugal), VI BLAGARE (Suecia).

MEJOR TODOTERRENO DEL AÑO POR SEGUNDA VEZ CONSECUTIVA.

DESCUBRA LA FORMA MAS COMODA DE HACER DEPORTE.



ALPINISMO

Músculos de acero, nervios templados, seguridad. Todo alpinista profesional necesita estas virtudes. Pero, algunas personas trepan por pendientes de 45° sin esfuerzo. Con el DISCOVERY. Un todoterreno diseñado para salvar obstáculos con toda comodidad. Su motor inyección de hasta 3.500 c.c. y 160 CV. le impulsa con fuerza hacia las alturas. Y la tracción permanente a las cuatro ruedas de diferencial central bloqueable, le hace agarrarse a los salientes con total seguridad. Todo ello mientras, en el interior, el conductor disfruta del aire acondicionado de serie. Por estas cualidades ha sido nombrado mejor todoterreno del año. En cualquiera de sus versiones: tres o cinco puertas, diesel o gasolina.

LAND-ROVER
DEPORTISTA DE ELITE.

CON CARROCERIA 3 PUERTAS

NUEVO CITROËN ZX 16V

El Citroën ZX se ha encaramado ya a los primeros lugares del ranking de ventas español, una posición privilegiada en la que se reafirmará con la llegada, este mismo año, de nuevas versiones. La protagonista será la de carrocería tres puertas y, concretamente, la de motor 16 válvulas.

ESTE mismo verano Citroën dará a conocer su nueva carrocería de tres puertas para el ZX. Esta novedad permitirá al modelo francés competir más directamente con los otros protagonistas del segmento, Renault 19, Opel Astra, etc., y fortalecerse frente a la llegada del nuevo Volkswagen Golf. Citroën tiene previsto ofrecer una gama ZX absolutamente plena de variantes y esta carrocería va a ser la primera novedad de una rica ofensiva.

La nueva carrocería, que se fabricará exclusivamente en Vigo, se ofrecerá desde su lanzamiento con diversas motorizaciones, práctica-



EXCLUSIVA

A LA VUELTA DEL VERANO
Será entonces cuando se de a conocer oficialmente el nuevo Citroën ZX 16 válvulas.

mente con todas las que existen actualmente. Pero en el Salón de París se desvelará el que ha de ser el rey de la gama: el ZX 16 válvulas con la carrocería de tres puertas.

Este ZX 16 válvulas incorpora el motor ya conocido del BX y del Peugeot 405 16 V, pero se distinguirá

de estos por un nuevo sistema de admisión desarrollado especialmente. Será un sistema con colectores de admisión de longitud variable para conseguir un óptimo rendimiento a cualquier régimen de funcionamiento, solucionando así la falta de respuesta a baja velocidad. Este

motor de dos litros desarrolla una potencia de 160 caballos y permitirá alcanzar los 220 kilómetros por hora, así como acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de 8 segundos.

El ZX 16 válvulas se distinguirá por unos aletines suplementarios,

un deflector aerodinámico posterior y unos neumáticos más anchos, mientras que en su interior habrá unos asien-

tos mucho más envolventes y un tapizado de corte extremadamente deportivo.

OTRAS NOVEDADES

1992, AÑO ZX

El calendario de novedades ZX, hace de este coche uno de los protagonistas de este año 92. Estas son las novedades que se añadirán a la actual gama:

- ZX Automático.** Esta versión ha sido presentada ya en el Salón de Ginebra. Este cambio automático puede

combinarse con los motores de gasolina 1,6 y 1,9 litros, además del diésel.

-ZX 3 puertas. Se presentará en verano y estará disponible con todas las motorizaciones actuales.

-ZX 16 válvulas. Su presentación está prevista para el Salón de París.

-ZX Turbodiésel. Se lanzará así mismo antes de que finalice 1992. Su gran peculiaridad reside en que el turbocompresor se combina con el

motor diésel de 1,9 litros. Se esperan prestaciones imbatibles en su categoría. La razón, 100 caballos de potencia.

-ZX Break. Este modelo no aparecerá hasta bien entrado el año 1993. Conserva la misma distancia entre ejes del modelo actual, pero tiene un voladizo posterior de mayor longitud, esto permitirá una ampliación considerable de su capacidad de carga.

UN AÑO DESPUÉS
El ZX Break no aparecerá hasta la segunda mitad de 1993.
Ahora se le conoce bajo el nombre de código N-22.



Ya es hora de que te compres un coche que vaya con tu imagen. Rápido, brillante, cómodo, vanguardista, internacional. Con marcha: motor Fire 1.108 c.c. 57 CV. 155 km/h. y también inteligente, 4,5 litros a los 100 km. Además, debe ser esp...



PONTE IN.

INCANSABLE. INDEPENDIENTE. INTELIGENTE.

cioso y tener un equipamiento increíble: guantera y volante clase súper, limpiaparabrisas traseros, tapacubos de nuevo diseño, faros halógenos y una tapicería que es total.

¡Ah! eso sí, el precio ha de ser interesante, o más bien interesantísimo:

Fiat Uno 60 In 3P, 1.068.000 Pts.

Fiat Uno 60 In 5P, 1.124.000 Pts.

Llave en mano. Absolutamente todo incluido: IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal y promoción. Está claro, lo tuyo es indiscutible, tu coche es el Uno 60 Serie Especial In. Acércate a tu Concesionario Fiat más cercano y ponte In. El Uno 60 Serie In y tú os haréis inseparables.



DM/ESB

Fotografías: Consultoría.


FIAT PLUS SERVICE

FIAT UNO IN 

GAMA HONDA 92



LUJOSOS Y DEPORTIVOS

Honda presenta una gama muy extensa para el año 92, con la que pretende abarcar el mayor número posible de compradores. La marca nipona está dispuesta a dar guerra este año, y todo apunta a que la va a dar...

El año pasado, Honda dobló su oferta de modelos en la categoría del Accord, además de lanzar la versión deportiva de este modelo, el Ascot, con el que comparte bastidor y motores. También fue presentado el Honda Inspire, una versión lujosa del Vigor, basado en su mismo bastidor y conservando las mismas motorizaciones.

La principal diferencia entre las versiones Accord Ascot y Vigor Inspire reside en que la primera utiliza motores de cuatro cilindros montados transversalmente y la segunda motores de cinco cilindros en disposición longitudinal.

El Honda Ascot, por el momento, sólo se vende en Japón, mientras que el Inspire se comercializa también en Canadá

y Estados Unidos. El Honda Accord, el camino, no sólo se vende en estos países, sino que además es comercializado en Europa.

Pero la verdadera novedad la constituye el Honda Ascot Inspire, equipado con el motor de 2.3 litros del nuevo Prelude y que será lanzado al mercado japonés el próximo día 5 de marzo. Este coche combina una linea aerodinámica y un gran confort de marcha, todo ello perfectamente acompañado con su condición de berlina de tipo familiar. También presenta un frontal muy estilizado con grandes faros y una gran superficie acristalada.

El nuevo motor de 2.3 litros incorpora un doble árbol de levas en cabeza (DOHC) y tiene cuatro cilindros con cuatro válvulas cada uno, desarrollando 165 caballos a 5.800 revoluciones.

Daniel Monteverde

SUPER COMPLETO
Como en todos los modelos de la marca Honda, el equipamiento es de primera línea.



Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



Para Lancia, renovar al mitico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA.

Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado.

La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	c.c.	C.V.	P.V.P. desde*
Delta 1.5 LX	1.498	82	1.523.000
Delta 1.6 GT i.e.	1.585	111	1.723.000
Delta HF Turbo	1.585	145	2.146.000
Delta HF Integrale 16 V	1.995	210	4.432.000

* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

NUEVO CITROËN AX SIGNO

desde 940.000 ptas.*

Tu signo es genial.



Estás de suerte. Tienes un Signo genial: la Nueva Serie Especial AX Signo, desde 940.000 ptas. Nace un nuevo Citroën AX lleno de fuerza. Diseñado con personalidad. Y con un equipamiento de serie que incluye: luz trasera antiniebla, alarma sonora de olvido de luces encendidas, retrovisores exteriores regulables desde el interior, respaldo trasero abatible, luneta trasera térmica, reloj analógi-

co, pre-equipo de radio, y detalles de interior de un GT; tapicería de terciopelo, asientos deportivos y, si lo deseas, con asientos traseros fraccionados, limpia-luneta trasero, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y cristales tintados.

Tu Signo es genial: Nuevo Citroën AX Signo 3 y 5 p. desde 940.000 ptas.

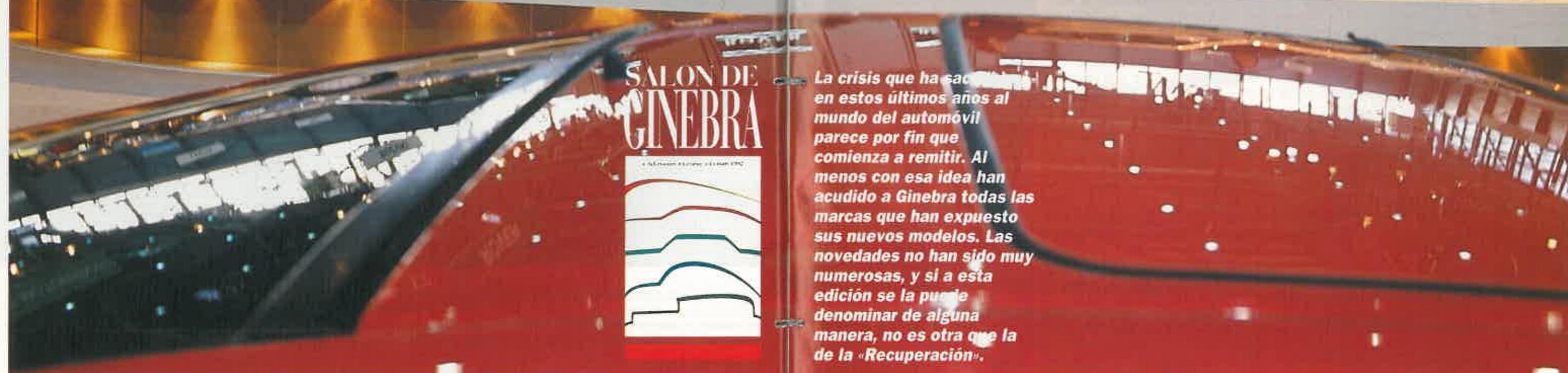
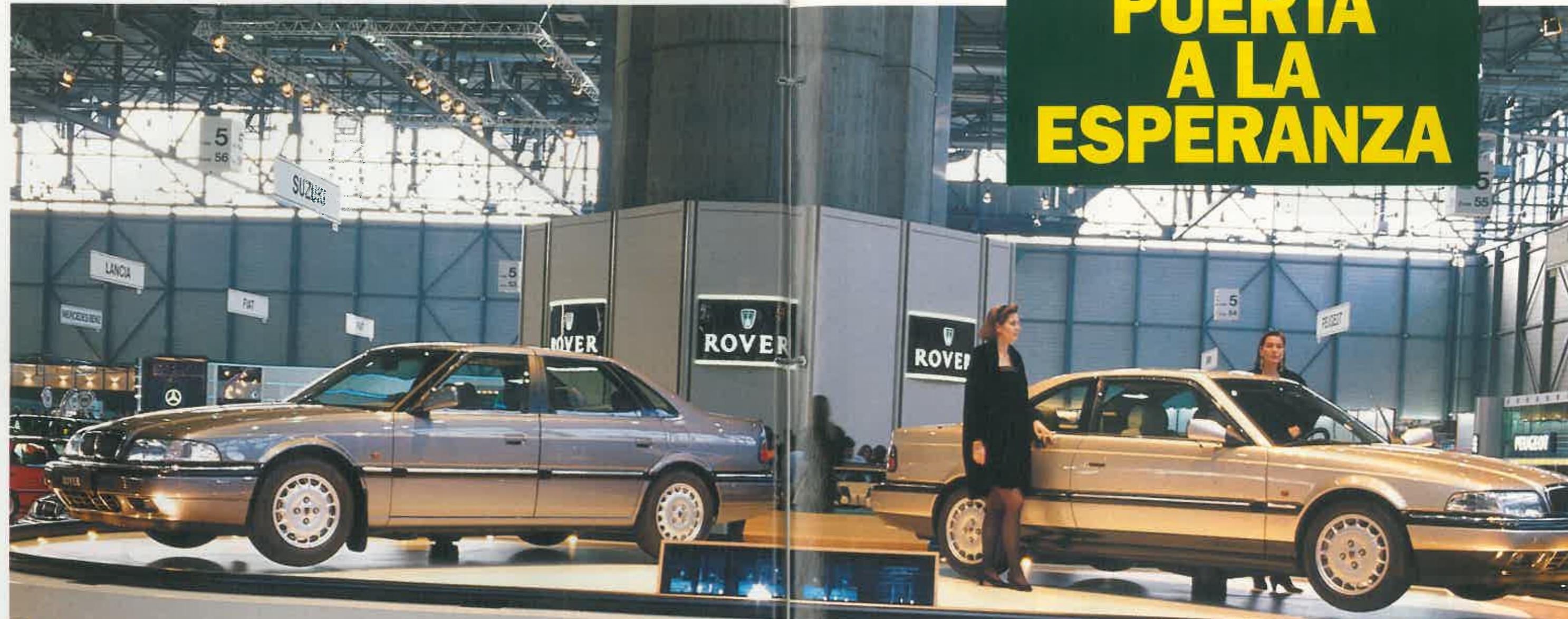
CITROËN

*Precio máximo recomendado AX Signo 3 p. Incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.



NUEVO CITROËN AX SIGNO

PUERTA A LA ESPERANZA



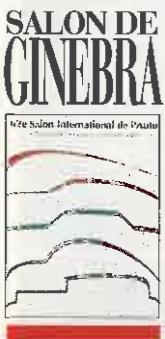
La crisis que ha sacudido en estos últimos años al mundo del automóvil parece por fin que comienza a remitir. Al menos con esa idea han acudido a Ginebra todas las marcas que han expuesto sus nuevos modelos. Las novedades no han sido muy numerosas, y si a esta edición se la pudiese denominar de alguna manera, no es otra que la de la «Recuperación».



BLOQUEO DE DIFERENCIAL
El Fiat Tempra Station Wagon 4WD cuenta en el salpicadero con un tecla para bloquear el diferencial trasero.

Alberto Mallo,
Manuel Madrid y José A. Díaz

Enviados especiales



SALÓN DE GINEBRA
67º Salón International de Automóvil

GINEBRA, además de sus múltiples encantos naturales e históricos, es mundialmente conocida por el papel fundamental que ha jugado en diversas ocasiones en cuestiones de paz. Pues bien, una vez más Ginebra vuelve a jugar ese papel que tantas veces le ha tocado, y esta vez con ocasión del Salón del Automóvil, se configura como una puerta abierta a la esperanza. Después de una profunda crisis en el sector, comienzan a atisbarse los primeros síntomas de recuperación y con esta idea acudían a la ciudad suiza la gran mayoría de los fabricantes de automóviles que allí se dieron cita.

Realmente, el Salón de Ginebra en esta ocasión, no se ha distinguido por presentar novedades importantes. Los modelos expuestos, ya de una forma u otra eran conocidos. Las novedades más importantes han sido versiones un poco ex-



155 Q4
Alfa Romeo hacía acto de presencia en Ginebra con su nuevo 155. En la foto la versión Q4, la más potente y equipada de la gama con tracción a las cuatro ruedas.

22 /Motor 16

clusivas de coches más conocidos. De esta forma destacaba el Renault Safrane Biturbo o el Porsche Lightweight 911 Turbo.

Los constructores europeos confiados en que la marcha del mercado está mejorando sensiblemente, acudieron con sus mejores galas. En el stand de Alfa Romeo, ocupando un lugar de privilegio estuvo expuesta la gama 155, prácticamente al completo. Un modelo en el que la marca italiana tiene depositadas muchas esperanzas, tanto en el aspecto comercial como en el deportivo. No en vano una parcela muy importante del departamento de competición de Alfa Romeo la va a jugar el 155 en su versión más deportiva, el Q4.

Audi estuvo presente con su gama de modelos ya conocida, en la que introducía algunas variaciones. También gran parte de su exposición estuvo dedicada a la seguridad, un aspecto que en esta marca alemana está siempre muy presente a la hora de realizar sus coches. Toda la gama de modelos Audi dispone de un sistema de seguridad Procon-ten y protecciones laterales contra impactos en las puertas. También hay que destacar la preocupación de este fabricante por el medio ambiente. De esta forma se pudieron contemplar las versiones del 80 y 100 equipadas con los nuevos motores turbodiésel de inyección directa, muy poco contaminantes y con unas elevadas prestaciones.

Otro hueco importante lo ocupó el Audi Duo. Una versión especial realizada sobre la base de un 100 Avant Quattro, que tiene la particularidad de disponer de dos motores, uno de gasolina y otro eléctrico. La propuesta de Audi con este vehículo es la usar en ciudad el coche movido por energía eléctrica, con una total ausencia de ruido y de emisiones contaminantes. Para los amantes de los super coches, la marca de los cuatro aros expuso por primera vez en Europa el Avus. Un *dream car*, realizado en aluminio y dotado de una elevada tecnología, de la que hay que señalar su sofisticado sistema de tracción integral. Su motor de 12 cilindros en V con una potencia de 509 caballos, es capaz de lanzarle de 0 a 100 kilómetros por hora en poco más de tres segundos y de permitirle alcanzar la increíble velocidad de 340 kilómetros por hora.

BMW mostraba orgullosa sus crea-

NUEVOS ROVER COUPÉ Y CABRIO ELEGANCIA BRITANICA

LA firma británica Rover acudió a Ginebra con el orgullo de presentar su primer gran coupé desde hace veinte años. Se trata del Rover 200 Coupé, un modelo que estará disponible en los mercados internacionales a finales de año con una combinación excepcional de estilo y elegancia británica, con una mecánica potente y un equipamiento supremo. El motor del nuevo Coupé está claramente catalizado y desarrolla una potencia de 169 caballos a 5.900 revoluciones por minuto. Es un V6 de 2.675 centímetros cúbicos con cuatro válvulas por cilindro, construido en aluminio y con inyección electrónica multipunto.

El Rover 200 Coupé puede incorporar caja de cambios automática o manual y la velocidad máxima se estima, dependiendo de este elemento, en 211 ó 214 kilómetros por hora, respectivamente.

La elaborada insonorización, junto con el completo equipamiento, que incluye, entre otros elementos, asientos de cuero con calefacción, apliques en madera de nogal, opción de Airbag (bolsa de aire de seguridad), cierre de ventanas automático, alarma ultrasonica y radio cassette.



con CD, proporciona un ambiente de lujo y confort para los más exigentes.

La otra novedad importante de Rover en el Salón era el 200 Cabriolet. Un desaparible moderno y elegante realizado a partir del 200 de tres puertas. Como es habitual en este tipo de modelos, el trabajo primordial se ha centrado en robustecer el chasis, ayudado, en este caso, por un arco central que aumenta la rigidez en gran medida.

El Rover 200 Cabriolet estará disponible en tres versiones. Dos serán las motorizaciones de 1.4 y 1.6 litros, con 90 y 122 caballos y un cambio automático para la versión que desarrolla más potencia.

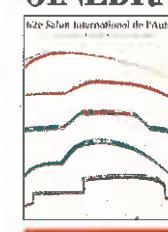


También destaca el trabajo realizado en la capota: está insonorizada, la ventanilla posterior se desmonta fácilmente y un ventilador posterior impide, en la mayoría de los casos, que ésta se empape.

El hueco de lona se abre o cierra ayudado por unos brazos presurizados de gas y a los interiores se les ha dado un aire deportivo pero a la vez elegante.

Va a ser difícil robar un Rover 200 Cabrio. Un sofisticado sistema de alarma protege el coche en todo momento, ya sea con o sin capota, y las llantas de aleación están protegidas por unas tuercas fuertes de seguridad.

SALÓN DE GINEBRA
67º Salón International de Automóvil



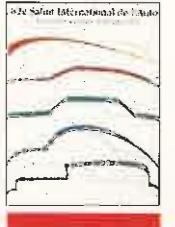
ESTILO ESPECIAL

Todos los Rover destacan por su estilo y exclusividad. Los nuevos 800 Coupé y 200 Cabrio están a la altura de las circunstancias, lujo y elegancia combinados con brillantez mecánica.

Motor 16 / 23

SIETE PLAZAS
El nuevo Nissan Serena es el heredero de la Vanette y su capacidad es semejante a la de las últimas creaciones en monovolumen.

SALÓN DE GINEBRA



COMO UN COCHE
Aunque su aspecto recuerda al de una furgoneta, sus interiores pueden competir con el de berlinas de alto nivel. Sus formas redondeadas son modernas y aerodinámicas.



**NISSAN SERENA
ESPACE ESPAÑOL**

UNQUE la denominación Espace es exclusiva de la marca francesa Renault, no cabe duda de que ya convirtiéndose en genérica. El Nissan Serena es un monovolumen (concepto Espace), cuya particularidad es que será fabricado en Barcelona para toda Europa. Es más, la unidad mostrada en el Salón de Ginebra, estaba ya fabricada en las instalaciones de Nissan Motor Ibérica en la zona Franca.

El Serena es el heredero del Nissan Vanette, del que utilizan algunos elementos, pero enfocado más hacia una utilización como turismo, en lugar del uso industrial. Hasta el punto que no quieren utilizar el nombre de Vanette, que se mantiene en el mercado japonés.



Con una carrocería verdaderamente atractiva y de líneas muy suaves y redondas, es de una capacidad sorprendente, con asientos modulares, fácilmente anclados, que permiten infinitud de disposiciones, hasta un máximo de siete plazas.

Todo el interior está diseñado para resultar acogedor y muy cálido. Por el momento se ofrecerá con una única motorización de gasolina de 2 litros y 126 caballos de potencia, con dos niveles de equipamiento. En el escalón superior, bautizado SLX, encontraremos de serie, ABS, servodirección, discos de freno delanteros ventilados y techo practicable. La comercialización se iniciará en este verano, desconociéndose aún los precios de venta en nuestro país.

SIETE PLAZAS
El nuevo Nissan Serena es el heredero de la Vanette y su capacidad es semejante a la de las últimas creaciones en monovolumen.



VW POLO COUPÉ GENESIS

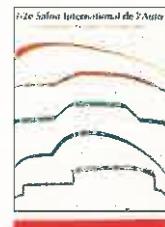
COMBINACION EXPLOSIVA

Se mezclan un conjunto musical inglés de la talla de Genesis y un modelo de éxito de la marca Volkswagen, el Polo Coupé. Se añade un abanico de potencias entre los 55 y los 113 caballos y un equipo de sonido con cinco altavoces y una potencia de 8X20 vatios. También son bienvenidas a este explosivo cóctel

unas llantas de aleación ligera BBS de medida 175/60 R13 y una pintura violeta, logotipos específicos con un look realmente moderno y juvenil y un precio que rondará el millón y medio en las versiones menos potentes. Unas gotitas de Phil Collins con mucha marcha y el combinado está listo. Se llama Polo Coupé Genesis y dará bastante que hablar.

Esta serie especial únicamente se ofrecerá en versión coupé y con un solo color, acompañado del logotipo del famoso grupo inglés y algunas alusiones relativas al mundo de la música.

SALÓN DE GINEBRA



A FINALES DE MES
El nuevo Ford Scorpio Break llegará a nuestro país a finales de este mes de marzo. El espacio habitable se combina con un plano de carga impresionante.

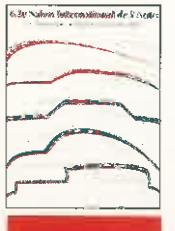
del constructor francés. Estará disponible con este tipo de transmisión a partir de este mismo mes. La caja de cambios automática de origen ZF la equiparán las motorizaciones de gasolina de 1,9 y 1,6 litros en los acabados Volcane y Aura

BMW PODER EN V

LOS grandes de la gama BMW, los Serie 7, reciben una auténtica novedad mecánica en forma de motor ocho cilindros en V. Los 730i y 740i (este último también en la versión de chasis largo) adoptarán esta motorización, pudiendo



SALÓN DE GINEBRA



y en el diésel 1,9 en acabados Avantage y Aura.

Fiat apuesta fuerte por el Cinquecento, de hecho era la vedette de la marca en Ginebra. Un coche urbano por excelencia, que comenzará su



POR VEZ PRIMERA EN EUROPA
Los nuevos coupé de Mercedes se presentaban en Europa por vez primera. Su aspecto es impresionante.

comercialización en abril en el mercado italiano, estando previsto que a España llegue a finales de este año. También en estos tiempos que

sin embargo acceder al 730i con el conocido seis cilindros en línea. Las potencias se incrementan hasta los 218 caballos en el caso del 730i y hasta los 286 en el del 740i.

El bloque de cilindros forma ángulo a 90 grados, realizado en ligero

aluminio, dispone de unas culatas de cuatro válvulas por cilindro y su rendimiento ha ganado en suavidad y potencia a bajo régimen. El mejor equilibrado de esta arquitectura mecánica dotará al habitáculo de un confort aún mayor, si cabe, en cuanto a sonoridad y vibraciones. Las berlina

s de



CAMBIOS ESTÉTICOS

Además de los motores, los nuevos buques insignia de BMW estrenan frontal.



representación de la marca alemana han esperado casi veinte años para recibir estos propulsores, ya previstos en los años setenta junto con el doce cilindros, pero que hasta ahora no habían pasado a las cadenas de montaje.

Otras novedades de esta segunda generación de la Serie 7 son los airbag (tauto para la protección del conductor como de los pasajeros), cambios estéticos en el acabado de la parrilla frontal y un nuevo anagrama trasero. Al mercado español llegarán en el mes de mayo. El deportivo M-5 también ha variado, aumentando de cilindrada y potencia (ahora el motor es de 3,8 litros y consigue 327 caballos), equipando actualmente unas llantas de aleación de nuevo diseño.



SALÓN DE GINEBRA



TVR GRIFFITH CORTE INGLES

La historia de TVR se remonta al año 1947, cuando Trevor Wilkinson, joven ingeniero de 23 años, entusiasta de los deportivos, decide construir su propio automóvil. Desde aquellos primeros y difíciles años de postguerra que vieron el nacimiento del primer TVR.

abrevia-

tura de Trevor, hasta la aparición de su más reciente creación, el Griffith, se ha recorrido un arduo camino caracterizado por un toque de originalidad. Originalidad derivada de su construcción artesanal y laboriosa (más de 400 horas de trabajo por coche). Todo se hace a mano y a paso de tortuga, para satisfacer al propietario más exigente y exclusivista.

El Griffith hereda los genes deportivos de sus ancestros, pero mejorando la especie. Sus líneas perfilan una silueta suave, redonda, sensual y bellísima. Su corazón late fuerte. 269 caballos de potencia a 5.500 revoluciones, con un par máximo de 40.6 mkg. a 4.300 rpm. La estructura es de 8 cilindros en V con 4,3 litros de cilindrada. Todo esto permite que el Griffith alcance los 100 kilómetros por hora en 4,8 segundos, como se dice hoy en día: «alucinante».



NISSAN 300 ZX ASC ESPACIO ABIERTO

LA prestigiosa firma ASC especializada en el diseño de series limitadas super exclusivas basadas en coches de serie, exhibía en el Salón de Ginebra su última creación: una versión *hardtop* del Nis-

san 300 ZX. Este convertible dispone de un peculiar techo duro replegable que se oculta en un vano situado en la parte trasera del coche con sólo apretar un botón.

ASC ha concentrado en este coche todos sus esfuerzos para conseguir mantener inalterada la habitabilidad del coche de serie, capaz de alojar a cuatro personas. Y lo cierto es que lo ha conseguido; en un alarde de imaginación y técnica de los

carroceros americanos. Heinz Prechter, presidente de ASC, afirma que se está estudiando la posibilidad de la producción en serie de este tipo de soluciones, que, por su complejidad, resultan muy difíciles de incorporar a las cadenas de montaje.

Todo esto nos lleva a pensar que el Nissan 300ZX ASC seguirá siendo un exclusivo y casi único fuera de serie durante algún tiempo.

VISTO Y NO VISTO
En pocos segundos sucede el milagro: el magnífico deportivo de techo metálico se convierte en un spider super espectacular.

SALÓN DE GINEBRA



BUGATTI EB 110 S SUPERSPORT

AUNQUE nos pueda parecer inaudito, lo cierto es que había algunos clientes del imponente Bugatti EB 110 que consideraban que los 550 caballos del motor de 3,5 litros eran insuficientes.

Los técnicos de Campogalliano no se han frenado por el desafío y acaban de presentar en Ginebra la versión SS (de Super

Sport), con 600 caballos y una importante reducción de peso (200 kilos), destinada a quienes van *«facendo dell'auto un uso squisitamente sportivo»*.

Se ha aprovechado la nueva versión para modificar algunos detalles, como el alerón posterior y el *spoiler* delantero de inclinación variable, los capós delantero y trasero en fibra de carbono, las ventanillas en policarbonato, con elevacristales manual y la ausencia de aire acondicionado, que se ofrece de forma opcional.



MENOS PESO MAS POTENCIA
200 kilogramos menos y 50 caballos más son los datos más destacables del nuevo Bugatti.

además de su motor de 200 caballos hay que destacar el sistema de ventilación del habitáculo alimentado por células solares. Otro constructor sueco que también está desarrollando mecánicas muy poco contaminantes es Volvo, que acudió a Ginebra con una muestra de sus motores ecológicos y de las nuevas

tecnologías que va a aplicar en beneficio de la naturaleza.

Por supuesto en una cita de estas características hubo una importante presencia de constructores japoneses. Sobre todo en Suiza, donde abarcan el 40 por ciento del mercado. Honda mostraba con orgullo lo que sin duda será una futura

estrella: el CRX Del Sol. Un simpático modelo con un ingenioso sistema electrónico para descapotarlo, sobre este coche hay que decir que a España sólo llegará la versión más alta de la gama con un motor de 160 caballos.

Una marca con factorías en nuestro país, Nissan, mostró por primera

HONDA
Come ride with us

ESCUELA DE CAMPEONES



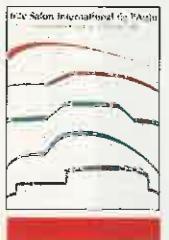
Los grandes expertos de Honda coinciden: si aspiras a campeón del mundo, lo mejor para empezar es la nueva Honda NS-1. La más parecida en tecnología y agilidad a las motos de competición, pero segura y fiable como una moto de ciudad. Con una línea deportiva y una potencia

CARAVELLE HONDA



UN ZX AUTOMÁTICO
En poco tiempo podremos disfrutar en España de un Citroën ZX automático puesto a punto por ZF.

SALÓN DE GINEBRA



vez una unidad del Serena fabricado en Barcelona, un monovolumen que va a jugar un papel muy importante en la estrategia de la marca. Otro constructor que está cada vez más asentado en Europa es Toyota, que apuesta fuerte por el Carina E. Un coche que saldrá de las fábricas que ha construido la marca en Inglaterra a finales de año. Este modelo se venderá en España en verano; de momento unidades importadas de Japón y con cupo de importación, pero en el 93 llegará sin límite desde Inglaterra.

Un apartado especial merecen los súper coches y las preparaciones especiales de los más prestigiosos carroceros. Vector, por su parte, mostraba el increíble W8, un auténtico fuera de serie con un motor de 600 caballos con unas pres-



CON MUCHO SOL
Una novedad de Honda era el CRX Del Sol, que llegará a España en versión de 160 caballos.

OPEL TWIN UTILITARIO PARA EL 2000

GENERAL MOTORS, como todas las marcas, investiga en el coche para la próxima década. En Ginebra, presentaba el Twin, con el fin de conocer la aceptación que podría tener entre el público este nuevo concepto de coche: el modular. Si el Citroën Citala proponía hace unos meses una plataforma motriz, sobre la que se intercambiaban varios tipos de carrocería, en el caso del Opel Twin es justo al revés: una carrocería monocuerpo, que se ancla en dos módulos de motor, convencional de tres cilindros o eléctrico. El usuario podrá elegir el tipo de propulsor que más necesite en cada circunstancia: desplazamiento urbano o carretera.

El diseño de la carrocería del Twin ofrece una disposición central del conductor, único ocupante de la plaza delantera, mientras que tres pasajeros se alojan en la parte posterior, más ancha que la de un Corsa, para unas dimensiones exteriores similares. El motor de gasolina es de 3 cilindros y

DOS MOTORES
Opel apuesta por la economía de consumo y ofrece el Twin con dos motores, eléctrico y de explosión y el Corsa Eco 3, un diésel económico.



se han logrado unos consumos de combustible excepcionalmente bajos, ya que en ciudad sólo consumirá 3,5 litros. La caja de cambios es de seis marchas con embrague automático e incorpora un completo equipamiento electrónico, con sistema de guiado por ordenador y visores infrarrojos.

La propulsión eléctrica se encierra en un conjunto de dos motores, ubicados en los cubos de las ruedas. El almacenamiento energético se encarga a un conjunto de baterías de alto rendimiento, aunque se espera poder ofrecer mayor capacidad cuando estén suficientemente desarrolladas las baterías frías de litio-carbono de alta energía, que sólo necesitarán 20 minutos de recarga. En el stand de GM, se mostraba el Corsa Eco 3, un estudio para reducir los consumos de combustible en la versión diésel, lo que se ha logrado en un 22 por ciento gracias a algunas modificaciones mecánicas.



RENAULT SAFRANE BITURBO EN LA CUSPIDE

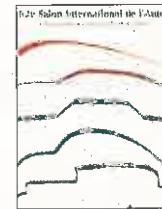
ANTES de finalizar este año 92, Renault completará por arriba su nueva gama Safrane con un modelo de características muy especiales. El Safrane Baccara Biturbo cuenta con los medios indispensables para arrasar en su segmento. Transmisión integral «Quadra», motor de seis cilindros en V con 24 válvulas, doble turbo, 260 caballos y un par de 36,7 mkg a 3.000 revoluciones por minuto, al margen de la tecnología aplicada al resto de la gama. Las prestaciones del Safrane Biturbo lo dicen todo: de 0 a 100 Km/h en 7 segundos o una velocidad máxima limitada a 250 kilómetros por hora dejan bien claro el poder.

que guarda en su interior la última berlina de lujo francesa. El peso excesivo del coche en estas condiciones dejará de ser un obstáculo y tanto la excepcional elasticidad como la transmisión a las cuatro ruedas se encargarán de darle brillantez. Aunque esta combinación se situará en lo más alto de la gama, a partir de este modelo se comercializarán dos versiones más, una Biturbo en acabado RXE y otra Baccara.

POTENCIA Y LUJO
Será el Safrane más potente y lujo.



SALÓN DE GINEBRA



MAZDA XEDOS 6 LUJO PARA JOVENES

EL próximo verano llegará a Europa el Mazda Xedos 6, una berlina de cuatro puertas y tracción delantera. Mide 4,56 metros de largo, por lo que se sitúa por debajo del Mazda 626. El público al que va destinado, según los responsables de la marca, es gente joven muy selectiva. Dos son los motores disponibles con este coche, un propulsor de dos litros de cilindrada, seis cilindros en V y 24 válvulas (el mismo que se monta en el MX-3 pero con uno con un diáme-

tro de cilindros tres milímetros superior) y el motor de cuatro cilindros en línea de 1,6 litros de capacidad. La potencia es de 147 y 114 caballos respectivamente.

aunque cabe esperar que en el futuro se adopten motores más potentes.

Existen cajas de cambio automáticas y manuales para ambos modelos y dirección con asistencia

variable. La suspensión delantera es del tipo McPherson y la trasera independiente de brazos múltiples.



taciones escalofriantes, capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en poco más de tres segundos. Los responsables de la marca anuncian que el modelo anterior lo seguirán fabricando.

Cizeta, que fabrica unos coches de ensueño de forma artesanal, como novedad anunció que ha finalizado la unidad número seis del V 16 T. Lamborghini, por su parte, volvió a asombrar a propios y extraños, esta vez con el Diablo Roadster, un

coche que a los afortunados que lo puedan disfrutar les ofrece la posibilidad de circular sin copta a más de trescientos kilómetros por hora. Todo un alarde de diseño e ingeniería. Zagato aprovechó la ocasión para mostrar a la opinión pública dos maquetas de unos nuevos modelos que está desarrollando: el Seta y el Bambu, dos modelos con unos nombre exóticos. Para su realización va a recurrir al chasis del Nissan 300 ZX, un modelo que según

el carrocer italiano se coloca por prestaciones a la cabeza de su categoría. Además del chasis también anuncia que utilizará otros elementos de este espectacular vehículo japonés.

Otra realización especial que llamó la atención fue la creación que ha hecho Heuliez sobre un Citroën XM, al que ha convertido en un tres volúmenes. Este carrocer francés ha pretendido construir un coche de una elevada categoría destinado a

BERLINA MEDIA

El Mazda Xedos 6 se sitúa por debajo del 626 y irá destinada a clientes muy selectivos.

AUDI LA BOLSA Y LA VIDA

LA idea de bolsas hinchables automáticamente para proteger en caso de accidente a los ocupantes de un vehículo no son tan nuevas como se piensa. Las primeras patentes datan en Estados Unidos de los años treinta y, en la actualidad, Audi es una de las marcas más experimentadas en su adaptación a los coches de serie.

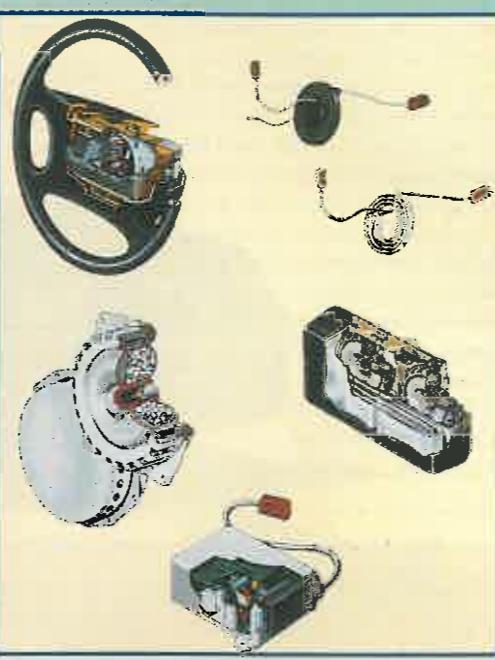
El mecanismo es, en un principio, muy sencillo, pero los ingenieros han tenido que perfeccionar su funcionamiento para conseguir la máxima precisión durante un accidente que puede durar un instante. Un capacitor electrónico se activa mediante

la inercia de unas pesadas piezas metálicas cuando la deceleración del coche sobrepasa los valores normales de marcha.

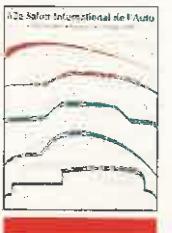
En ese momento se activa una carga pirotécnica (parecida al proyector, combustible sólido de los cohetes) que libera el gas necesario para inflar la bolsa. Es en su 99 por ciento azote, gas inofensivo, y consi-

gue formar una eficaz protección ante los pasajeros en tan sólo tres centésimas de segundo, evitando que la cabeza golpee contra el volante, el salpicadero el parabrisas o los montantes de la carrocería.

INVESTIGACIÓN Y VIDA
Las primeras patentes de Airbag, datan en Estados Unidos de los años 30.



SALÓN DE GINEBRA



SUZUKI SWIFT CABRIO AIRE FRESCO

LA actividad de los constructores japoneses mantiene su elevado nivel. Suzuki, que el año pasado sometió al Swift a un lavado de cara, ha presentado este año una versión descapotable, que equipará el motor de 1.298 centímetros cúbicos. La capota se acciona manualmente y, plegada o desplegada, se integra perfectamente en la línea del coche.

Los paragolpes, espejos exteriores y los tiradores de las puertas van pintados del mismo color que la carrocería. Los asientos están diseña-

dos exclusivamente para este modelo, con una tapicería especial y ribetes de colores.

La dirección es asistida, los espejos exteriores ajustables eléctricamente,

DEFINITIVO
Así será la configuración definitiva del Swift Cabrio. La capota se acciona manualmente.



una clientela amante de lo exclusivo. Koenig no podía faltar a la cita y lo ha hecho a lo grande. Entre los modelos que exponía llamó la atención una creación que han realizado sobre la base del BMW 850. Un monstruo del asfalto en el que, con una adecuada preparación, han lle-

vado su potencia a 420 caballos, capaces de permitirle obtener unas prestaciones de escalofrío. Por supuesto adornado con unos espectaculares apéndices aerodinámicos.

En el Salón también hay sitio para los nostálgicos y un hueco muy importante lo cubría De la Chapelle,

que presentaba una increíble réplica del Bugatti 57 Atalante. Un coche del que fabricará inicialmente una serie de tan sólo 25 unidades. En definitiva, el Salón de Ginebra permitirá soñar a sus visitantes, mientras que a sus expositores les abre una puerta a la esperanza. O

NUEVOS

ALEKO

Aleko 21/41 930.650 1.560 74 185 14,0 8,3 435,0

ALFA ROMEO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	
Aleko 21/41	930.650	1.560	74	185	14,0	8,3	435,0							Serie	
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481	
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481	
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481	
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481	
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	144.361	64.481	
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	Serie	64.481	
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	Serie	64.481	
33 16V Permanent 4	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	144.361	64.481	
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896	
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie	
75 3.0 V6 Q	3.380.975	2.959	192	230	7,5	11,9	420,0	360.000	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896	
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896	
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865	
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865	
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
164 2.5 TD	3.852.236	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0
244 D	1.680.220	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0

AUDI

80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E														



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33:

Durante este mes, Alfa Romeo **sobretasa 150.000 pesetas** más sobre el valor de su coche usado, como mínimo.

Una sobretasación que se puede incrementar más en base al modelo de Alfa 33 que usted elija.

Y si en el momento de la compra no entrega ningún coche, también podrá beneficiarse de unas excepcionales ofertas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i 4p (gama 91)	2.850.000	1.776	113	199	11.3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut. (gama 91)	3.086.000	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i 4p (gama 91)	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	143.176	
320i 4p Aut. (gama 91)	3.678.000	1.991	150	214	10,8	10,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	143.176	
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	148.526	
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	148.526	
326i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p (gama 91)	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
326i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	239	7,0	12,0	397,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	148.526	
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	148.526	
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
526i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.024	
526i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	
M-5	9.452.000	3.353	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	
525 TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	
735i L	7.585.000	3.430	211	230	8,3	15,0	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i Aut.	10.087.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i L Aut.	11.711.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

CHRYSLER

Saratoga

**FIAT****OFERTAS****Uno:**

En todos los modelos de esta gama de utilitarios se realiza un **descuento de 100.000 pesetas.**

Tipo:

También todas las versiones de este espacioso turismo se benefician con un descuento final de **hasta 100.000 pesetas.**

Tempra:

Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en **150.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Tempra 1900 DS	1.911.338	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	69.160	-	-
Tempra 1900 TD SX	2.380.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	200.960	66.560	-
Tempra 1.4 SW	1.831.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	Serie	Serie	-	-
Tempra 1.8 ie SX SW	2.295.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	200.960	66.560	-
Tempra 1.9 D SW	2.142.316	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	192.850	34.560	23.680	Serie	Serie	-	-
Tempra 1.9 TD SX SW	2.576.361	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	200.960	66.560	-
Croma 2.0 CHT	2.419.488	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	263.699	86.616	-
Croma 2.0 ie	2.831.398	1.995	120	192	9,9	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	-	66.560	-
Croma 2.0 ie S	3.027.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Croma 2.0 ie Turbo	3.799.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Croma TD ID	2.769.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	263.699	66.560	-
Croma Turbo Diesel	3.129.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	263.699	66.560	-

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 3p	1.065.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 3p	1.160.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p	1.344.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 3p	1.198.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 3p	1.439.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 3p	1.371.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta S 1.6 3p	1.413.000	1.596	90	174	10,3	8,6	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta XR 2i	1.609.000	1.596	110	192	9,8	10,8	374,3	-	26.000	12.500	-	-	-	-
Fiesta Turbo	1.994.000	1.596	133	208	8,2	8,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	64.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.328.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p	1.405.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.641.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheen 1.1 5p	1.133.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p	1.227.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p	1.412.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 5p	1.266.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 5p	1.338.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 5p	1.506.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p	1.439.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 Cat. 5p	1.554.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p	1.472.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p	1.540.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p	1.684.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort CLX 1.8 16V 3p	1.684.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort XR3 1.8 16V 3p	1.901.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	101.000	65.000	-
Escort XR3 1.8 16V 3p	2.137.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	101.000	65.000	-
Escort RS 1.8 16V 3p	2.358.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Escort CLX 1.3 5p	1.468.000	1.299	63	156	15,9	9,4	403,6	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.5 5p	1.588.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6 5p	1.684.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort CLX 1.8 16V 5p	1.732.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort Equipe 1.6 5p	1.732.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	101.000	65.000	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.901.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	101.000	65.000	-
Escort CLX 1.8 16V 5p	1.90													

**RENAULT****OFERTAS****R-5:**

Se realiza un descuento de **75.000 pesetas.**

Clio:

En todas las versiones se realiza un descuento de **77.000 pesetas.**

R-19:

Toda la gama se beneficia con un descuento de **125.000 pesetas.**

R-21:

Comprar cualquier modelo de este familiar nos resultará **120.000 pesetas más barato** hasta finales de mes.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.504.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.2	1.251.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.4	1.302.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. GL 1.2	1.356.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. GL 1.4	1.407.500	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.5 D	1.382.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.0 S	1.119.000	993	45	142	19,5	7,6	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.2	1.211.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.4	1.262.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. GL 1.2	1.323.500	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. GL 1.4	1.376.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.343.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Kadett Cabrio 1.6	2.302.500	1.598	82	175	13,0	8,2	399,8	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Kadett Cabrio GSi	2.554.500	1.998	130	198	10,0	9,1	399,8	-	Serie	Serie	Serie	173.233	Serie	
Astra 3p. GL 1.4 Cat.	1.547.000	1.389	32	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	43.308	33.584	-	-	
Astra 3p. GT 1.4 Cat.	1.696.000	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GT 2.0 Cat.	1.938.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GL 1.6 Cat	1.629.000	1.598	100	170	14	7,4	405,1	-	25.985	43.308	33.584	-	-	
Astra 3p. GT 1.6 Cat	1.778.000	1.598	100	170	14	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GSi 2.0i Cat.	2.091.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	43.308	Serie	Serie	47.188	
Astra 3p. GSi 2.0i 16V Cat.	2.533.500	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	
Astra 5p. GL 1.4 Cat.	1.595.000	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	43.308	33.584	-	-	
Astra 5p. GLS 1.4 Cat.	1.763.500	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	
Astra 5p. GL 1.6 Cat	1.677.000	1.598	100	170	14	7,4	405,1	-	25.985	43.308	33.584	-	-	
Astra 5p. GLS 1.6 Cat	1.845.000	1.598	100	170	14	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	
Astra 5p. GT 1.6 Cat	1.826.000	1.598	100	170	14	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GT 2.0 Cat.	1.987.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GL 1.4 Caravan	1.821.000	1.389	82	170	14,0	8,5	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	
Astra 5p. GLS 1.6 Caravan	1.903.000	1.598	100	185	14	7,6	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	
Astra 5p. GL 1.7 D	1.693.000	1.700	57	153	18,0	5,9	405,1	-	25.985	43.308	33.584	Serie	Serie	
Vectra 4p. GL 1.6	1.920.500	1.593	82	178	13,5	7,8	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 4p. GL 1.8i Cat.	2.149.500	1.796	90	183	12,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 4p. GL 2.0i	2.185.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 4p. 2.0i Expression	2.272.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	
Vectra 4p. CD 2.0i	2.671.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. CD 2.0i Aut.	2.840.500	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. GT 2.0i	2.569.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. GL 2.0i	2.000.500	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. 2.000i 16V	3.325.500	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. 2.000i 4x4	3.770.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 4p. GL 1.7 D	2.112.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 4p. GL 1.7 TD	2.199.500	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 5p. GL 1.6	2.002.500	1.598	82	178	13,5	7,8	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 5p. GL 1.8i Cat.	2.233.000	1.796	90	183	12,5	8,5	435,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 5p. GL 2.0i	2.269.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	Serie	
Vectra 5p. 2.0i Expression	2.355.500	1.998	115	197	10,5	8,5	435,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	
Vectra 5p. CD 2.0i	2.757.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 5p. CD 2.0i Aut.	2.926.000	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 5p. GT 2.0i	2.655.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	182.490	76.119	
Vectra 5p. GL 1.7 D	2.196.000	1.700												



ROVER

OFERTAS Serie 200

Todos los modelos de la serie 200 de Rover se pueden adquirir, durante este mes, con unas condiciones de financiación muy especiales a través del Rover Credit de Barclays Bank. Tanto que, aquellos que financian a un año su nuevo Rover 200, se beneficiarán de un interés T.A.E. del 0,00 por ciento.

Los que decidan financiarlo a tres años, verán establecido este tipo de interés al 9,90 por ciento, mientras

que, si se recurre a cinco años de financiación, habrá que hacer frente a un interés máximo de 13,66 por ciento.

Rover 827: Hasta finales de febrero, el buque insignia de Rover, el modelo 827, disfruta de un descuento que llega casi a las 900.000 pesetas.

Además, la opción del cambio automático se equipa en este modelo sin ningún sobreprecio.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.583.200	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	1.972.900	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	69.300	Serie
Clio 1.7 8 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio RT 1.7 3p	1.525.400	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	180.500
Clio Baccara 1.7 3p	1.972.900	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	69.300	55.300
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.092.400	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500					
Clio RL 1.2 5p	1.179.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500					
Clio RL 1.2 5p	1.256.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375			
Clio Grafith 1.2 5p	1.282.800	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie			
Clio RT 1.4 5p	1.496.600	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.641.000	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.838.200	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio 1.7 8 5p	1.381.100	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
Clio RT 1.7 5p	1.583.200	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	180.500
Clio RL 1.9 D 3p	1.328.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500					
Clio RN 1.9 D 3p	1.405.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RN 1.9 D 5p	1.462.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RT 1.9 D 5p	1.563.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	Serie	69.300	
R-19 TS 3p	1.409.900	1.390	60	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900					
R-19 TS Driver 3p	1.438.800	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900					
R-19 TSE 3p	1.674.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900				70.300	
R-19 TXI Dynamic 3p	1.804.500	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	34.650	34.650			
R-19 16V 3p	2.271.300	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 TS 5p	1.467.700	1.390	60	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900					
R-19 TS Driver 5p	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900					
R-19 GTS 5p y Wind 5p	1.602.400	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900					
R-19 TSE 5p y Wind 5p	1.732.400	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	
R-19 TXE Injec. y Wind 5p	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-19 TXE Cat. 5p	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	415,0	144.400	-	Serie	Serie	Serie	70.300	190.100
R-19 TXI 5p y Wind 5p	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	73.000
R-19 Cabrio	2.483.000	1.721	95	178	11,9	8,6	415,6	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	
R-19 16V Cabrio	2.882.400	1.764	137	208	9,4	9,2	415,1	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 TD 5p	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	-	27.900					
R-19 TD Driver 5p	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900					
R-19 GTD 5p y Wind 5p	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900				70.300	
R-19 TDE 5p y Wind 5p	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-19 Turbo DX 5p	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie		
R-19 Chamade TS	1.467.700	1.390	80	176	14,8	7,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie		
R-19 Chama. TS Driver	1.496.600	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	150.000	27.900					
R-19 Chamade GTS y Wind	1.602.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900					
R-19 Chamade TSE y Wind	1.732.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900				26.950	70.300
R-19 Cham. TSE Injec. y Wind	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-19 Chamade TX y Wind	1.987.000	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	144.400	-	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamade 16V	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamade TDE y Wind	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	
R-19 Chamade TD	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900					
R-19 Chamade TD Driver	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.000					
R-19 Chamade GTD y Wind	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	
R-19 Chamade Turbo DX	2.084.700	1.870	93	193	11,3	5,5	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-21 TS 4p y 5p	1.823.800	1.721	92	176	10,7	8,6	446,0	-	30.800					
R-21 GT5 Manager 4 y 5p	1.954.400	1.7												

**VOLKSWAGEN****OFERTAS****Polo:****50.000 pesetas de descuento.****Golf Collection:****Todos los Golf con la carrocería antigua se benefician de un descuento de 200.000 pesetas.****Estos modelos cuentan también con un equipamiento que incluye gratuitamente el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos y un radio cassette estéreo con cuatro altavoces y su correspondiente antena.****Jetta:****200.000 pesetas de descuento.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Ibiza GLX 1.7 D 5p	1.290.000	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7	-	24.704	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 CL	1.625.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	Serie	-	-	-	73.000	-
Toledo 1.6 GL	1.737.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	Serie	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i CL	1.750.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-
Toledo 1.8i GL	1.882.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-
Toledo 1.8i GLX	2.086.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-
Toledo 2.0i CL	1.998.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	-	Serie	Serie	Serie	70.000	-
Toledo 2.0i GL	2.110.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-	-
Toledo 2.0i GLX	2.310.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-	-
Toledo 2.0i GT	2.448.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-	-
Toledo 1.8i GT 16V	2.861.000	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Toledo 1.9 D CL	1.870.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Toledo 1.9 D GL	1.982.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Toledo 1.9 TD GL	2.024.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-
Toledo 1.9 TD GLX	2.227.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-
Toledo 1.9 TD GT	2.270.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000	-

SKODA

136 LS Favorit	1.213.400	1.298	63	150	15,0	7,6	420,5	-	-	-	-	-	-	-
136 L Favorit	1.092.440	1.298	63	150	15,0	7,6	420,5	-	-	-	-	-	-	-
136 Rapid	1.043.672	1.298	62	153	15,0	7,2	382,0	-	-	-	-	-	-	-

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.458.582	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	93.800	-
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	480,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	93.800	-
Legacy 2.2 GX 4WD	2.990.687	2.312	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	192.475	78.600	-
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.621	2.212	136	195	9,5	10,5	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	192.475	78.600	-
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.563	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	192.475	Serie	-

SUZUKI

Swift 1.3 GL	1.379.369	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	12.511	-	-	-	-	-
Swift GTi 3p	1.937.565	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	178.045	12.510	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.793.203	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.067.489	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Samurai Mill Cup-1	1.100.070	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mill Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mill Techo Duro	1.321.087	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mill Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S 1413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S 1413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S 1413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S 1413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S 1413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	Serie	-
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	Serie	-
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	Serie	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Vitara Techo Metálico Luj	1.780.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	Serie	-
Vitara Techo Metálico Lujo	1.889.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	Serie	-
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.76													

DISEÑO	★★★
ACABADO	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★

Ocho años después de su lanzamiento, el Ibiza sigue gozando de una excelente acogida entre el público joven. Ahora refresca su imagen y mejora sus prestaciones con un motor de 1,7 litros de cilindrada.

El protagonista de la última mejora del Ibiza es su motor. Se ha partido de la base del System Porsche y se ha aumentado la carrera para conseguir una cilindrada de 1.675 centímetros cúbicos. Este motor mejora todavía más las excelentes dotes de recuperación a bajo régimen del 1,5 litros. Aunque la potencia sólo se incrementa en cinco caballos respecto al



motor 1,5, el par motor que se consigue es bastante más alto, a un régimen más bajo.

Estas mejoras mecánicas van acompañadas de toda una serie de retoques, tanto estéticos como de bastidor, que preparan al modelo para este ajetreado 92. Para rematar la faena, los responsables comerciales han hecho una rebaja de más de 170.000 pesetas sobre el precio original, lo que lo sitúa en una posición de ventaja frente a la competencia.

Aunque la estructura general del Ibiza ha cambiado poco desde sus orígenes, a lo largo de todos estos años se han ido puliendo aristas, hasta llegar a la madurez actual del producto. En términos generales, se puede calificar al Ibiza 1,7 Sport Li-

**SEAT IBIZA
1.7 SPORT LINE**

FIN DE FIESTA



SEAT IBIZA 1.7 SPORT LINE
PRECIO: 1.499.000 PTAS.

- Motor elástico
- Equipamiento completo
- Precio atractivo

- Motor ruidoso
- Recorridos del cambio largos
- Consumo de combustible

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigueñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.675 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83,0 mm. Carrera: 77,4 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 105 CV (76 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14,5 mkg (140 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Jetronic. Combustible: Gasolina 97 octanos ó 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Accionamiento mecánico. Velocidad en 1^ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2^ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3^ª a 1.000 rpm: 21,6 km/h. En 4^ª a 1.000 rpm: 29,3 km/h. En 5^ª a 1.000 rpm: 37,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 230 mm. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente sistema McPherson, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos oscilantes y ballesta transversal. Amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 VR 14. Llantas de aleación de 6 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 915 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 l.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD.	10,2
A 29 km/h de promedio	
CARRETERA	6,1
A 90 km/h de crucero	
En conducción rápida	
AUTOPISTA	7,4
A 120 km/h de crucero	
A 140 km/h de crucero	
CONSUMO MEDIO POND.	8,7
Litros 100/km	
AUTONOMIA MEDIA	525
Kilómetros recorridos	

ACABADO MEJORADO
Aunque la posición del volante resulta algo incómoda y los asientos traseros son muy planos, el acabado del Ibiza ha mejorado. Su equipamiento es muy adecuado.

ne como un producto honesto, con una buena fiabilidad mecánica y una presentación y acabado razonables. Con sus 105 caballos, el Sport Line dispone de unas prestaciones brillantes, aunque el consumo resulta muy sensible al tipo de utilización. Si se apuran las excelentes posibilidades del motor, el consumo de combustible puede llegar hasta unos 15 litros cada cien kilómetros. Pero con una conducción normal, esta cifra baja radicalmente hasta situarse en torno a los ocho litros.

Esta nueva savia que corre por las venas del Ibiza ha obligado a replantear algunos aspectos de su bastidor. Por una parte, la suspensión es ahora un poco más firme. Se han modificado algunos reglajes y geometrías, a la vez que se ha reducido la altura de la carrocería con respecto al suelo. La dirección es algo más directa y, curiosamente, requiere menos esfuerzo que en anteriores versiones. No obstante, la posición tan horizontal del volante, obliga a adoptar una postura de

UNA CREACION DE CALIDAD



- CHAPADO EN ORO DE 18 KILATES
- AUTENTICO CRISTAL MINERAL
- SUMERGIBLE A 30 METROS

Lingoplat. S. A.

Alcantara, nº 3 - 28006 MADRID Teléfs. 575 44 24 - 575 44 44 - 575 45 45 - 575 46 45 Fax: 575 44 25

Kolber
GENEVE

ES SUIZO - ES ESTILO

FRENOS



	regular	bien	excelente
A 60 Km/h	17,2		
A 100 Km/h	49,1		
A 120 Km/h	74,2		

ESTÉTICA RENOVADA
El Seat Ibiza, a pesar de los años, sigue manteniendo un elevado nivel de aceptación. Su imagen sigue resultando atractiva entre el público joven.

SONORIDAD



	regular	bien	excelente
Al ralentí	52,8		
A 60 Km/h	65,4		
A 90 Km/h	68,3		
A 120 Km/h	74,3		
A 140 Km/h	77,5		
A Tope	80,9		

PRESTACIONES



	regular	bien	excelente
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	184		
ACELERACION (seg.)			
400 m salida parada	17,2		
1.000 m salida parada	31,6		
De 0 a 100 km/h	9,6,6		
Recorriendo (metros)	156		
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4 ^a	17,5		
400 m desde 40 km/h en 5 ^a	19,7		
1.000 m desde 40 km/h en 4 ^a	32,8		
1.000 m desde 40 km/h en 5 ^a	37,0		
De 80 a 120 km/h en 4 ^a	9,7		
recorriendo (metros)	271		
De 80 a 120 km/h en 5 ^a	12,4		
recorriendo (metros)	347		

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A., Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 946 puntos de asistencia en toda España.



AGRESIVIDAD
La nueva calandra de los Ibiza, las llantas de aleación y los anagramas le confieren un agresivo aspecto a la nueva versión más potente.

BUEN COMPORTAMIENTO

En general este Ibiza tiene un buen comportamiento. Tira de morro como todos los tracción delante-

ra, pero su trayectoria se corrige sin dificultad. La buena disposición del motor para funcionar a cualquier régimen permite que podamos utilizar el coche tranquilamente para llevar a los niños al colegio o para disfrutar conduciendo alegremente por una carretera de montaña. En este último supuesto, el mayor inconveniente reside en los largos recorridos de la palanca de cambios, que resultan incómodos a la hora de cambiar rápidamente.

Los frenos y la dirección cumplen

bien en estas condiciones. El único precio que hay que pagar cuando se conduce deportivamente es una sed excesiva de combustible.

Si mantenemos el motor girando en torno a las 5.000 revoluciones por minuto, es fácil que el consumo haya subido a unos 15 litros cada cien kilómetros. Esto se traduce en que la luz de la reserva se enciende

MÁS ELASTICIDAD
El incremento de cilindrada se traduce, sobre todo, en mayor par del motor. La rueda de repuesto es del tipo de emergencia.



UNA GRAN SOLUCION EN UN PEQUEÑO RINCON

NUEVO

ANTICONGELANTE PROTECTOR

ADITIVADO CONTRA

- OXIDO
- FRIÓ
- CORROSIÓN

DE USO DIRECTO

Prevenir no ocupa lugar



Por práctico y por eficaz, este nuevo Anticongelante de GPM elimina los incomodos bidones y las engorrosas mezclas. Su fácil uso y su poder protector son la clave de la gran acogida que tiene entre los usuarios del automóvil, convirtiéndose en un auténtico repuesto de gran utilidad que no ocupa lugar.

- Previene la congelación del radiador
- Eleva el punto de ebullición del agua
- Evita la corrosión
- En las emergencias es mejor que añadir sólo agua
- No se derrama
- No ocupa lugar

Lubricantes GPM de Alta Tecnología



MEJOR ESTABILIDAD
La suspensión del Ibiza se ha endurecido para soportar el incremento de potencia.

pasados unos 200 kilómetros desde el último respunte.

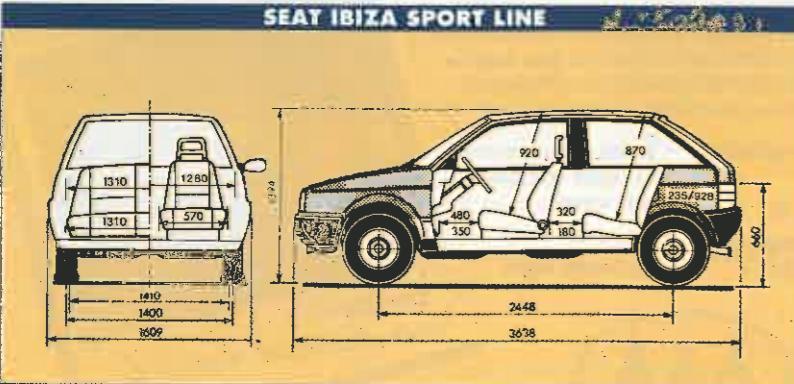
En una utilización normal, el Ibiza destaca por una buena habitabilidad interior. Las plazas delanteras son confortables gracias a unos asien-

tos con mullido adecuado que sujetan bastante bien. Detrás, el espacio es generoso aunque los asientos resultan bastante planos y no destacan por su diseño.

COMPACT DISC

A esta versión se le ha dotado de un equipamiento muy completo. En el equipo de serie hay que destacar un cuadro de instrumentos muy completo, con manómetro de aceite y termómetro de agua.

Otro de los elementos de equipamiento destacable es el equipo de música con Compact Disc marca Pioneer. Sin embargo, es un inconveniente el hecho de utilizar una rueda de emergencia en lugar de un recambio de las mismas medidas que las otras cuatro. Esto se debe



a que un neumático convencional no cabe en el vano del motor, por lo cual, en caso de pinchazo, mejor no llevar el maletero lleno.

A la vista de todos los argumentos que presenta el nuevo Ibiza, junto con el atractivo precio, tenemos que por un millón y medio pocos ofrecen tanto como este coche. Es una lástima que la labor que durante tantos años ha realizado Seat para solucionar las deficiencias iniciales del modelo no haya alcanzado a elementos como la posición de conducción o la insonorización. En particular, este último aspecto resulta muy molesto en trayectos largos. Por otra parte la calidad de acabado y la climatización han sido mejoradas sustancialmente desde las primeras series.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

Entre los rivales del Ibiza podemos destacar el Citroën AX GTI (1.605.564 ptas.), el Ford Fiesta XR2 i (1.609.000 ptas.), el Opel Corsa GSi (1.652.000 ptas.), el Peugeot 205 GTX (1.629.161 ptas.) y el Rover 114 GTi (1.598.000 ptas.). De todos ellos el Ibiza es el más barato y el que mejor relación de equipamiento tiene. El Rover destaca por su agilidad y su excelente motor. El Peugeot 205 sigue siendo el ejemplo a seguir en cuanto a comportamiento, aunque su motor no está a la altura de sus rivales. El Opel Corsa GSi sigue siendo una opción fiable, pero algo más cara que el Ibiza. El Ford Fiesta por su parte tiene próxima su renovación, pero es una excelente alternativa para los que busquen un coche sin problemas, mientras que el Citroën AX colmará de satisfacciones a los más agresivos.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Equipo muy completo de serie con eleva-lunas eléctricos y cierre centralizado.
- ▲ Equipo de música Pioneer con lector de Compact Disc incluido en el equipo de serie.

EN CONTRA

- ▼ El accionamiento de los mandos de la calefacción es un tanto duro.
- ▼ Se echa en falta algún sistema de regulación de altura del volante.

ROLLS-ROYCE SE DEBILITA

EL ESPÍRITU DE LA ALEGRÍA no es algo que abunde en Crewe, cuna del mejor automóvil del mundo: el Rolls-Royce. Superando incluso los peores resultados comerciales registrados desde que la empresa se fundó en 1906, Rolls-Royce Motor Cars -que incluye el Bentley- sufrió en el último año un desastroso patinazo de 90 millones de libras, frente a los 30 millones de beneficios obtenidos en 1990. Las ventas mundiales de la compañía cayeron en picado un 48,3 por ciento, la cifra más baja desde 1968, pasando del número récord de 3.333 vehículos registrado en 1990 a 1.723 unidades, como consecuencia, principalmente, del colapso experimentado en dos mercados claves: EE.UU. y Gran Bretaña. A pesar de los salvajes recortes de mano de obra que situaron el número de puestos de trabajo en 3.100, y de la reducción del 20 por ciento en los costes variables y del 50 en los costes fijos, Rolls-Royce y Bentley todavía experimentan grandes pérdidas.

Pero el problema de Rolls-Royce es bastante más grave que un mal año comercial. La caída del fabricante de automóviles arrastró a su grupo matriz -Vickers- convirtiendo los 96,5 millones de libras de beneficios, antes de impuestos registrados, por ésta última en 1990, en pérdidas por valor de 12,4 millones de libras durante el pasado año. La interdependencia que el grupo mantiene con Rolls-Royce significa que Vickers -a pesar de los 600 millones de libras obtenidos por los pedidos de carros de combate Challenger- carece de la inversión adicional de 200 millones de libras que será necesaria en los próximos seis meses si se reemplazan las gamas Spirit/Mulsanne. Circular rumores de que el símbolo del

producto más prestigioso y famoso de Gran Bretaña está a punto de venderse, si no en su totalidad sí parcialmente, en un canje de «acciones por capital y tecnología». La BMW alemana se encuentra entre las favoritas, aunque recientes declaraciones de la empresa de Munich parecen desmentir absolutamente «que BMW esté manteniendo negociaciones destinadas a adquirir cualquier tipo de participación, mayoritaria o minoritaria, en Rolls-Royce Cars». Vickers ha dejado claro que continuará «analizando las posibilidades para el futuro de Rolls-Royce en beneficio de sus accionistas, pero que una venta al 100 por ciento no entra en sus planes». A lo que añade humorísticamente: «aunque no podemos descartar ninguna posibilidad». La cuestión es por qué alguien querría comprar una de esas marcas, además de por su prestigio. Ni Rolls-Royce ni, en menor grado, Bentley, son inversiones lógicas en el sector del motor. La producción de los vehículos es demasiado cara y en ella interviene, todavía, un alto porcentaje de trabajo manual, y todo intento de reducir la combinación de artesanía y técnica tradicional actuaría en detrimento de las razones básicas por las que la gente compra un Rolls-Royce.

Ninguna de las características de los vehículos se puede reducir de forma sustancial cuando gran parte de su atractivo lo constituye su impresionante presencia en la carretera y la elegante atmósfera clásica de piel y madera de sus interiores. Lo que Vickers y, lo que es más importante, Rolls-Royce, necesitan, es un benefactor dispuesto a inyectar importantes sumas de capital en la marca de la misma forma en que el viejo fabricante pudo hacerlo antes de la catástrofe de 1971, sin necesidad de esperar o buscar rentabilidad a corto plazo y con la satisfacción de saber que participa en la fabricación del «mejor automóvil del mundo».

Ian Adcock (G.B.)



MATRÍCULA DE HONOR

HOMENAJE A RODRIGUEZ DEL ALISAL

EN el curso de un almuerzo íntimo con el equipo de Dirección, Ernst Patzer, Director General de Porsche España, agradeció públicamente a Fernando Rodríguez del Alisal su dedicación, durante casi once años, en su



puesto de Director Comercial responsable de las ventas, el marketing, la distribución y la formación, con motivo de su marcha de Porsche España. Fernando Rodríguez del Alisal, ingresó en 1.981 como Director Comercial de Turbomotor S.A., que era el importador exclusivo de Porsche y Saab en España. Fernando Rodríguez del Alisal agradeció el homenaje recibido y abandona una actividad que le satisfacía plenamente con el único fin de establecerse como autónomo.

El nuevo puesto de Director Comercial lo ha ocupado Paul Iglesias.



ROVER MINI COOPER REGRESO AL PASADO

DISEÑO	***
CALIDAD	**
PRESTACIONES	**
CONFORT	*
SEGURIDAD	***
CONSUMO	**

AL largo de 33 años de existencia se han vendido más de cinco millones de Mini en todo el mundo. Ahora, a partir del éxito obtenido en países como Japón o Francia, Rover se ha animado a importarlos en España, después que dejaran de fabricarse a mediados de los años setenta, por la desaparecida firma Auti. Desde su aparición en agosto de 1959, el aspecto exterior del Mini sigue siendo prácticamente el mismo, es en su interior donde se aprecian más diferencias. Concebido como medio de ahorro, después del racionamiento del petróleo en plena crisis de Suez, incorporó soluciones revolucionarias, tales como su motor y cambio transversales. Hasta la fecha se han fabricado desde Mini familiares hasta modelos furgoneta, Mini equipados lujosamente, Mini con male

La mejor carta de presentación para el Mini son las palabras de su creador, Sir Alec Issigonis. Este pronosticó que, a diferencia de la ropa femenina, que pasa de moda enseguida, el Mini seguiría en candelero cuando él muriese.

VIRTUDES

- Diseño personal
- Agilidad en ciudad
- Llantas de aleación de serie

ROVER MINI COOPER
PRECIO: 1.285.000 ptas.

- Rebote de las suspensiones
- Mecánica ruidosa
- Detalles de acabado y equipamiento

DEFECTOS



tero exterior añadido y hasta divertidos «pick up». Versiones manuales o automáticas. E incluso uno con carrocería totalmente abierta, el Mini Moke, de escaso éxito comercial y que acabó sus días como vehículo de playa en los centros turísticos americanos.

Tras su aparición, el Mini tuvo que ganarse la confianza del conservador público inglés, que consideraba entonces la tracción delantera como algo peligroso. El apoyo de la prensa y usuarios de la talla de Peter Sellers, y hasta de algunos miembros de la familia real, sirvieron de ejemplo para confiar en el entonces revolucionario producto. Luego los primeros éxitos deportivos, entre los que destacan tres victorias en el famoso Rallye de Montecarlo, terminaron por convencer hasta a los más reacios.

Dos son los modelos de Mini que



REVOLUCIONARIO EN SU ÉPOCA
La disposición del motor en posición delantera transversal marcó un hito en su época.

se traen a España: el After Eight, de prácticamente un litro de cilindrada y 41 caballos de potencia, y el Cooper, de 1.275 centímetros cúbicos y 63 caballos. El Cooper se reconoce fácilmente por la combinación de dos colores en su carrocería y por las llantas de aleación. En la calle es reconocido de inmediato y señalado sobre todo por los más jóvenes y las mujeres. Su diminuta figura de faros saltones, los cromados a la antigua usanza de la parrilla delantera así como de las manillas de puertas y parachoques, contrastan entre todos los otros modelos modernos, plastificados y cada vez más parecidos entre sí. La mecánica se ha modernizado en algunos



POCO ORTODOXO
Los pedales, desplazados hacia la derecha y el volante en posición casi horizontal, obligan a una postura forzada de conducción.

LO JUSTO
El equipamiento carece de elementos tan comunes como un mechero o un simple reloj. El sistema de calefacción es de lo más simple y rudimentario.

de sus componentes. Así el encendido es electrónico, se ha sustituido la carburación por una sencilla inyección monopunto, los frenos de disco son de mayor diámetro y se ha catalizado para cumplir con las obligaciones de un ciudadano cívico. El resto, poco ha cambiado; sigue teniendo la peculiaridad de incorporar la caja de cambios dentro del cárter de aceite, para ahorrar espacio, y también por el mismo motivo, el espacio, mantiene para la amortiguación los conos de caucho en sustitución de los muelles.

El Mini es apreciado por los nostálgicos o por los que buscan ese toque de personalidad que marca la diferencia entre los demás. Pero, honradamente, hay que reconocer que no tiene comparación con los pequeños utilitarios modernos, éstos son más espaciosos por dentro y sobre todo infinitamente más con-



LA MÍNIMA EXPRESIÓN
Entre la rueda de repuesto y la batería, apenas queda espacio para el equipaje.

fortables. El Mini tiene la gracia de tener un tamaño muy reducido, y de girar en poco espacio (8,6 metros de diámetro de giro). Es pues el coche ideal para callejear y aprovechar los huecos de aparcamiento desechados por los demás coches. En carretera la suspensión dura y de reacciones secas, la incomodidad de los asientos, el elevado nivel sonoro, sin olvidarnos de la pequeñez del maletero, que permite transportar poco más de una cartera y un «Donut», nos harán desistir de emprender viajes largos. Y eso que el Mini tira bastante bien, tiene una dirección rápida y se agarra suficiente en curvas. Pero cuando le obligamos un poco, las reacciones son

FICHA TÉCNICA

35 AÑOS
DE MINI

Todo sigue igual

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigueñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.275 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70,6 mm. Carrera: 81,33 mm. Compresión: 9,75 a 1. Potencia máxima: 63 CV (46 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 9,3 mkg (91 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. Embrague: Mecánico. Velocidad en 1^a a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2^a a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3^a a 1.000 rpm: 22,1 km/h. En 4^a a 1.000 rpm: 31,5 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: De cremallera y piñón. Diámetro de giro: 8,6 metros. Número de vueltas del volante: 2,7.

FRENOS: Delanteros: Discos de 213 milímetros de diámetro. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente con brazos triangulares transversales, muelles de caucho y amortiguadores de tipo telescópico. Trasera: Independiente con brazos longitudinales, muelles de caucho y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS: Neumáticos: 145/70 12. Llantas de aleación de 4,5X12.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 695 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 34 litros.

POCAS DIFERENCIAS
El paso del tiempo ha repercutido en muy pocos elementos en la carrocería del Mini. La rejilla del radiador, unas llantas de mayor tamaño y los distintivos de la marca son las principales variantes.

Revolucionario en su época, fue el primer coche en montar motor delantero en posición transversal, el pequeño Mini sigue aguantando el paso de los años prácticamente con la misma cara. Su carrocería apenas ha sido renovada. Conserva el encanto de los gustos de la época: líneas marcadas, faros redondos y abundancia de cromados. Por fuera, las diferencias hay que buscarlas en las llantas de mayor tamaño (12 pulgadas frente a las 10 de los antiguos), la rejilla del radiador y los distintivos de la marca. Por dentro, está vestido de nuevos materiales y cambia la disposición de los relojes del salpicadero, ahora están situados encima del volante, mientras que antes

estaban desplazados hacia la derecha. La electrónica también hace acto de presencia en la mecánica. Un encendido electrónico sustituye los platinos y la inyección electrónica a la carburación. Sin olvidarse que los nuevos Mini cumplen con las normas medioambientales al estar catalizados. La aparición del Mini supuso en España el poder disponer de un utilitario distinto, un automóvil pequeño pero con aspiraciones deportivas y con un toque de distinción inglés. Hoy en día es un coche técnicamente superado, pero los amantes del Mini han formado su propio club, organizan concentraciones y siguen disfrutando de un vehículo con solera.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD A 29 km/h de promedio 8,6

CARRETERA A 90 km/h de crucero 6,2
En conducción rápida 9,8

AUTOPISTA A 120 km/h de crucero 9,6
A 140 km/h de crucero 10,1

CONSUMO MEDIO POND
Litros 100/km 8,0

AUTONOMÍA MEDIA
Kilómetros recorridos 375

bruscas, el tren delantero se escapa de su trayectoria y, si tenemos la desgracia de pasar por baches, los rebotes de la suspensión nos harán dar con la cabeza en el techo.

Por dentro, la postura de conducción sigue siendo incómoda. Los pedales están desplazados hacia la derecha, el volante está en posición casi horizontal, pero eso sí, es de



DMB&B

"Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto".

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.

AUTO

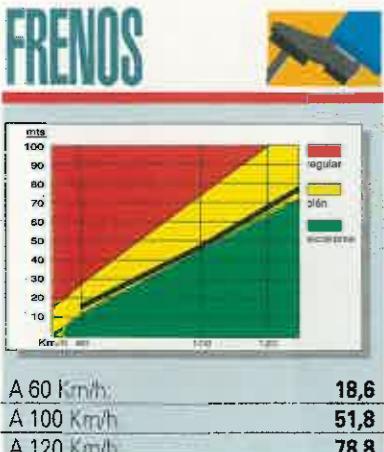


EXCLUSIVA

Audi Coupé S2 y 100 S4

HEREDEROS DEL QUATTRO

La gran revista de unos pocos.



VELOCIDAD MAXIMA

Km/h	148
------	-----

ACCELERACION (seg.)

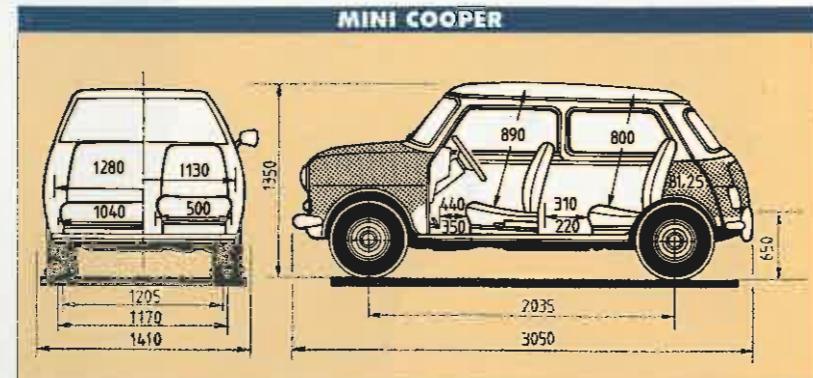
400 m salida parada	19,1
1 000 m salida parada	36,2
De 0 a 100 km/h	13,7
Recorriendo (metros)	236

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4 ^a	19,9
400 m desde 40 km/h en 5 ^a	—
1 000 m desde 40 km/h en 4 ^a	38,3
1 000 m desde 40 km/h en 5 ^a	—
De 80 a 120 km/h en 4 ^a	18,4
recorriendo (metros)	529
De 80 a 120 km/h en 5 ^a	—
recorriendo (metros)	—

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2, 28033 Madrid. Telf. (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en España.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Atractiva combinación de colores de la carrocería.
- ▲ Amplios bolsillos portaobjetos delanteros y traseros.
- ▲ Llantas de aleación de serie.

EN CONTRA

- ▼ No equipa ni reloj ni mechero.
- ▼ Apertura del capó desde el exterior sin llave.
- ▼ Asientos delanteros pequeños y bastante bajos.

de mechero, accesorios absolutamente normales en la mayoría de los coches de esta categoría y precio. Desde luego, el Mini es más grande por dentro que por fuera, como anuncia su publicidad; caben bien cuatro personas siempre que no sean muy altas, sobre todo las que ocupen las plazas traseras, porque si no tendrán que ir con el cuello torcido. La amplitud interior (no la altura) da hasta para disponer de



INSUFIRBLE
Unos conos de caucho remplazan a los muelles de la suspensión. El efecto es muy incómodo puesto que produce rebotes.

Cuero, de tres radios y con el emblema de Cooper, revolucionario preparador de Fórmula 1 que dio su nombre al Mini más potente.

Para colmo los asientos, de alegría tapicería combinada con cuero, son pequeños, planos y con unos reposacabezas que llegan, con suerte, a la altura del cuello. En general, los acabados y el equipamiento deja mucho que desear. Así el cenicero, de reducidas dimensiones, no tiene luz y carece de reloj y

dos grandes cajones portaobjetos en la parte trasera. Por último, hay que citar otros dos detalles incómodos de nuestro Mini. El primero es el incordio de disponer de tres llaves para su manejo. Y el segundo es la apertura del capó desde fuera sin ningún tipo de seguro, ejercicio que desde luego puede practicar cualquiera. O

Simonetta Garth
Fotos: José Robledo

USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 TI	—	880	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	880	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	880	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.6 Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	1010	—
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1230	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	—
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	—
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	930	—
Sprint 1.5	—	—	660	530	—
Sprint 1.7 QV	—	—	840	760	—
GTV 2.0	—	—	—	700	—
GTV 2.5	—	—	—	890	—
Spider 2.0 FL	—	—	—	1150	1030
164 Twin Spark Bas.	2030	1830	1550	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Lux	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2410	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
326 X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M-3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	980	—
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	1270	—
525 i/539 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	1440	—
M 535 i	—	—	—	2120	—
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	1400	—
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CSi	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
Panther GT5	7500	6300	5350	4820	—
Long Champ	—	—	2900	2100	—

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	5900	4800
Mondial 8	—	—	—	5600	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6000
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S 4x4	630	570	—	—	—
Panda Sisley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Strad. 3p	—	—	500	420	—
Uno Brio 45 3p	—	—	490	440	—
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire 5 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire 5 5p	820	700</			

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 I	1160	1000	900	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	600	440	—
Escort Xtra 1.4	—	—	640	510	—
Escort Ghia 1.6	1006	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT. Mark Y Xtra 1.6	900	810	730	680	—
Escort Ghia 1.6 Cat	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	780
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	510	370	—
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	680	—
Escort Ghia 1.6 D / 1.8 D	1000	900	810	730	680
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort County 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 31	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Millen. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	830	720
Orion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	680	550	—
Orion Ghia 1.6 D / 1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Milenare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CX 1.3 D	1220	—	—	—	—
Escort CX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CX 1.6 Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 3p	1450	—	—	—	—
Escort CX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Normade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Normade 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	800	720	—
Sierra CL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra GL 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	900	810	—
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra GL 2.0 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Cataliz.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 1.5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 1.5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 1.5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1270	1140	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra GLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	900	600	—
Sierra Fam. CL y GL 2.0	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1780	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo IE 5W	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 i E 16 V	2180	1980	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	1500	1210	—
Scorpio GL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio CL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio GL Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia Turbo 2.9 Cat.	2690	2290	2060	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	980	800	680
Delta 4x4	—	—	1350	1150	—
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	800	680	—
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Prisma 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	1460	1250	—
Thema 6V	—	—	1500	1210	—
Thema Turbo IE 5W	—	2450	2280	1940	1750
Thema 2.0 i E 16 V	2180	1980	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	1340	1140	—
Scorpio GL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio CL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio GL Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia Turbo 2.9 Cat.	2690	2290	2060	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
Kadett 1.5p	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GS 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1380	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	1030	920	830	—	—
Kadett 1.7 D 4p	1030	920	830	740	580
Kadett 1.8 D 5p	1200</td				

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTx	1470	1240	1040	940	—
R21 TXi	1820	1640	—	—	—
R21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R21 Turbo DX	1760	1480	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTx	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TXi	2320	1970	1770	—	—
R25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alboreto V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTi	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFi	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 Si	1240	1120	—	—	—
214 GSi	1400	1260	—	—	—
216 GSi	1570	1400	—	—	—
116 GTi	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTi	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	290	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFi 2.0	1150	1000	950	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFi 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1030	900	—	—
Montego GTi 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTi	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. St. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	510	410	—
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	630	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	530	420	—
Ibiza Crono 3p	—	—	530	420	—
Ibiza CLX 3p	—	—	530	420	—
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza 3d 1.5 3p	1620	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	530	480	—
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	580	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL XL	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	700	—
Ibiza Disc. y Spc.	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc.	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L 1.6	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	730	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	310	—
Horizon GL	—	—	—	340	—
Horizon GT	—	—	—	370	—
Horizon GLD	—	—	—	350	—
Horizon EXi y GTD Aut	—	—	—	380	—
Solara Especial Aut.	—	—	—	360	—
Solara Especial D	—	—	—	430	—

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S. A.

C/ Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Tel. 551 48 00 Fax 551 48 06 205. Madrid

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE U.D. PUEDA PROBARLOS



VENTAS - TALLERES - RECAMBIO

FINANCIACION
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

AUTO PEREZ DEL SUR



ALFA 164 3.0 V6
año 90, con todos los extras,
matrícula M-3661-KY,
45.000 Km 2.900.000 ptas

Tel: 6 90 60 21

AUTOMASER

Jeep Cherokee (nuevo)	3.300.000
Land Rover Discovery TDI, 90	2.400.000
Audi 90 2.2 E, A.A., D.A., etc., 89	2.175.000
Mercedes 190 2.6, full equip, 88	3.200.000
Opel Omega 2.0i, A.A., D.A., etc., 88	1.500.000
Opel Kadett GSi 16, 90	1.790.000
Volkswagen Golf GTi, 89	2.125.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

¡BLINDADO! Mod. discreto, de miembro del Gobierno, máximo nivel de seguridad, total discreción. Apartado 11.081. 28080 Madrid.

ALFA Romeo del 61, mod. de competición completa, 230 km/h, 5 v., carrocería aluminio según firma, 17 coches, sólo entendidos, extranjeros. Apartado 45.041. 28080 Madrid.

BUSCAMOS mecánico ayudante para equipo competición Karts, sólo sábados y domingos. Tel. (93) 692 18 24.

VW Golf, tracción Quattro, ABS, llantas año 92, 3.000 km., precio interesante. Teléfono (952) 877 111.

MERCEDES 300 D, 88

CV, año 81, color azul, varios extras, precio: 1.000.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

PORSCHE 944, buen estado, procedente de importación, precio 2.200.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

VENDO Golf 16V, impecable, rojo, garaje, 1.625.000 ptas. Tel. (91) 461 33 63.

VENDO Peugeot 205, Rally Max Grupo N, listo para correr, GE-AP, año 89, 800.000 ptas. Tel. (972) 75 87 85. Noches

NISSAN SX 1.8, Turbo 16, año 90, 12.000 km., 3.000.000 ptas. Luis. Tel. (942) 22 55 06.

CITROËN AX GT, gris oscuro metalizado, todos los extras, perfecto estado, 800.000 ptas. Tel. (91) 316 43 93.

VOLVO 480 Turbo, full equip, 5.000 km., garantía fábrica, 2.500.000 ptas. Teléfono (952) 21 00 06.

VENDO Golf 16V, 27.000 km., A.A., alarma, full equip, spoiler, nuevo modelo, faros antinieblas. Tel. (91) 471 65 19.

CAMBIO Fiat Tipo 16V, 23.000 km., Recaro, aleación Zender, muy cuidado, metalizado antracita, por todo terreno: Turbo-D, Rover, Mitsu, Cherokee, Terreno Toyota, pago diferencia. Tel. (942) 31 24 65/31 26 55.

Santander.

ALFA Romeo 164 3.0 V6, GC-AK, 70.000 km., full equip, 2.100.000 ptas., residentes canarios. Tel. (91) 302 05 64.

DODGE Stealth, nuevo, a estrenar (Mitsubishi) 3.0i. V6 24V, 225 CV, garantía, 5.750.000 ptas. Dodge Dihasty Lesedan, 150 CV, 3.3i, clásico USA, a estrenar, full equip, garantía, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.550.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.550.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

329 33 14/15.



VEHICULOS DE OCASION
DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL
ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel: 747 82 00

F. TOME, S. A. Alfa 33, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, 5.750.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Rekord, impecable, con aire acondicionado, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Peugeot 505 GR, año 87, garantía 18 meses, por sólo 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Corsa, 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Jetta 90 CV, año 88, con aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 549 57 88.

F. TOME, S. A. Austin Montego EFI 2.0, año 88, impecable, garantizado por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Ford Orion 1.6, año 87, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Renault 11 Turbo, con garantía de 12 meses, por 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 1.4, año 87, 18 meses de garantía, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2000 y 2800i. Tel. (988) 88 03 06.

CITROËN BX 14 RE, 45.000 km., M-JP, perfecto, toda prueba, verlo, 690.000 ptas. Tel. (91) 534 72 54.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.600, B-B, 12.000 km., metalizado, llantas, ruedas anchas, ITV, amortiguadores estreno último modelo, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 551 72 00.

F. TOME, S. A. Opel Kadett 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Peugeot 505 GR, año 87, garantía 18 meses, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Corsa, 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Jetta 90 CV, año 88, con aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 549 57 88.

AUTO RADIO

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNKT
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION ALARMAS

TELEFONIA MOVIL

30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Tels. (91) 248 42 26/247 71 88
28005 MADRID

ALARMAS GT Y GEMINI PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
- TELEMANDO 28.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

COMPRAR Y VENDER

MITSUBISHI
ECLIPSE

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V
- TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V.
- TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- TOYOTA CELICA

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT DIR S.A.

C/ ANTONIO LEYVA, 23
28019 MADRID
TF: 269 34 15-469 78 06 FAX: 469 22 70



SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

¡ANUNCIESE
HOY!

ENVIENOS 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 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono. (91) 407 27 00

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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
 Contados Sres. Mora Echavarría, Corpas, Martínez Pericoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
P.º de la Castellana, 278. Tel.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.



Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono



DITECNICA

GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS

PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 140
Tfnos: 564 55 56
564 56 31TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel. (91) 658 11 97 Fax (91) 658 13 60

SE VENDE COCHE BMW 325 IX TOURING
Full equip
Año 90
PERFECTO ESTADO
Tel. 407-27-00
preguntar por Angel

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. (91) 549 57 88.

CITROËN CX TRD Turbo, año 86, rojo. Tel. (91) 549 64 71.

FIAT Croma CHT, año 89, gris oscuro, A.A. Tel (91) 549 57 88.

FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. (91) 549 64 71.

FORD Scorpio 2.9i Ghia, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300-E, año 89, extras, 32.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 190-E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300-CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 64 71.

PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

RENAULT 21 GTS, A.A., año 88, gris met., 42.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 190 2.5 16V, aire, techo, ASD, etc., perfecto estado, garantía 12 meses, admitimos cambio. Azcona, 62. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 190 2.3, aire acondicionado, ABS, techo, etc., negro azulado metalizado, español, 1988, precio muy interesante. Tels. (91) 255 86 21/22.

OPEL Corsa GSi, blanco, 1989, 790.000 ptas., facilidades, garantía 12 meses. Azcona, 62.

BMW 735i, único dueño, español; bien cuidado, todos los extras: climatizador, tapicería Velour, techo, ABS, llantas, etc., perfecto estado, sólo 1.200.000 ptas., admitimos cambio, C.A.N.S.A. Azcona, 62.

PEUGEOT 205 XR 1.300, 2 puertas, blanco, impecable estado, 590.000 ptas. facilidades, 90.000 ptas. entrada, 36 meses 17.300 ptas. Azcona, 62.

PORSCHE 911 Carrera, 1987, 50.000 km., español, aire, cuero, radio, llantas Fuchs, alerón trasero, etc., 5.500.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21.

C.A.N.S.A. Asesoramiento, venta todas marcas vehículos nuevos. Náutica máximas valoraciones Azcona, 62. Parking interior clientes. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 350 SL, impresionante estado, 2 techos. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

BX familiar 19 TRS, aire, servodirección, bien cuidado, precio interesante. Azcona, 62.

C.A.N.S.A. Azcona, 62, valoramos mejor su automóvil para cualquier vehículo nuevo o usado. Tels. (91) 255 86 21/22.

VW Kobel 181, 1.500 cc., 47 CV, verde militar, capota y ventanas nuevas, tapicería nueva, restaurado. Tel. (93) 419 13 40.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 51 49 - 6 06 15 11MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDAMITSUBISHI
3000 GT VR4

SUZUKI Vitara: entrada inmediata, superpromoción, regalos, financiación en el día, aceptamos cambio, buenas valoraciones, coche usado. Tel. (91) 255 86 21.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

SUZUKI Swift GTI, blanco, 24.500 km, julio 89, 1.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

FERRARI Testarosa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

DITECNICA, S. A. c/ Velázquez, 146. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 230 E, 5v. tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VW Escarabajo 1.303 «Streaker», 1.668 cc., inyección tipo buggy con motor exterior, único en España, abstenerse no quemados. Tel. (93) 419 13 40.

DITECNICA, S. A. c/ Velázquez, 146. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 230 E, 5v. tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VW Rabbit, año 84, gris plata metalizado, 100.000 km., 500.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
LANCER 4 PUERTAS
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALTHENTREGA
INMEDIATA
DE TODAS
LAS UNIDADES
Y COLORES

VOLVO 360 GLT Inyección, B.I.C, 118 CV, estéreo Blaupunkt, aire acondicionado, poco usado, bien de precio. Tel. (93) 784 06 40.

VW Rabbit, año 84, gris plata metalizado, 100.000 km., 500.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

LAHORE

C/ Teatinos s/n. Nave GH
28820 COSLADA (MADRID)
TEL: 6 69 36 72C/ Mallorca, 533
08026 BARCELONA.
TEL: 2 35 22 80

LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR»

En los mejores Establecimientos del Ramo

Distribuidores en España:
AMP IBERICA, S. A.
Polígono industrial Bufalvent
C/ Ramón Fariñas, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50
Fax: (93) 873 71 92

devil

Escapes

Turismo

Competición

y

circuitos.

Para más información solicite catálogo



PERFORMANCE TIRES



Filtros

especiales

Turismo

Competición

Para todos los

vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos

AUTO SONIDO RONDA

KENWOOD
SONY
PIONEER
AIWA
SHERWOOD• HIFI *INSTALACION GRATUITA*
• OCULTADORES
• ALARMAS
spy BALL• MOTOROLA 98.000 + IVA
• NEC 110.000 + IVA
• OLIVETTI 110.000 + IVA
• PANASONIC..... 135.000 + IVA
RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

TELEFONIA MOVIL

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA
C/ Velázquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
564 56 31

TALLERES
C/ Huertas de Abajo, 3/a.
Paracuellos (Madrid)
Tel. (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

AUTOMOBIL H
Ast/MBM Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L). BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800.. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km., 6.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

PORSCHE 944, buen estado, procedente de importación, precio 2.200.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

MERCEDES 300 D, 88 CV, año 81, color azul, varios extras, precio 1.000.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

OCASIÓN BMW 750i, impecable, completo de extras. 6.500.000 ptas. Tel. (96) 340 74 47.

CORVETTE ZR-1, 1990, 23.000 km., 400 CV, 0-100 en 4,2 seg., 300 km/h., perfecto estado, rojo, interior rojo, full equip, 6.000.000 ptas., matriculación española posible. Tel. (91) 563 56 95.

BMW 730 IA gris metálico, techo, aire, llantas al modelo actual 1987, 3.950.000 ptas., impecable. Tel. (91) 200 25 80.

HONDA VFII, 500 cc. MA-AF, 15.000 km., 390.000 ptas. Tel. (925) 36 26 96.

MERCEDES 2.3 16V, negro, año 86, buen estado, full equip, airbag, aire, techo, alarma, asientos, calefacción, lavafaros, 3.000.000 ptas. Tel. (908) 19 61 62. Srita. Mercedes.

PORSCHE 928 S4, azul noche, año 89, seminuevo, techo, cuero, manual Tempomat, 320 CV, M-JM, 7.500.000 ptas. Srita. Mercedes. Tel. (908) 19 61 62.

GM Saturn Coupe, USA, 10/91, nuevo, 7.000 millas, único propietario, aire, espejos eléctricos, Cruise Control, llantas, cierre, elevulunas, Hi-Fi, ecualizador digital, más extras, garantía, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

CHEVI Camaro 5.0 l. V8, 209 CV, azul eléct., full equip, estrenar, impresionante garantía por escrito, ocasión, 3.800.000 ptas. Tel. (91) 201 28 56. Tardes.

PORSCHE 911 SC, B-IW, 204 HP, impecable, spoiler, A.A., asientos piel, alarma, extras de part. a part., 3.600.000 ptas. Tel. (93) 459 34 59. Horario oficina.

G-60 Golf, 4 meses, alarma, 2.000.000 ptas. Tel. (91) 519 77 20. Radio-casete.

AUDI 90 Quattro 20V, abril 90, 40.000 km., full equip, 2.800.000 ptas. Tel. (91) 766 54 06.

CAMARO Automático, color negro, año 86, full equip, Targa, impresionante. Tel. (91) 763 66 63.

BMW 735i, único dueño, español, bien cuidado, todos los extras: climatizador, tapicería Velour, techo, ABS, llantas, etc., perfecto estado, sólo 1.200.000 ptas. Admitimos cambio. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

MERCEDES 190 2.5 16V, impresionante, aire acondicionado, techo corredizo, ASD, etc. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

MERCEDES 190 2.3, aire acondicionado, ABS, techo, etc., negro azulado metálico, español, 1988, precio muy interesante. C.A.N.S.A.

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK

DODGE STEALTH'92 R/T Turbo 300 CV.
4 x 4. Full Equip.MITSUBISHI 3000 GT VR4'92
300 CV. 4 x 4. Full Equip.CADILLAC SEVILLE'92
Full Equip.CADILLAC «EL DORADO»'92
Full Equip.PONTIAC TRANSPORT'92 SE-GT
165 CV. Full Equip.CHRYSLER VOYAGER LE'92 3.3 L. 150 CV.
4 x 4. Full Equip.

 **Teo Martín**
AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR, PARCELA C-3-A. SAN MARTIN DE LA VEGA 28330 - MADRID
TELEFONOS: 691 18 44-691 30 47-691 34 47-692 34 50-692 36 02 - FAX: 691 56 86



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
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Fiat Fiesta 1.1	89	Azul	31.000	675.000	Fiat Tipo 1.6 DGT	90	Blanco	28.000	1.375.000
Opel Corsa	89	Blanco	30.000	610.000	Citroën BX 16. A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	F. Escort Nomade	91	Gris	12.000	1.475.000
Fiat Fiesta Diesel	89	Blanco	34.000	740.000	BMW 318i. 4p. A.A.	87	Blanco	53.000	1.525.000
Fiat Uno 80 S. 5p.	91	Rojo	12.000	845.000	VW Golf Cabriolet	88	Blanco	42.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	845.000	Peugeot 405 SRI. A.A.	88	Gris	47.000	1.525.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	Fiat Tipo 16V	91	Azul	16.000	1.575.000
Renault 5 GTL. 5p.	91	Blanco	14.000	895.000	VW Golf Turbo D. A.A.	90	Rojo	22.000	1.625.000
Lancia Y 10 GTi	90	Gris	27.000	980.000	VW Golf 6ti	90	Blanco	28.000	1.625.000
Lada Niva 4 x 4	91	Blanco	11.000	978.000	VW Passat (Moderno)	89	Blanco	34.000	1.650.000
Citroën AX GT. A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	Citroën BX Turbo D. A.A.	90	Gris	29.000	1.725.000
F. Escort 1.6. A.A.	90	Blanco	21.000	1.100.000	Audi 100 CD. A.A.	89	Azul	35.000	1.725.000
F. Escort 1.8 D.	90	Blanco	28.000	1.120.000	Peugeot 405 SRI. F.E.	88	Burdeos	37.000	1.750.000
Renault 21 GTS. A.A.	89	Gris	35.000	1.160.000	Lancia Dedra. A.A.	91	Burdeos	18.000	1.825.000
F. Fiesta 1.8 D. 5p. A.A.	91	Blanco	16.000	1.225.000	F. Scirocco 2.4. F.E.	89	Gris	31.000	1.850.000
F. Orion 1.8 CLX	91	Blanco	12.000	1.225.000	F. Sierras 2.0i. A.A.	91	Blanco	19.000	1.875.000
Lancia Delta 1.6 GTE	89	Rojo	33.000	1.250.000	Audi 80 E. A.A.	89	Rojo	36.000	1.925.000
F. Fiesta XR2i	91	Blanco	18.000	1.250.000	Opel Kadett GS Cabrio	90	Burdeos	23.000	1.950.000
F. Sienna 2.0i S. A.A.	87	Blanco	51.000	1.260.000	Citroën BX 16V. A.A.	91	Blanco	12.000	1.975.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.260.000	Audi 100 CD. F.E.	90	Azul	21.000	2.100.000
Peugeot 309 D. A.A.	89	Rojo	30.000	1.260.000	Renault 21 TXI Clim.	91	Rojo	17.000	2.100.000
Alfa Romeo 1.7. A.A.	90	Blanco	23.000	1.275.000	Lancia Thema 1E. Clim.	91	Verde/M.	13.000	2.260.000
Citroën BX Diesel	90	Blanco	22.000	1.275.000	Renault 25 V6. F.E.	89	Azul	35.000	2.260.000
Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000	Rover 820 Si 16V. F.E.	90	Verde	21.000	2.260.000
Renault 19 TSE. A.A.	89	Blanco	31.000	1.325.000	F. Sienna XR4 x 4. A.A.	91	Blanco	12.000	2.275.000

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

CON LA AMPLIACION DE NUESTRAS INSTALACIONES, ESTAMOS
SEGUROS DE CONTRIBUIR A SU COMODIDAD Y A FACILITAR SU ELECCION.
EN NUESTROS TALLERES LE MONTAMOS TODOS NUESTROS PRODUCTOS PARA
OFRECERLE UN SERVICIO INTEGRAL.

- ASIENTOS RECARO
- LLANTAS
- SONIDO
- ELEVALUNAS Y TECHOS ELECTRICOS
- ACCESORIOS
- VESTIMENTA COMPETICION

Antonio López, 117
Tel: (91) 4 75 47 93
Fax: (91) 4 76 90 77
28026 MADRID



 **SAIER IBERICA, S.L.**
IMPORTADOR EXCLUSIVO DE
AUTOMOBILBAU SAIER



08860 CASTELLDEFELS (BARCELONA) TEL. (93) 636 00 88 Y 636 15 16
FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16

MODELOS ACTUALES: FIERO, COUNTACH, PORSCHE, SPEEDSTER, AC-COBRA, M-1, MG, FORD STEETROD, MB-SSK, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B.
(BUSCAMOS CONCESSIONARIOS. P. F. HABLAR CON SR. EHLER?)

CONCESSIONARIOS OFICIALES
ALICANTE, ALBACETE, MURCIA: «DA CUNHA»
TEL. (966) 23 09 96/97
FAX (966) 23 09 94
SEGOVIA, MADRID: «DA CUNHA»
SR. GERARDO DIAZ
TEL-FAX: (91) 48 32 31
CANARIAS: SR. ROMERO
TEL. (928) 33 27 54/33 28 82
SANTANDER: SR. ZAMANILLO
TEL. (942) 28 02 16/34 55 81

RENAULT 21 GTS. A.A.,
año 88, gris met., 42.000
km. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 300-CE.
32.000 km. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

ALFA 75 V6, América,
año 88, full equip, llantas
Targa 7 x 15, impecable,
1.850.000 ptas. Tel.
(944) 72 00 37.

OPEL Corsa TR 1.2. Año
88. 40.000 km.
C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

TOYOTA Celica. Año 92.
C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

CAMBIO Renault-21 GTS
moderno, 35.000 km.
A.A.; alarma, equipo Pioneer,
muy cuidado. Por Opel Calibra
en buen estado, diferencia a conve-
nir. Tel. (968) 64 05 26.

BMW Z1, rojo, 10.000
kilómetros, impecable.
5.900.000 ptas. Tel. (91)
564 55 56.

RANCHERA HX 19 TRS.
Aire acondicionado, bien
conservado. 950.000
ptas. C.A.N.S.A. Azcona,
62. 255 86 22.

PORSCHE 911 SC. Llan-
tas, techo, etcétera.
3.250.000 ptas. Azcona,
62. 255 86 21.

PORSCHE 911 carrera.
Total equipo. 3.500.000

ptas. Español. 1987. Az-
cona, 62. 255 86 21.

FIAT Croma CHT. A.A.,
año 88. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Sierra 1.8 GL.
30.000 km. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Scorpio 2.9-i Ghia.
Año 80. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Orion 1.6-i Ghia.
Año 88. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

PORSCHE 928 S4. full
equip, cuero, climatizador,
40.000 km. 6.900.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

SE COMPRA Lancia Inte-
grale 16 V, año 90 en
adelante, color rojo. Tel.
(942) 25 28 05.

MERCEDES 350 SL. Im-
pecable. Revisado en ta-
ller oficial, pintado. Precio
interesante. Azcona, 62.
255 86 22.

BMW 735 I M-EJ. Unico
dueño. Climatizador, ter-
ciopelo, llantas, etc. Azco-
na, 62.

CITROËN AX 1.4 RD,
año 90. C.A.N.S.A. C/ Az-
cona, 62.

CITROËN XM V6, full
equip, año 90. C.A.N.S.A.
C/ Azcona, 62.

FIAT Croma CHT. A.A.,
año 89. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Sierra 1.8 GL.
30.000 km. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Scorpio 2.9-i Ghia.
Año 80. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

FORD Orion 1.6-i Ghia.
Año 88. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

PORSCHE 928 S4. full
equip, cuero, climatizador,
40.000 km. 6.900.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

Suscríbase a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante
de todos los modelos. Desde los fuera de
serie hasta los utilitarios. Conozca el
mundo del motor cilindro a cilindro.

Viva a fondo su propio coche, los
Grandes Premios, el deporte, los consejos
técnicos. Conozca todos los precios de
coches nuevos y usados. Todo esto
escrito por los mejores especialistas del
motor.



MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de 13.520 ptas. Jeseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficio del 20% de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
 Giro Postal N. _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A. Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

D. _____

CHRYSLER VOYAGER LE AUTOMATICO
CONTRA RENAULT ESPACE RXE V6

LUCHA DE TITANES



VIRTUDES

- Motor brillante
- Capacidad interior
- Precio muy bueno

CHRYSLER VOYAGER LE
PRECIO: 3.259.052 PTAS.

- Posición del pedal de freno de estacionamiento
- Selector del cambio
- Imposibilidad de montar ABS

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor
- Comportamiento general
- Acabado y equipamiento

RENAULT ESPACE RXE V6
PRECIO: 4.595.500 PTAS.

- Consumos
- Precio
- Poco espacio para equipaje

DEFECTOS

PRUEBA
Motor 16
PRUEBA

El Chrysler Voyager viene pegando fuerte entre los monovolumen. En esta ocasión le enfrentamos a la estrella europea del segmento, el Renault Espace.

El Chrysler Voyager, recién llegado a España, goza en Estados Unidos de una enorme popularidad. En aquel país, el concepto de coche familiar está centrado en este tipo de vehículos con carrocería monovolumen, de ahí su elevada cifra de producción, más de

quinientos mil ejemplares al año. En Europa la «vedette» de este segmento es el Renault Espace, modelo que debido a unos conceptos vanguardistas ha revolucionado este sector del automóvil en el Viejo Continente. La iniciativa de Renault ha propiciado que prácticamente to-

FICHA TÉCNICA

	CHRYSLER VOYAGER	RENAULT ESPACE
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero longitudinal
Número de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.972	2.849
Árbol de levas	1x2 en cabeza	1x2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	8.9 a 1	9.5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	141 CV (103,7 kW)/5.000	153 CV (110 kW)/5.400
Par máximo / r.p.m.	22,9 mkg(224 Nm)/4.500	23,4 mkg(225 Nm)/2.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	automática 4 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 r.p.m 1/2 Vé.	11,4/20,6	8,8/14,5/21,6
Aceleración a 1.000 r.p.m 3/4 Vé.	32,4/47	29,7/36,3
Engranaje	convertidor de par	mando hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vuelta de volante	3,0	2,9
Diametro de giro (m)	12,5	11,6
FRENOS		
Delante	discos ventilados (258 mm)	discos ventilados (280 mm)
Detrás	tamborines	discos (254 mm)
Antibloqueo	no	SI
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	eje rígido	eje semi-rígido
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa 5,5 x 15	aleac cr. 6,5 x 15
Neumáticos	205/70 R 15	195/65 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.600	1.700
Capacidad depósito combustible	75	60

BUENA INFORMACIÓN
El Chrysler Voyager cuenta con un cuadro de instrumentos completo. La palanca del cambio está situada debajo del volante.



COMO UN TURISMO
El cuadro de mandos del Renault Espace nos recuerda al de otros modelos de la marca francesa.



dos los constructores tengan en cartera algún proyecto de este tipo.

Tanto el Voyager como el Espace comparten una misma filosofía. Son dos coches para vivirlos, perfectamente utilizables en un uso diario y sobre todo en tiempo de ocio. Otra cosa en la que coinciden de pleno es en su gran capacidad interior, con espacio para siete pasajeros. Donde sí que hay diferencias es en la distribución del interior, el modelo de Chrysler ofrece unas soluciones más clásicas con dos asientos delanteros individuales y dos filas corridas detrás. La del medio sin llegar a ocupar la totalidad de la anchura del coche. El Voyager tiene una puerta lateral corredera ideada para facilitar el acceso a la tercera fila. En el Espace, Renault recurre a unas soluciones mucho más modernas, cada ocupante dispone de un asiento individual. Además cada asiento tiene una guía para poder deslizarlo, se pueden abatir e incluso girar, con lo que las posibilidades del interior son numerosas, permitiendo configurar una distribución al gusto de cada grupo de usuarios.

Sobre su utilización, hay que decir que el Voyager en caso de tener que recurrir a las siete plazas, está mejor resuelto, ya que dispone de más sitio para equipaje. Además de tener una mayor capacidad detrás de la tercera fila de asientos, se pueden dejar bultos de pequeño tamaño debajo de los asientos y dispone de un buen número de compartimentos para dejar objetos. En el Espace en caso de ir con siete pasajeros, tan sólo se puede colocar equipaje detrás de los últimos asientos y en unas pequeñas maletas dispuestas a cada lado en la parte trasera. En caso de necesitar transportar objetos voluminosos, tanto en el Voyager como en el Espace se pueden desmontar las dos filas de asientos traseros, con lo que queda una superficie diáfana realmente amplia y pueden ser utilizados en ese caso como si de una furgoneta se tratara.

Por lo que respecta a la calidad de acabado, en los dos modelos está a gran altura. Es en el apartado equipamiento donde el Renault se impone, con un equipo mucho más completo de serie. Mientras que en



MÁS CLÁSICO
El modelo americano tiene una disposición interior más clásica, con dos asientos delanteros muy amplios y dos filas corridas detrás.

MAYORES POSIBILIDADES
El coche francés ofrece la posibilidad de que cada grupo de usuarios adapte el interior a su gusto.



DIFERENCIAS DE DISEÑO
A simple vista hay muchas diferencias entre uno y otro. El Renault tiene un diseño más moderno y futurista.

el Espace los elevalunas eléctricos, espejos retrovisores con mando eléctrico y el aire acondicionado son de serie, mientras que en el Voyager son opcionales. Pero aquí hay que tener en cuenta el precio de cada coche. El Chrysler Voyager LE, con una política comercial muy interesante por parte de la marca americana, cuesta 3.259.052 pesetas,

contra los 4.595.500 pesetas del Espace. Una diferencia de precio considerable, que incluso equipando el Voyager con todos los extras posibles sigue estando muy por debajo de ese precio.

Si hay diferencias en lo que respecta al diseño de su interior, en la carrocería esas diferencias siguen manteniéndose. El Voyager cuenta

con una línea más clásica en este tipo de coches, con unas formas menos redondeadas. Para poder acceder a su interior dispone de tres puertas, dos en la parte delantera y una corredera en el lateral derecho. Esta puerta permite subir y bajar del coche en sitios estrechos y además ofrece la posibilidad de meter bultos voluminosos con gran comodidad. El Espace cuenta con un diseño mucho más futurista, con líneas muy redondeadas y un buen coeficiente aerodinámico. Para poder acceder a su interior se ha preferido recurrir a cuatro puertas laterales, más a tono con una berlina que con un monovolumen.

Los dos modelos resultan muy agradables de conducir, a la vez que fáciles. Entre ellos hay algunas diferencias importantes. La mayor de ellas es que el Chrysler que probamos en esta ocasión, impulsado con un motor de seis cilindros en V de tres litros, sólo está disponible con caja de cambios automática. El mando del cambio, al más puro estilo americano, está situado debajo del volante. Al respecto hay que decir, que si bien la caja de cambios es de un diseño moderno, con un funcionamiento eficaz y suave, dotada con unas relaciones acertadas,

CONSUMOS



	VOYAGER	ESPACE
Datos en l/100 km		
CIUDAD		
A 30,2 km/h de crucero	12,6	13,3
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	9,6	10,2
En conducción rápida	14,2	14,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	13,0	13,4
A 140 km/h de crucero	13,2	13,6
CONS. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,8	12,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	535	433

SONORIDAD



	VOYAGER	ESPACE
Al ralentí	45,9	49,5
A 60 km/h	61,1	63,5
A 90 km/h	65,2	66,3
A 120 km/h	69,5	70,1
A 140 km/h	72,3	72,3
A 160 km/h	75,5	79,6
Mediciones efectuadas en las piezas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.		

PRESTACIONES



	VOYAGER	ESPACE
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	158,5	197,2
ACELERACIÓN		
400 m. salida parada (seg.)	19,0	17,3
1.000 m. salida parada (seg.)	35,2	32,3
0-100 km/h (seg.)	13,1	11,0
Metros recorridos	221	185
RECUPERACIÓN		
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	16,3	17,9
400 m. desde 10 km/h en V (seg.)	-	19,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	33,3	33,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	-	37,6
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	11,7	9,8
Metros recorridos	337	250
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	-	15,6
Metros recorridos	-	441

FRENOS



	VOYAGER	ESPACE
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	18,6	16,5
A 100 km/h	51,8	41,4
A 120 km/h	76,9	61,5

EQUIPAMIENTO



	VOYAGER	ESPACE
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	OP	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	OP	NO
Retrovisor regulable eléctrico (izda./dcha.)	OP/OP	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevadores eléctricos (D/T)	OP	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	-
Faros regulables desde el interior	SI	SI

OPCIONES

CHRYSLER

Aire acondicionado: 192.000 pesetas. Elevalunas eléctricos: 69.120 pesetas. Retrovisores exteriores con mando eléctrico: 25.600 pesetas. Rieles portaequipajes: 28.000 pesetas. Pintura metálica: 41.344 pesetas. Asiento del conductor regulable eléctricamente: 40.960 pesetas. Llantas de aleación: 89.600 pesetas. Programador de velocidad en el volante: 51.200 pesetas.

RENAULT

Techo abierto: 129.000 pesetas.



PARA TODOS LOS GUSTOS
El Voyager ofrece la posibilidad de equiparlo con varias opciones. Entre ellas el reglaje de velocidad, comandado desde el volante.



BUENOS DETALLES
El selector del cambio situado debajo del volante, resulta delicado al usuario en manual. El Chrysler cuenta con un buen número de detalles, como un perfecto alumbrado interior.



TODO A MANO
Los mandos del Espace están perfectamente al alcance de la mano. Entre ellos el mando para comandar el aparato de música, situado debajo del volante.



BIEN EQUIPADO
El Renault tiene un equipamiento muy completo. Los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado con mando a distancia son de serie.



WYNN'S
EL EQUILIBRIO IDEAL PARA SU MOTOR

PURA FUERZA

ASEGURE

UNA BUENA CARBURACIÓN

PROTEJA

EL SISTEMA DE INYECCIÓN

MEJORE

LA COMBUSTIÓN

AUMENTE

EL RENDIMIENTO



SÚPER REDONDEADO
El Espace cuenta con unas aristas muy redondeadas.



ANTE TODO VERSÁTILES
El Espace tiene una carrocería con cuatro puertas laterales. El Voyager, por contra, dispone de dos puertas, delantera y una lateral corredera. En cualquier caso son super versátiles.

lanca no se vaya a la posición de punto muerto. Por lo demás se conduce como un turismo normal. Algo que no nos gustó fue la posición del pedal que actúa como freno de estacionamiento, situado justo delante del paso de rueda y siempre que buscamos un buen apoyo para el pie izquierdo irremediablemente nos golpeamos con él. El Espace también se conduce muy fácilmente, en el modelo francés lo más criticable es la posición de los pedales muy altos, típicos de una furgoneta, que obligan a adoptar una posición un tanto forzada y la palanca de cambios situada un poco retrasada.

Por lo que respecta a los moto-

res, son muy similares, tanto en planteamiento como en rendimiento. En los dos casos se trata de motores de seis cilindros en V, con un cubicaje cercano a los tres litros. Las potencias son muy parejas: 141 caballos el modelo americano y 153 el francés. Una cosa muy importante de estos motores es su increíble par motor y elasticidad, con una capacidad de recuperación desde regímenes de giro bajos sensacional. Gracias a esto el Chrysler puede disponer de una superdirec-
ta, que le permite circular a una velocidad elevada a pocas revoluciones y, consecuentemente, con un consumo más bajo. Prueba de ello

dar una curva a una velocidad un poco alta, dan algo de desconfianza al balancearse más de lo esperado la carrocería. Pero una vez que nos hemos habituado a esto, podemos comprobar que el comportamiento es muy sano. Al tratarse de dos tracciones delanteras se puede apreciar un ligero tirón de delante, pero que en ningún momento pondrá en un compromiso a sus conductores. En la suspensiones, sobre todo en el eje trasero, el Chrysler recurre a unos esquemas más clásicos, con un eje rígido con ballestas y amortiguadores. Pero está muy bien resuelto y funciona óptimamente, sin que se puedan

es que en llano a una velocidad de 140 kilómetros por hora funciona en torno a 3.000 revoluciones por minuto.

En lo que a comportamiento se refiere, en los dos coches es muy similar. Disponen de unos tarados de amortiguación blandos, pensados para ofrecer un buen confort a sus ocupantes, pero a la vez con unos límites de seguridad altos. Al principio, tanto en uno como en otro, al abor-

apreciar sacudidas o rebotes de ningún tipo.

En el apartado de frenos el Renault es superior a su rival. Las distancias para detener al coche son menores y equipa de serie sistema antibloqueo. Esto último en el

MECÁNICA
2º VOYAGER
Este motor es una delicia por su alegría de funcionamiento, pero su construcción es más veterana que la del Renault.

Es un motor magníficamente equilibrado, construido íntegramente en aleación ligera.

COMPORTAMIENTO
1º VOYAGER
Es un coche fácil de conducir, las suspensiones son blandas pero la estabilidad está asegurada.

Al igual que su rival es un coche con un comportamiento muy sano, que difícilmente pondrá en un aprieto a su conductor.

RENDIMIENTO
2º VOYAGER
La potencia del motor es muy buena y con buen rendimiento desde bajas revoluciones. Sin embargo, sus prestaciones son un poco cortas.

Tiene un rendimiento sensacional, sus 153 caballos son perfectamente utilizables, prueba de ello: sus casi 200 kilómetros por hora.

CONFORT
1º VOYAGER
Está ideado para que una familia pueda viajar cómodamente, con sitio de sobra. Además tiene una buena capacidad para equipaje.

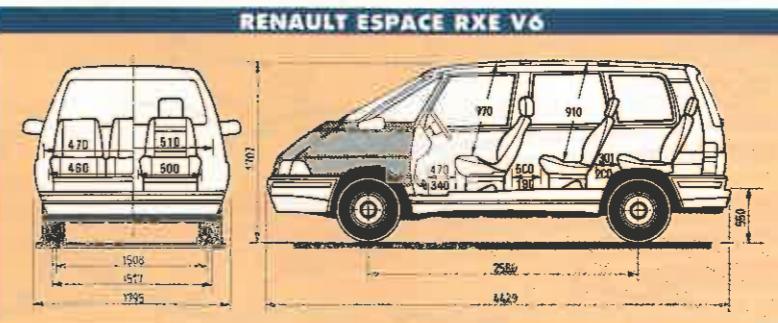
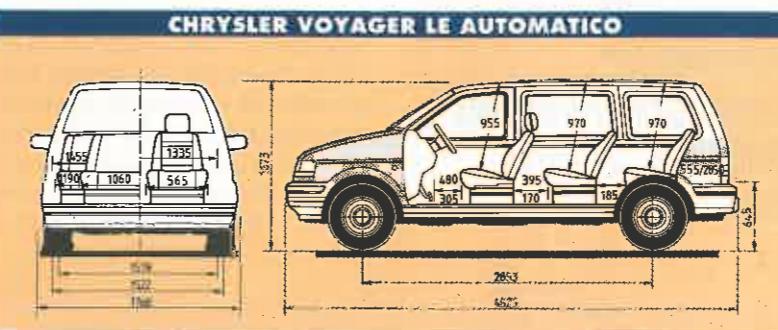
Con menos capacidad para equipaje que el Voyager, el empate en este apartado se debe a las múltiples posibilidades que ofrece su interior.

CARROCERIA
2º VOYAGER
Tiene un diseño algo más veterano, con unas líneas más rectas que gravitan su aerodinámica. Es muy práctica su puerta lateral corredera.

Después de su última remodelación dispone de una carrocería muy moderna y aerodinámica.

ECONOMIA
1º VOYAGER
El Voyager es claramente superior a su rival con un precio muy inferior. También los consumos son algo menores.

El precio es a todas luces elevado. A cambio ofrece un completo equipamiento de serie.



DATOS DEL COMPRADOR

CHRYSLER
Importador: Sociedad Española Chrysler Ibérica S.A. c/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. Garantía: Tres años ó 110.000 kilómetros. Red de postventa: 21 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT
Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.350 puntos en España.

Chrysler no está previsto ni siquiera en opción, algo muy recomendable en un coche de este tipo, ya de por sí con un peso elevado, que se aumenta considerablemente en caso de viajar a plena carga. La dirección también está mejor conseguida en el Espace, con un mejor tacto a alta velocidad. En el Voyager resulta mucho más ligera, en consecuencia con un peor tacto y con un diámetro de giro mayor. Esto último repercute negativamente a la hora de realizar maniobras o callejando en ciudad. Ambos resultan dos auténticos viajeros, ideales para quien necesita un coche amplio. En las carreteras donde mejor se desenvuelven es en



MÁS MODERNO
El motor del Renault construido íntegramente en aleación es más moderno que el del Voyager. Las bazas del Renault son su diseño más moderno, las mayores posibilidades de uso de su interior, sus prestaciones mucho mejores y ante todo una red de concesionarios mucho mayor que la de su rival.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz



Françoise Sagan

LA VELOCIDAD, UN VERTIGO EMBRIAGADOR

CONTRARIAMENTE a lo que podría creerse, los tiempos de la velocidad no son los de la música. En una sinfonía no es el *allegro*, el *vivace* o el *furioso* el que corresponde a los doscientos kilómetros por hora, sino el *andante*, movimiento lento y majestuoso, suerte de playa a la que se llega más allá de cierta velocidad y donde el auto ya no resiste ni acelera sino que, por el contrario, se abandona, al mismo tiempo que el cuerpo, a una especie de vértigo lúcido y atento, que se suele calificar de «embriagador». Sigue de noche en caminos perdidos y a veces de día en regiones desiertas. Sigue en momentos en los que las expresiones «prohibición», «uso obligatorio», «seguros sociales», «hospital», «muerte» no significan nada, anuladas por una palabra simple que los hombres de todas las épocas han empleado para hablar de un bólido plateado o de un caballo alazán: la palabra «velocidad». Esa velocidad en la que algo de uno supera algo

exterior a uno, ese instante en que las violencias incontrolables se escapan de un vehículo o de un animal que vuelve a ser salvaje y en el que la inteligencia y la sensibilidad, la pericia, la sensualidad también, apenas pueden controlar, o en todo caso controlan de manera insuficiente, para que no llegue a ser un

Foca odiosa la nuestra en la que el riesgo, lo imprevisible, la insensatez son continuamente rechazados, controlados con cifras, déficits y cálculos.

placer, para no dejarle la posibilidad de ser un placer mortal. Época odiosa la nuestra en la que el riesgo, lo imprevisible, la insensatez son continuamente rechazados, controlados con cifras, déficits y cálculos; se prohíbe a la gente que se mate por el precio de su osamenta.

POR ÚLTIMO, el auto, su auto, va a dar a su domador y esclavo la sensación paradójica de ser al fin libre, de haber regresado al seno materno, a la soledad original, lejos de cualquier mirada extraña. Ni los peatones, ni los agentes de policía, ni los automovilistas en torno, ni la mujer que lo espera, ni toda la vida que no espera, pueden desalojarlo de su coche, el único de sus bienes que después de todo le permite durante una hora diaria volver a ser físicamente el solitario que es de nacimiento. Y si, además, las oleadas de la circulación dejan paso a su auto como las del Mar Rojo a los hebreos, si además las señales de tráfico se distancian unas de otras, empiezan a

ralear, desaparecen, y si el camino comienza a oscilar, a murmurar en función de la presión del pie en el acelerador, si el viento se convierte en un raudal que penetra por la ventanilla, si cada curva es una amenaza y una sorpresa, y si cada kilómetro es una pequeña victoria, no es sorprendente entonces que pacíficos burócratas con un brillante futuro en sus empresas, no es sorprendente que esas apacibles personas terminen ejecutando una formidable pirueta de hierro, de grava y de sangre en un último impulso hacia la tierra y un último rechazo de su porvenir. Se califica a esos sobresaltos de accidentales, se atribuyen a la distracción, se menciona todo salvo lo principal que es precisamente todo lo contrario: ese súbito, imprevisible e irresistible encuentro de un cuerpo con su alma, la adhesión de una existencia a las ideas bruscamente fulgurantes de esa misma existencia: «¿Quién soy yo? Soy yo, estoy vivo, y vivo esto, y voy a 90 kilómetros por hora en las ciudades, a 110 en las carreteras, a 130 en las autopistas y a 600 kilómetros por hora dentro de mi cabeza, a 3 por hora en mi piel, según todas las leyes de la gendarmería, la sociedad y la desesperación. ¿Cuáles son esos velocímetros descompuestos que me rodean desde la infancia? ¿Cuál es esa velocidad impuesta a mi vida?»

Cuando se va rápido llega un momento en que todo empieza a flotar en esa piragua de hierro en la que se alcanza la cresta de la ola ...

una especie de apuesta consigo mismo, ni de un desafío imbécil a su propio talento, no es un campeonato de uno contra sí mismo, no es una victoria sobre un hándicap personal, es más bien una especie de jugada alegre entre uno y la pura suerte.

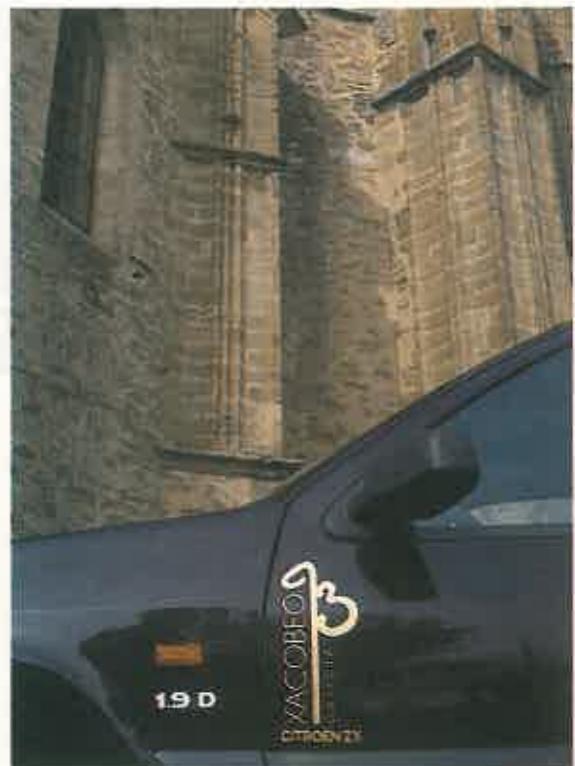
Cuando se va rápido llega un momento en que todo empieza a flotar en esa piragua de hierro en la que se alcanza la cresta de la ola y se espera caer del buen lado gracias a la corriente más que a la destreza personal.

El gusto por la velocidad no tiene nada que ver con el deporte. Del mismo modo que se emparenta con el juego y el azar, la velocidad está ligada también a la alegría de vivir y, por tanto, a la confusa esperanza de morir que se desliza siempre en aquella alegría.

He aquí, finalmente, todo lo que considero verdadero: la velocidad no es un signo ni una prueba, ni una provocación, ni un desafío, es un auténtico impulso hacia la felicidad.

Françoise Sagan, escritora francesa (1935). Sus principales obras traducidas al español: «Buenos días tristeza» (1954); «Una cierta sonrisa» (1956); «La cama deshecha» (1971); «La mujer pintarrajead» (1981); «Con mi mejor recuerdo» (1984).





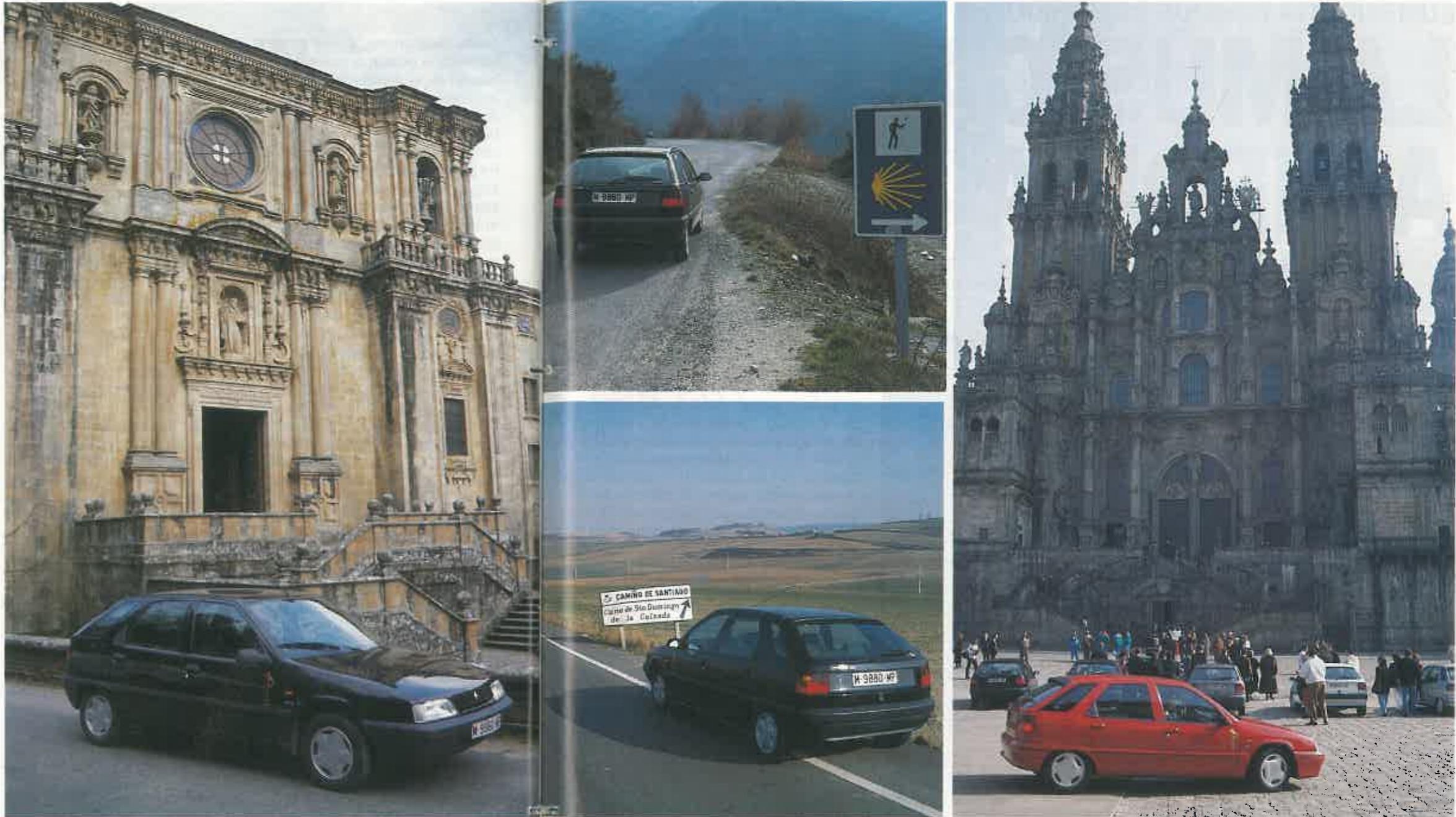
CAMINO DE SANTIAGO

Si 1992 quedará condicionado por los acontecimientos de Barcelona y Sevilla, el año 93 debería significar el resurgimiento del noroeste español, gracias a un acontecimiento religioso-cultural de importancia capital: el Año Santo Compostelano.

Es imposible explicar la euro-peidad española sin conocer la aportación del Camino de Santiago, que se explica por el descubrimiento de la tumba del hijo de Zebedeo, hermano de Juan el Evangelista, en el siglo IX, por el obispo Teodomiro.

A partir de entonces, Santiago, junto con Roma y Jerusalén, son destino de miles de peregrinos, transportando el arte, la piedad y la cultura desde todos los puntos de Europa.

Cuando la festividad del Apóstol Santiago coincide en domingo, ese año es Jubilar o Año Santo, lo que redobla el interés cristiano de la



peregrinación. El 93 será Año Santo, esperándose la visita a Compostela de peregrinos tan ilustres como S.S. El Papa o los Reyes de España.

El Camino de Santiago, el llamado Camino Francés, entre Navarra y Compostela, es uno de esos itinerarios que todo español debe realizar. Es difícil, por no decir imposible, que otro itinerario pueda reunir tal cantidad de maravillas.

Puente la Reina, Nájera, Santo Domingo de la Calzada, Burgos, Frómista, León, Astorga, Cebreiro, Samos... son sólo algunos de los puntos de interés donde ver catedrales, hospitales, capillas, puen-

tes o colegiatas; románicas, góticas o renacentistas.

El Departamento de Prensa de Citroën Hispania ha tenido la feliz iniciativa de organizar una peregrinación a Santiago, desde Pamplona, para los periodistas del motor, cuyo representante, Virgilio Rivadulla, hizo la Ofrenda al Apóstol.

Esto no es más que la anécdota. El hecho importante es que el Camino está siendo objeto de un notable interés. Hemos visto una señalización bastante correcta y las carreteras están en bastante buen estado, salvo algunos kilómetros por las provincias de Burgos y Lugo, que pronto estarán reparados.



En todos los lugares de interés hay información y orientación al turista, que creemos que va a ser mimado en el próximo año 1993. Tanto la Xunta de Galicia, como otros gobiernos autónomos, están prestando verdadero interés al Camino y al hecho jacobeo.

Piensen nuestros lectores en la posibilidad de hacer el camino, entero o fraccionado, porque es una de las maravillas que se pueden contemplar en nuestro país. Y aunque el 93 será un hito, el Camino no comienza ni termina en este número y siempre tendremos la posibilidad de recorrerlo.

O

J.M.C.

COMPARATIVA EQUIPOS DE SONIDO

LA MUSICA
A MEDIDA

Muchos automovillistas próximos a estrenar vehículo se encuentran ante la duda de montar o no el aparato de música o el equipo de sonido, en el propio concesionario de la marca.



NOSOTROS vamos a facilitarles mucho la elección, ya que hemos reunido 10 automóviles entre los que se encuentran algunos de los más vendidos y hemos probado los equipos que, opcionalmente y en algunos casos incluidos de serie, se ofrecen al cliente deseoso de salir andando con la música a otra parte.

Hemos valorado cuatro apartados fundamentales, entre los que destaca la protección contra el robo que se le ha dado, lamentablemente, algo de importancia vital que poco a poco se ha rodeado de una sofisticación impresionante.

La facilidad de manejo y la situación dentro del habitáculo, y más concretamente en el cuadro de instrumentos, también nos ha parecido de vital impor-

tancia para su valoración cara al comprador. Cuanto más cómodo y mejor situado, menos posibilidades para dar lugar a un accidente por distracción.

También los aspectos técnicos han ocupado un espacio importante en nuestro ranking. Recepción del sintonizador, número de presintonías, digitalización o utilización del RDS; posibilidades del apartado del cassette y prestaciones del conjunto.

No nos hemos olvidado de los lectores de CD, unos compact-disc preparados para aguantar en un automóvil todo tipo de baches y carreteras con mal piso. Unos aparatos con una calidad excepcional de sonido y dotados de múltiples posibilidades, respecto a tiempo de audición, gra-

cias a los cargadores situados en el maletero.

La calidad de sonido en situaciones similares se ha contrastado y también se ha valorado en función del número de fuentes de sonido, del número de altavoces situados dentro del habitáculo.

A modo de conclusión se ha realizado un balance entre lo que cada aparato cuesta y lo que ofrece teniendo en cuenta también el tipo de automóvil que monta el equipo.

En un avance del resultado, podemos adelantar que ha habido de todo: Desde el equipo de alto nivel a un precio inalcanzable para muchos de los compradores, hasta el aparato más lógico montado en un modelo más modesto. Sin embargo, dos aparatos nos han sorprendido sobre todos los demás por su buena relación calidad-precio. Uno, montado en el Citroën ZX, destaca por su modernidad, facilidad de manejo y calidad de sonido, con un precio muy interesante y asequible. Otro, montado en un modelo similar, el Opel Astra, nos ha sorprendido por su facilidad de utilización, su sencillez no exenta de sofisticación y su atractivo precio.

También nos han sorprendido gratamente todos aquellos aparatos cuyos mandos principales de volumen y cambio de emisoras del sintonizador, se hallaban duplicados, pudiéndose manejar también desde el propio volante. Gracias a este sistema las distracciones son mínimas y la seguridad aumenta de manera importante.

La oferta es numerosa y las prestaciones de cada aparato también. Veamos cuál es la mejor oferta.

○

CLAVES Y SIGNIFICADOS

CD MÚLTIPLE: Aparato que controla un cargador de discos compactos situado normalmente en el maletero.

BSM: Búsqueda automática de frecuencia y presintonización de las emisoras con mayor potencia.

RDS: Información digital a través del canal de FM de tráfico, mensajes, etcétera.

Auto-reverse. Sistema de reproducción que lee la cinta de cassette por las dos caras sin extraer la cinta.

Dolby: Circuito de atenuación de ruido de fondo de la cinta.

PLL: Sintonizador sintetizado de cuarzo.

Loudness: Acentúa los sonidos graves y agudos con bajo volumen.



BMW 735 I

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Pioneer con RDS y control de CD múltiple KEX-M830. Dos amplificadores GM-620.

Este aparato es opcional con un precio total aproximado de 120.000 pesetas. Su sistema de protección incorpora una carátula frontal extraíble con avisador acústico.

MANEJO Y SITUACIÓN. Aunque incorpora mando a distancia, ideal para su manejo por los pasajeros o en caso de que el conductor viaje solo, el amplio número de funciones complica su manejo. La situación del aparato es buena.

SECCIÓN RADIO. Es completísima con BSM, RDS, todo tipo de búsquedas automáticas y una perfecta recepción en todo momento.

SECCIÓN CASSETTE. Se trata de un sistema seguro, práctico y muy completo. Tecnología de vanguardia con Autoreverse, Dolby, búsqueda de canciones, y un largo etcétera.

COMPACT DISC. No se incluye, pero el aparato está preparado para controlar a distancia un cargador.

CALIDAD DE SONIDO. Sonido limpio y depurado. Calidad de los altavoces extraordinaria.

CONCLUSIÓN. Si se tiene el dinero, merece la pena invertirlo en un conjunto de este nivel.



Citroën XM

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Philips modelo 794. Modelo opcional con un precio de 129.452 pesetas y mandos especiales situados en el propio volante. Su sistema de protección está compuesto por un extraíble tradicional, además de una tapa que lo oculta cuando el coche está aparcado.

MANEJO Y SITUACIÓN. Aparato moderno con un gran mando multifunción. Manejo sencillo desde el volante en cuanto a volumen y búsqueda de emisoras. Más complicado el resto de las funciones en el propio aparato por la multitud de prestaciones.

SECCIÓN RADIO. Búsqueda perfecta desde el volante. Pero dificultad para dominar este apartado en marcha sin esta ayuda.

SECCIÓN CASSETTE. Cuenta con todo lo exigible en un aparato de su nivel. Dolby, Autoreverse, búsqueda de canciones, etcétera. La calidad de reproducción es muy buena y su manejo sencillo.

COMPACT DISC. No dispone de CD.

CALIDAD DE SONIDO. Normal. Falta calidad para justificar un precio tan elevado en comparación con el de otros modelos.

CONCLUSIÓN. Quizás le vendría mejor algún altavoz más o mejorar la calidad de estos. Los mandos al volante son muy recomendables.





Citroën ZX

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette modelo Verona de la marca Blaupunkt. Integrado en el salpicadero y con protección por código y mediante tapa protectora de la sección cassette. El autorradio básico con dos altavoces (ZX Avantage) cuesta 39.855 y el alto de gama, modelo Cambridge, (ZX Aura y Volcane) con cuatro altavoces, cuesta 66.259 pesetas.

MANEJO Y SITUACIÓN. Muy buena situación combinada con un manejo cómodo y sencillo. Mando de volumen de gran tamaño y pantalla de cristal líquido muy visible.

SECCIÓN RADIO. 15 presintonías, con búsqueda cómoda y eficiente. La recepción es buena en todo momento.

SECCIÓN CASSETTE. Buena sin más. No cuenta con Autoreverse ni Dolby pero, dentro de su modestia, lo cierto es que la calidad de sonido es buena y las prestaciones las adecuadas para un aparato de su nivel.



COMPACT DISC. No dispone de CD.

CALIDAD DE SONIDO. Dos altavoces delanteros en el modelo más económico. Cumple los mínimos exigibles para los no muy exigentes.

CONCLUSIÓN. Aparato sencillo pero muy lógico y efectivo. Lo más destacable es, sin duda, su excelente relación calidad-precio.



Fiat Tipo

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Fiat Kasre modelo 46255346. Aparato opcional con un precio total instalado de 38.500 pesetas. Protección en forma de extraíble tradicional.

MANEJO Y SITUACIÓN

El aparato queda algo apartado del volante, por lo que es bastante incómodo manejarlo una vez en marcha. El mando del volumen está bien diseñado para su cómodo manejo, así como el resto de los componentes.

SECCIÓN RADIO. Bastante normalita, se corresponde con el precio del aparato. En cualquier caso suficiente.

SECCIÓN CASSETTE. Es lo mejor de este aparato. La lógica de los mandos y la calidad de reproducción están a una buena altura.

COMPACT DISC. Cuenta con entrada de jack para CD.



CALIDAD DE SONIDO. Mediocre. Sólo dos altavoces delanteros. Graves y agudos poco efectivos.

Imprescindible sustituirlos o invertir una cantidad superior en unas fuentes de sonido de mejor calidad.

CONCLUSIÓN. Con un precio similar o inferior, otras marcas ofrecen mejores productos. Sólo se salva la sección reproductora de cintas.



Ford Escort

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Ford 2005 con código antirrobo y posibilidad de llevárselo temporalmente mediante el método tradicional extraíble. Este modelo se ofrece, opcionalmente, por 89.000 pesetas con dos altavoces de calidad medio-alta.

MANEJO Y SITUACIÓN. Manejo cómodo dadas las características del aparato. Situación algo separada del volante.

SECCIÓN RADIO. 12 presintonías y búsqueda rápida y lenta de emisoras. Selector automático y pantalla de cuarzo para visualización. Buena recepción de emisoras en ciudad y bastante normal en carretera. Creemos conveniente contar con una antena de mejor calidad.

SECCIÓN CASSETTE. Sencillo mecanismo con Autoreverse y mando de reducción de ruidos de fondo. La calidad de reproducción está por encima de la media.



COMPACT DISC. No cuenta con CD.

CALIDAD DE SONIDO. Limitada por dos altavoces pero básicamente buena, gracias a la calidad de los mismos y a la del propio aparato.

CONCLUSIÓN. Equipo sin complicaciones y poco sofisticado. Buen rendimiento pero pocas prestaciones para un precio algo elevado.



Opel Astra

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Philips SC 202 Stereo. Plenamente integrado en el cuadro de instrumentos del coche y protegido por un código numérico. Ofrecido opcionalmente a un precio de 21.172 pesetas.

MANEJO Y SITUACIÓN. Muy buenos. Aparato fácil de manejar, sin complicaciones. Pantalla digital aparte en salpicadero y puesta en marcha cómoda con sólo apretar el botón del volumen. Todo muy al alcance del conductor.

SECCIÓN RADIO. Buena recepción. Facilidad para buscar emisoras mediante dos grandes teclas. Búsqueda automática con 12 presintonías. Aprendizaje rápido de funcionamiento.

SECCIÓN CASSETTE. Sencillo sin Autoreverse ni Dolby, pero con buena calidad de reproducción.

COMPACT DISC. No dispone de CD

CALIDAD DE SONIDO. Los cuatro altavoces montados son de calidad normal y la potencia del aparato no admite muchas exigencias. De cualquier manera la relación calidad-precio es de las mejores.

CONCLUSIÓN. La participación de una marca de automóviles junto con una de aparatos de sonido en el diseño de un radiocassette para coche, tiene todas las ventajas. Además de un precio atractivo se consigue un producto de nivel.





Peugeot 605 SV 24

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Clarion PC 300 con seis altavoces que se incluye de serie en este modelo. Como sistema de protección, se puede ocultar bajo una tapadera y un código numérico impide toda manipulación exterior. Opcionalmente en otros 605, se ofrece un Philips D'C 794/R a un precio de 100.000 pesetas.

MANEJO Y SITUACIÓN. Como en otros modelos, gracias al manejo desde el volante, volumen y búsqueda de emisoras no representan ningún problema de distracción. Sin embargo, cualquier otra maniobra resulta complicada dada la situación del aparato y sus numerosos elementos.

SECCIÓN RADIO. Algunas complicaciones para captar adecuadamente las emisoras. Muy completa en general y sofisticada.

SECCIÓN CASSETTE. Todo lo que busque un usuario exigente lo encontrará en el Clarion del 605. Dolby, Metal, Autoreverse etcétera. La reproducción es francamente buena.

COMPACT DISC. No

CALIDAD DE SONIDO. Muy buena, los seis altavoces trabajan a fondo y su situación genera buenas vibraciones.

CONCLUSIÓN. Como equipo adicional del 605 está a la altura de lo esperado. Lástima que el sintonizador no llegue a esta altura.



Renault Clio Baccara

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Radio-cassette Philips 4X6 vatio, montado de serie en el Clio Baccara y ofrecido en opción en el resto de los Clio a un precio aproximado de 75.000 pesetas. Protección mediante código y tapa que lo oculta cuando el coche se encuentra aparcado.

MANEJO Y SITUACIÓN. Dotado de satélite en el volante con los mandos de volumen y búsqueda de emisoras, se maneja con facilidad y permite conducir sin apartar la vista de la carretera.

SECCIÓN RADIO. Muy buena, con altas prestaciones, 28 presintonías, búsqueda de emisoras muy efectiva y buena recepción en todo momento.

SECCIÓN CASSETTE. Prestaciones bastante limitadas. Autoreverse y buena lectura en general. Se ha preferido potenciar la calidad de sonido.

COMPACT DISC. Dispone de entrada para jack de CD.



CALIDAD DE SONIDO. Muy bueno.

Cuatro altavoces de calidad y una potencia elevada le permiten mantener un buen compromiso musical para el conductor algo exigente.

CONCLUSIÓN. Buena presentación, cómodo manejo desde el volante y prestaciones a la altura del coche en que se monta.



Renault Espace RXE V6

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Autoradio de la marca Pioneer con 4X25 vatios montada de serie en esta versión RXE V6. Compact Disc opcional a un precio de 59.700 pesetas. El mismo radio-cassette ofrecido en otras Espace como opción cuesta 218.000 pesetas. El equipo está poco protegido frente a un posible robo, ya que solamente cuenta con código.

MANEJO Y SITUACIÓN. Situado muy bajo y lejos del volante. A esto se le une una utilización bastante complicada. Le salva el satélite en el volante con los mandos más elementales.

SECCIÓN RADIO. Pocas o ninguna laguna. Tiene de todo para una recepción excelente de todas las emisoras. Las teclas en el propio aparato están, sin embargo, mal dispuestas y son incómodas de utilizar.

SECCIÓN CASSETTE. También excelente en todos los sentidos referentes a calidad de lectura. Las mismas lagunas en cuanto a diseño, con nula ergonomía para un manejo rápido. Imprescindible llevar copiloto.



COMPACT DISC. Sencillez en la presentación y comodidad para su manejo. Alta tecnología con láser de tres haces, búsqueda de fragmentos musicales, etcétera.

CALIDAD DE SONIDO. Muy buena, especial para los más exigentes aunque no le vendrían mal algunos accesorios más.



Seat Toledo

SISTEMA/MARCA/PROTECCIÓN. Grundig 3842 de 4X20 vatios. En el momento de la prueba no se ofrecía el modelo 3680, más moderno. Sistema de protección por frontal extraíble y además por clave numérica. Precio de la opción 53.000 pesetas. Precio de la totalidad del equipo montado 105.000 pesetas.

MANEJO Y SITUACIÓN. Buena situación al alcance de la mano. Fácil de utilizar y muy completo.

SECCIÓN RADIO. Muy buena recepción. Cuenta con 12 presintonías y las emisoras se encuentran fácilmente gracias al Scanner automático. Pantalla digital.

SECCIÓN CASSETTE. De fácil manejo con Autoreverse, Dolby, etcétera. Reproducción de calidad.

COMPACT DISC. No dispone de CD.

CALIDAD DE SONIDO. Sonido limpio y potente sin distorsiones, sea cual sea el volumen. Los cuatro altavoces aguantan bien la potencia del aparato y proporcionan una calidad excelente de sonido.

CONCLUSIÓN. Aparato moderno dotado de uno de los sistemas antirrobo más efectivo y cómodo, el frontal extraíble. Buena relación calidad-precio en un segmento medio-alto.





MANSELL GANO EN KYALAMI TRAMA DE UNA VICTORIA

Mucho tendrán que cambiar las cosas para que Williams y Mansell no se proclamen Campeones del Mundo. En esta ocasión la victoria fue el resultado de una estrategia perfecta.

AS que una victoria, lo que hizo Nigel Mansell en Kyalami fue sembrar el pánico entre todos los demás equipos. Si Ferrari tenía una lejana esperanza de competitividad enfocada hacia la mitad de la temporada, a la vista de lo que ocurrió el pasado domingo, pueden guardar sus sueños en el baúl de los recuerdos. Por otra parte, también sobre el equipo rival, el McLaren-Honda, se ha ceñido una seria preocupación relacionada con el enfrentamiento futuro entre el temible Williams-Renault FW14B y el nuevo McLaren-Honda MP4/7.

En realidad, la victoria de Williams en el Gran Premio de Sudáfrica se comenzó a fraguar antes de aquel lejano Gran Premio de Italia de 1987, aquella ocasión en la que Nelson Piquet asumió toda la responsabilidad de tomar parte en la carrera con el coche equipado con suspensión activa.

Desde el otoño de 1985, en el seno de Williams se dio comienzo al estudio y evolución de la suspensión activa, así como de la aplicación de la electrónica a otros componentes vitales de sus monoplazas, como son el embrague, el diferencial, el acelerador y, por supuesto, las regulaciones del motor y del cambio.

Frank Williams, asesorado por su inseparable brazo derecho Patrick Head, dieron prioridad al estudio de la aplicación de la electrónica a sus coches, más que a desarrollar con-

ceptos aerodinámicos o de construcción particularmente avanzados. Al mismo tiempo, Williams consideró importante conservar el mismo equipo técnico para 1992, reforzándolo con la colaboración de destacados ingenieros electrónicos, ya que su estrategia consistía en mejorar el FW14 con la aportación de elementos que hicieran posible sacar el máximo rendimiento del valor competitivo ya existente.

Como es de suponer, el camino que Williams eligió en tan lejana fecha, respecto a concebir un monoplaza basado en regulaciones electrónicas aplicadas a una mecánica relativamente tradicional, le ha servido para aventajarse sobre los demás equipos y, al mismo tiempo, utilizó la mala experiencia de Lotus relacionada con el sistema de suspensión activa totalmente electrónico. En resumidas cuentas, el astuto Williams y el sabio Head construyeron su futuro sobre los errores de los demás y, sobre todo, apoyándose en una base de sencillez mecánica.

Tanta era la seguridad de haber logrado un nivel de competitividad sumamente sólido en Williams, que ese fue el argumento que utilizó Frank para convencer a Mansell de que no se retirara de la F-1 y entra a formar parte de la escudería de Duxot. Al respecto, se comentó que Frank Williams dijo a Mansell en 1990: «Estoy dispuesto a poner una cláusula en el contrato que te asegure que tendrás a tu alcance un coche capaz de convertirte en Campeón del Mundo durante dos años».

Así, el Williams FW14 demostró ser el mejor monoplaza de la pasada temporada, y de no haberse cometido los ya tan conocidos errores de Mansell y del equipo, el «León británico» llevaría hoy la corona de Campeón del Mundo.

Antes de presentarse en Kyalami para el comienzo de la temporada, Williams había desarrollado los ensayos más exhaustivos que se recuerdan. Los «coches laboratorio» recorrieron cinco mil kilómetros en diferentes circuitos, con Damon Hill como piloto de pruebas. Una vez sacadas las conclusiones definitivas, Mansell llevó a cabo en Estoril el simulacro de cinco Grandes Premios y medio para poner a prueba la fiabilidad y efectividad del FW14.



LAS IDEAS CLARAS

Antes de tomar la salida, a Mansell se le limpia, cuidadosamente, la pantalla del casco.



HOMBRE CLAVE
Patrick Head es el creador del elevado nivel tecnológico de Williams. Es hombre pragmático, austero y de un gran rigor profesional.

AL ROJO VIVO
Para la agresividad de Mansell no existe el cálculo matemático para alcanzar la victoria. Siempre sale a la pista a darlo todo.



MOMENTO SOLEMNE

Meterse en el coche significa aislarse del resto del mundo para ir camino de la victoria.



En cuanto a la estructura del coche, se ha conservado la misma del FW14, con los retoques aerodinámicos y de rigidez consecuencia de las experiencias cosechadas en 1991. Al mismo tiempo, el motor Renault RS3C se había sometido a ciertos retoques relacionados con el flujo hidrodinámico de las culatas, el aligeramiento y refuerzo de las bielas y los pistones, pero, sobre todo, a un sofisticado sistema de regulación electrónica relacionada con el avance y la inyección del combustible. Al mismo tiempo, dichos elementos inertes regulan también la longitud de las trompetas de admisión, que a bajo régimen de rotación del propulsor se estiran al máximo de su medida, y paulatinamente se acortan con el aumento de las revoluciones del motor. Todo esto ha permitido que el RS3C tenga una respuesta sumamente progresiva en cualquier circunstancia. En cuanto al cambio semiautomático, se ha logrado acortar en un treinta por ciento el intervalo entre el cambio de una velocidad y otra. Sin embargo, el toque mágico se ha logrado al incorporar el control electrónico sobre el embrague y el diferencial. Dicho sistema consiste en optimizar la progresividad del embrague para evitar patinamientos con pérdida de potencia, y eso se ve reforzado con el control del diferencial, que transmite toda la potencia que los neumáticos son capaces de transmitir, a su vez, al suelo. Todo esto se convierte en que, desde el momento de la salida hasta el paso por cualquier curva, se obtiene la máxima aceleración. Todo esto, se ve aprovechado al máximo gracias a las suspensiones activas que permiten desarrollar todo el potencial del monoplaza.

Con este conjunto de soluciones totalmente acertadas y con un concepto aerodinámico diseñado por el genial Adrian Newey, y perfeccionado por Head, Mansell y Patrese se dispusieron a correr en Kyalami; un circuito con asfalto resbaladizo, poco abrasivo, cuyo trazado es sumamente técnico y demasiado duro para los pilotos y los motores debido a que hace mucho calor, hay poco oxígeno en el aire por estar situado a 1.680 metros de altitud y que se resume en un conjunto de curvas rápidas y enlazadas.

La superioridad de la combina-

ción Mansell-Williams-Renault FW14B, se vio desde los ensayos libres preliminares a los oficiales, donde como norma se mostró un segundo más rápido por vuelta en relación al segundo clasificado. Pero al margen de la evidente superioridad de los FW14B, Mansell y su equipo construyeron la victoria con una estrategia admirable:

Día 27/18 horas

Después de los ensayos libres, los técnicos de Williams se reunieron con los pilotos para valorar las primeras lecturas electrónicas grabadas en los disquetes de las centralitas de los coches y así contrastarlas con las sensaciones prácticas de los pilotos, los resultados de los análisis del asfalto y del aire en relación a la humedad y la temperatura.

Día 28/10 horas

Mansell sale a la pista con el coche de carrera y veintitrés litros de gasolina en el depósito. Después

de cuatro vueltas paró en boxes para coger el muleto a tope de combustible.

Se trataba de sacar las primeras conclusiones del comportamiento extremo de ambos coches, en relación con lo experimentado el día anterior. Luego se concentró en la búsqueda del mejor equilibrio aerodinámico en el coche de carrera con un promedio de cincuenta litros de gasolina en el depósito.

Día 28/13 horas

Se tomó la decisión de salir a la pista con el sistema de regulación fija de la suspensión activa, el motor RS3C de carrera regulado para la clasificación y quince litros de gasolina en el depósito. Mansell rodó en 1.15.576, nuevo récord del circuito. Sin embargo, tuvo pequeñas irregularidades electrónicas en la suspensión delantera, que le confundieron en la elección de los neumáticos y en la regulación, tanto del motor como de la aerodinámica. El



FW14B estaba al noventa y cinco por ciento de sus posibilidades.

Día 28/16 horas

Mansell es consultado sobre la posibilidad de utilizar un sofisticado sistema de regulación de las suspensiones activas, que disponía de una leva situada exactamente donde estaba la del cambio tradicional y que permitía variar con doce combinaciones el comportamiento de la suspensión delantera, de la posterior y de todo el coche en general. Se llegó a la conclusión de utilizarlo sólo en los entrenamientos del sábado por la mañana.

Día 29/10-11,30 horas

Sin variar las regulaciones del coche, Mansell dedicó la hora y media a experimentar el comportamiento del coche con diferentes cantidades de gasolina y estado de neumáticos, para sacar una conclusión práctica de las ventajas que proporcionaban las doce regulaciones posibles de la suspensión.

Día 29/12,30 horas

Reunido con sus técnicos, Mansell afirmó no haber sacado conclusiones claras sobre el resultado del dispositivo y que no es coherente el comportamiento del coche en relación al desgaste de los neumáticos.

Día 29/14-15 horas

Mansell se había adjudicado la pole position al rodar en el tiempo de 1.15.486, casi un segundo más rápido que Senna. Desarrolló toda la sesión con el sistema de suspensión fijo, sin regulación variable. También, en su última salida a pista, se activó un nuevo sistema de acelerador electrónico sin cable, que tenía la finalidad de transmitir a la centralita que regula el motor, la orden recibida por el pie del piloto y dosificarla a la justa medida de las posibilidades de aceleración del motor en relación a las revoluciones del momento. Mansell expresó sus dudas respecto al nuevo acelerador y se inclinó de forma drástica por

HECHOS Y POLÉMICA



CABALLO PERCHERÓN

A pesar de las convincentes palabras de Claudio Lombardi responsable de la gestión deportiva- el F92A no parece perfilarse como el coche tan competitivo que se esperaba. La falta de equilibrio es su peor característica, aunque sea muy

sensible a las regulaciones. En Kyalami, si se regulaba el coche para que la parte posterior fuera firme, carecía de direccionalidad en la parte delantera y viceversa. Pero lo más descorazonador fue comprobar que los motores E1A-92/V12 griparon por falta de lubricación. Por lo visto, en la parte del circuito comprendida entre la curva Total y la Nashua, el aceite se desplazaba en los depósitos por la fuerza centrífuga y la bomba del lubricante se quedaba sin suministro, con lo cual el aceite se gaseaba y la protección entre las partes móviles era casi inexistente. Hay también que recalcar, que el motor Ferrari consume bastante más lubricante de lo habitual. Es deplorable que una cosa tan banal le ocurra sólo a un equipo de la talla de Ferrari, y que los responsables lo quieran disfrazar como algo normal parece un tanto inmoral.

Por otra parte, en Kyalami se ha comprobado que el

F92A es un coche que por el sistema tradicional de suspensión, podrá llegar en su máxima evolución a ser tan rápido como el anterior FW14 o el actual McLaren MP4/6; pero jamás podrá competir frente a los nuevos monoplazas con suspensión activa. A la vista de esto, se deduce que es un coche nacido con un retraso tecnológico y que, cuando se vea equipado con la suspensión inteligente, tendrá un año de retraso respecto a McLaren y Williams.



SAVIA DIABÓLICA
Algo raro, o por lo menos nada saludable, se cuece con la gasolina en la F-1. Ahora no sólo se trata de su olor inaguantable, sino que en algunos equipos, como por ejemplo Benetton-Ford, los encargados de manejar el combustible están provistos de traje y verdugo ignífugos, guantes especiales y máscara antigás. Por otra parte, los recipientes que contienen la gasolina tienen unas sofisticadas válvulas y, sobre todo, se maneja el combustible con tanto cuidado, que parece nitroglicerina. Todos le quieren quitar importancia, pero algo poco normal ocurre con la savia de la Fórmula 1.



DEL ROSA AL DESENCANTO

Frente a la intransigencia del monoplaza de Fórmula 1, el deseo de Giovanna Amati de demostrar su agresividad doblegó. Sí, fue así de crudo y de simple. Tres trompos, dos salidas de pista, alguna que otra docena de travesuras con el volante y una fallada clasificación, forman el balance de este primer Gran Premio, ingrato para Amati. En compensación, aquellos «tíos» a los que ella decía poder vencer, se han reservado caballerosamente sus opiniones a cerca de su quehacer «africano».



AYUDAR AL NECESITADO Y FRENAR AL PELEGRINO

Dicen las lenguas de doble filo que la competitividad demostrada por el equipo Jordan en 1991, causó más molestias que estupor en el «Gran Circo». Los grandes «capos» no veían con buen ojo a un Jordan por delante de un Ferrari, de un Benetton o, sin ir más lejos, de un Tyrrell, que de algún modo algo tenía que ver con McLaren. Un poco por esto y otro poco por la obcecación de los japoneses en querer participar en

la Fórmula 1 con sus productos -que por cierto, no todos tienen la calidad de Honda- han precipitado el «encasquetamiento» del motor y del cambio Yamaha a Eddie Jordan. El estupendo coche diseñado por Gary Anderson, ni siquiera ingeniero, equipado con el motor Yamaha OX99/V12, se ha convertido en una fábrica de problemas que al final, después de tantos disgustos, llegó a lo peor: Stefano Modena no se pudo clasificar por culpa de los mil problemas del motor. De este modo, los temibles J192 han pasado a ser corderitos tranquilos.

¿SINÓNIMO DE TALENTO? WENDLINGER

En lugar de intentar descubrir talentos inexistentes entre sostenes y bordados, más valdría hacer caso a valores seguros como Karl Wendlinger, ese chico suizo con pinta de recluta, que a los mandos del March

F-1 se situó en la séptima posición de la parrilla de salida, entre los Benetton-Ford de Schumacher y Brundle y por delante del Ferrari de Capelli. Y cualquiera sabe lo que hubiese ocurrido en la carrera si el aceite de su motor no hubiera causado una rotura, por haber alcanzado los ciento sesenta grados de temperatura.



Kyalami en breve

GERHARD Berger se quejó públicamente por el gran número de pilotos debutantes en la Fórmula 1. Según su opinión, no se debería conceder superlicencias con tanta facilidad. Además, recalco que durante las sesiones de clasificación, la lentitud de los novatos obstruye el trabajo de los pilotos con posibilidad de alcanzar la pole position y, al mismo tiempo, representan un serio peligro.



APROVEDOR del previsto debut del equipo de Andrea Moda, se ha creado una polémica con doble sentido. Por una parte, el titular de la escudería no depositó en la FIA los cien mil dólares que exige el cumplimiento del artículo cuarenta y uno en concepto de garantía, por ser la primera vez que participa en un Gran Premio. Junto a esto se descubrió en las verificaciones, que sus tres monoplazas eran los que participaron en el Campeonato bajo el nombre de Coloni, hecho totalmente prohibido.

utilizar los sistemas ensayados el viernes.

Día 29/21 horas

En el hotel, el equipo técnico de Williams se reúne con Mansell y Patrese para informarles de que se ha descubierto que el programa electrónico del sistema regulable de suspensión no había funcionado a la perfección por un problema de falsos contactos eléctricos. Por seguridad, se tomó la decisión de desarrollar el *warm up* con el coche de Mansell equipado con todos los sistemas electrónicos y el de Patrese,

únicamente, con la suspensión activa sin regulación.

Día 1/10,30 horas

Los resultados obtenidos por Mansell son tan sumamente satisfactorios que convencen para ser utilizados en el Gran Premio. A pesar de esto, los técnicos de Renault opinan que habría que tomar la salida con los coches dotados con los sistemas de suspensión más sencillos, opinión que Mansell comparte totalmente. Por el contrario, Head y Williams asumen la responsabilidad de hacer correr al coche de Mansell

con el sistema de las doce regulaciones y el de Patrese con el sistema fijo.

Día 1/13,50 horas. Gran Premio

En la parrilla de salida se aprecia un inexplicable calentamiento del sistema de inyección en el coche de Mansell, problema que los técnicos de Renault resuelven enfriándolo con aire a presión. En vista de lo surgido, Mansell da muestras de desazón.

Día 1/14 horas

Mansell tomó la salida con una aceleración brutalmente progresiva;



RON Dennis, director deportivo de McLaren, convocó una reunión de trabajo en la que comunicó el estreno del nuevo McLaren MP4/7 en Silverstone para el pasado día dos de marzo. Resaltó que el retraso en la fabricación del nuevo monoplaza, es debido a que el gran concepto innovador que encierra no ha permitido a su infraestructura técnica la terminación a tiempo. Al mismo tiempo precisó que toda la parte electrónica ha sido manejada por la TAG.



DESPUEΣ de tantos retrasos fin ocurrió. La escudería Ferrer ha dejado de creer en el diseño, que en muchas ocasiones no existió y ha tomado la difícil decisión de hacer un comunicado de prensa después de los entrenamientos y de la carrera.



El estudio económico deportivo en que ha desembocado la escudería Brabham, es desastroso. Al margen de encontrarse en el curro, hecho de tener a Giovanna Amati como piloto, cuyas dotes de manejo de un F-1 deben de estar muy escondidas por el momento, en Kyalami se vio en el difícil trance de no disponer de juezas. Afortunadamente, la expulsión de Andrea Moda propició que Aga les diera los órdenes destinados a este equipo.

LAS dificultades económicas y los intereses creados, acosaron a la escudería de Andrea Moda por todos los frentes. Ningún equipo hizo ademán de querer ayudarles para que compitieran, ya que si se inscribían sus dos monoplazas, habría treinta y dos coches, con lo cual volverían a tener lugar las clasificaciones.

Además, la FISA les exige que, para correr en México, se presenten con dos coches totalmente de nuevo diseño y fabricados por ellos y, para colmo, de no haber sido por la benevolencia de Gabriele Rumi, titular de Fondmetal, ninguno de los componentes del equipo se hubiera podido desplazar al circuito y viceversa, por carecer de medio de transporte.

Si desde el nombramiento de Max Mosley como presidente de la FIA no han cambiado mucho las cosas, sin lugar a duda los modales son otros. Buena prueba de ello es que Mosley fue a la sede de prensa sin estar rodeado de una corte de vasallos, y al no haber sillas disponibles se puso en cucillas, y apoyándose con los codos en la mesa conversó largamente con periodistas amigos. En contraposición a esto, Jean Marie Balestre, invitado por los organizadores del Gran Premio, se vio en el amargo trance de que pocas personas le saludaron con saludo en la parrilla de salida y para lograr el saludo de Senna, le tuvo que coger de la mano como una sapiencia.

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA:
PILOTAR UN FORMULA RENAULT

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA.

Descubre la sensación de pilotar un Fórmula Renault con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Privilege Formula

TORRE PICASSO, Planta 19, Módulo A
28016 Madrid

Llámanos para pedir información.
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.



MOTOS

CATALOGO Motor 16

MODELOS 92

Num. 33 • 1992 750 Ptas.

• 300 MODELOS • 7.800 DATOS TECNICOS
• PRECIOS • PRUEBAS • MOTOS INFANTILES
• MOTOS DE AGUA

00033

8 413042 654407

Un Catálogo necesario para los amantes de las motocicletas. La historia de una marca mítica: MV Agusta. Pruebas de los modelos más impactantes. Las novedades más interesantes. Todos los modelos y precios del mercado. Las medidas de seguridad que deben seguir los usuarios en cada estación climatológica.



MOMENTOS CLAVE

Sinfonía para el aburrimiento

La Fórmula 1 o el «Gran Circo», se ha puesto en marcha con la cuadragésimosegunda edición de su Campeonato. Sin embargo, si uno quiere hacer caso omiso de los carteles en que aparece escrito «Kyalami Circuit in Vorna Valley», y ya que en las tribunas abarrotadas sólo aparecen blancos rubios y pecos, uno cree estar todavía en Silverstone, viendo la segunda edición del Gran Premio de Inglaterra. En esta ocasión, como en aquella, Nigel Mansell dominó en todas las facetas del Gran Premio con un solo antagonista: el binomio Senna-McLaren Honda y, para no variar, Ferrari se ha reservado su faceta de eterno equipo enfermo de un mal incurable: la obsesión por vencer y la falta de preparación. Mientras Mansell se paseaba por Kyalami en su Williams Renault FW14B, que en los primeros compases de la carrera le permitió aventajarse sobre su compañero Riccardo Patrese, que iba segundo, a un promedio de un segundo y tres décimas por vuelta, Ayrton Senna demostraba una vez más que, cuando no está sentado en un caballo ganador, actúa como

se destacó de Senna a un ritmo de más de un segundo por vuelta y, mientras su coche perdía peso y desgastaba los neumáticos, lo fue ajustando progresivamente con la mágica leva que permitía acoplar el comportamiento de las suspensiones con el estado constantemente variable del coche.

El resultado fue más espectacu-

Alain Prost, el Profesor y su gran enemigo. Al darse cuenta de que Patrese, a pesar de haber tenido problemillas en el motor y de haber hecho una salida espectacular, era inalcanzable por la inferioridad del McLaren-Honda MP4/6, optó por mantenerse al acecho en la tercera posición, a la espera de que ocurriera algo favorable para él. Si en esta carrera ha habido algo emocionante, fueron los piques entre un primer grupo formado por Alesi, Schumacher, Berger y Capelli; y más lejos y a otro nivel, la lucha entre los dos Tyrrell de De Cesaris y Grouillard, entre los que rodaba Tarquini con el Fondmetal equipado con motor Ford HB-V8. Sin lugar a dudas, Alesi hizo lo posible para sacar rendimiento de su Ferrari, que progresivamente perdía potencia, y en el momento de verse adelantado por Schumacher intentó cerrarle el paso tocándose con él. Poco después, en la subida que hay entre las curvas Continental y Caltex, Alesi quiso sacar de la pista a Schumacher tocando con su rueda delantera izquierda la posterior derecha del alemán.

lär de lo previsto, ya que el Williams FW14B permitió a Mansell desahogar toda su agresividad y dar prueba de la tenacidad que caracteriza su forma de conducción. Fue el resultado práctico de un trabajo desarrollado a lo largo de cinco años y que promete un futuro esperanzador a la escudería de Ducot. O

Texto y fotos: Gigi Corbetta

CLASIFICACIONES

5. N. Mansell (Williams-Renault)	1 15 486	1. A. Senna (McLaren-Honda)	1 16 227
2. G. Berger (McLaren-Honda)	1 16 672	6. R. Patrese (Williams-Renault)	1 16 989
27. J. Alesi (Ferrari)	1 17 208	19. M. Schumacher (Benetton-Ford)	1 17 635
16. K. Wendlinger (March Ilmor)	1 18 115	20. M. Brundle (Benetton-Ford)	1 15 291
28. I. Capelli (Ferrari)	1 18 387	4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor)	1 18 544
12. J. Herbert (Lotus Ford)	1 18 626	3. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor)	1 18 749
26. E. Comas (Ligier Renault)	1 19 200	25. T. Boutsen (Ligier Renault)	1 19 296
15. G. Tarquini (Fondmetal Ford)	1 19 305	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda)	1 19 532
9. M. Alboreto (Footwork Mugen Honda)	1 19 571	30. U. Katayama (Venturi Lamborghini)	1 19 821
24. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini)	1 19 636	23. C. Fittipaldi (Minardi Lamborghini)	1 19 641
11. M. Hakkinen (Lotus Ford)	1 19 672	28. B. Gachot (Venturi Lamborghini)	1 20 039
33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha)	1 20 120	21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari)	1 20 126
22. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari)		7. E. Van De Poele (Brabham Judd)	1 20 488

NO CLASIFICADOS:
P. Belmondo (March Ilmor) 1.20 580 A. Achilesa (Fondmetal Ford) 1.21 209 S. Medina (Jordan Yamaha) 1.21 494 G. Amati (Brabham Judd) 1.24 405

ABANDONOS:
O. Grouillard (Motor) T. Boutsen (Suspensión) P. Martini (Embrague) G. Morbidelli (Motor) J. Lehto (Cambio) C. Fittipaldi (Motor) A. De Cesaris (Motor) J. Alesi (Motor) I. Capelli (Motor) G. Tarquini (Presión aceite) K. Wendlinger (Motor) B. Gachot (Dirección) M. Brundle (Embrague)

CLASIFICACION FINAL

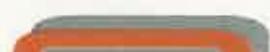
5. N. Mansell (Williams-Renault)	1 3.45 320							
6. R. Patrese (Williams-Renault)	a 24 360 1.							
1. A. Senna (McLaren-Honda)	a 34 675 19.							
19. M. Schumacher (Benetton Ford)	a 47 863 2.							
2. G. Berger (McLaren Honda)	a 1 13 634 12.							
12. J. Herbert (Lotus Ford)	a 1 vuelta 26. E. Comas (Ligier Renault)	a 1 vuelta 10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda)	a 2 vueltas 11. M. Hakkinen (Lotus Ford)	a 2 vueltas 9. M. Alboreto (Footwork Mugen Honda)	a 2 vueltas 33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha)	a 2 vueltas 30. U. Katayama (Venturi Lamborghini)	a 4 vueltas 7. E. Van De Poele (Brabham Judd)	a 4 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

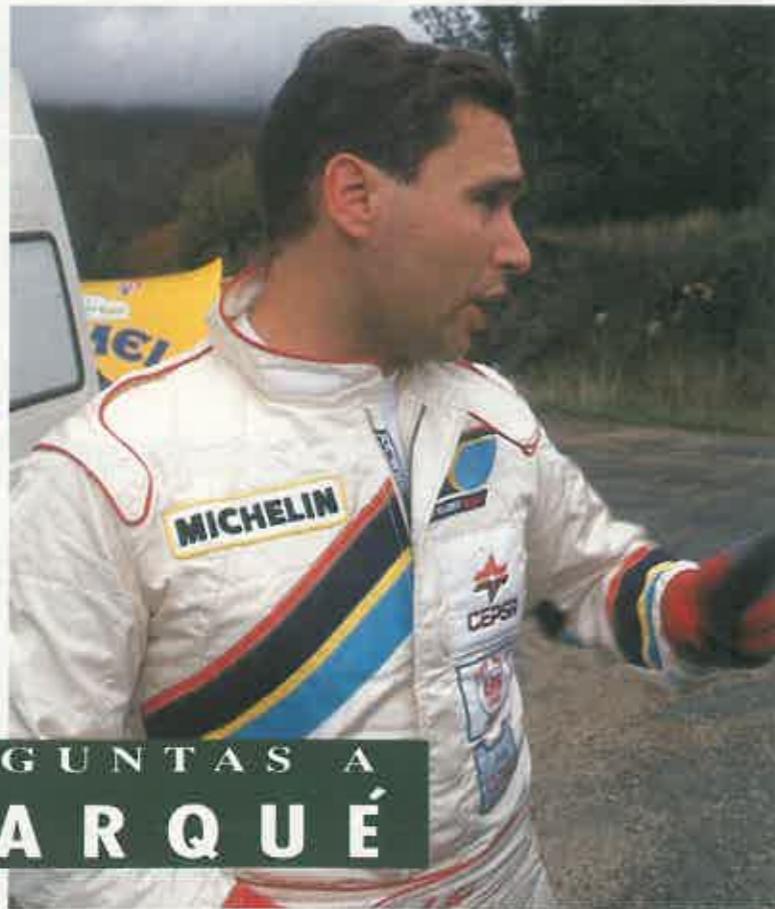
1. N. Mansell 10 puntos 2. R. Patrese, 6 puntos 3. A. Senna, 4 puntos 4. M. Schumacher, 3 puntos 5. G. Berger, 2 puntos 6. J. Herbert, 1 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 16 puntos 2. McLaren-Honda, 6 puntos 3. Benetton-Ford, 3 puntos 4. Lotus Ford, 1 punto



TRES PREGUNTAS A JOSÉ ARQUÉ



«Estoy intentando correr el Campeonato de Turismos»

PILOTO oficial del Equipo Peugeot en la temporada 91, vencedor del Desafío Peugeot en 1990.

¿Qué ha ocurrido con los planes del equipo oficial Peugeot para la Temporada 92?

Lo cierto es que este año no habrá equipo oficial, o para ser más preciso, no participaré en el Campeonato de España con el 309 GTi 16 válvulas. Tras varios meses de espera, cuando creía que seguiríamos como el pasado año, se ha parado todo. Por lo que yo sé, Peugeot hará correr un 309 GTi 16 válvulas, grupo N, con Capi Saiz como piloto. Estaba en el Reglamento del Desafío y tienen, por tanto, que cumplirlo, pero evidentemente, su actividad en los rallies va a ser esta temporada muy reducida.

¿En qué medida te afecta esta decisión?

De momento, me ha dejado en tierra e inactivo. No es nada que me

preocupe demasiado. Afortunadamente, tengo una labor profesional muy activa y he asumido que mi progresión en los rallies se ha truncado. He tenido la suerte de ocupar un puesto en este mundillo; he pasado por los equipos oficiales de Opel, Seat y Peugeot con dignidad y este es un capítulo de mi vida que queda cerrado. Guardo excelentes recuerdos, pero no tengo demasiada nostalgia.

¿Quieres decir que dejas la competición?

En estos días estoy estudiando la posibilidad de hacer algo en el Campeonato de Velocidad. Pep Bassas me ha ofrecido la posibilidad de conducir un BMW M-3 en algunas (o todas) las pruebas del calendario. Estoy en conversaciones con un importante patrocinador y si sale adelante el proyecto, lo podré compaginar con mi trabajo. Los rallies además ocupaban demasiado tiempo y los circuitos son, desde esta perspectiva, mucho más fáciles de abordar.

Ponte al día con el «Sport Calendar '92»

UN año más, Marlboro te ofrece la posibilidad de ponerte al día en todas las pruebas de los campeonatos Mundial y Nacional de Rallyes. En él, encontrarás los pilotos, las pruebas y toda la información necesaria para seguir el día a día de la tem-

Marlboro



World Championship Team
Ven, sigue

porada. Además, el «Sport Calendar» incluye un magnífico póster de nuestro deporte favorito y varios adhesivos con motivos de Rallyes.

En el próximo número de la revista podrás conseguir el Sport Calendar de Marlboro y seguir de cerca toda la emoción del mundo de los rallyes. No te lo pierdas.

Barrios con Alfa Romeo

RAFAEL Barrios, piloto que llevaba cerca de una década en el dique seco, vuelve a la competición. Disputará el Campeonato de España de Turismos con un Alfa Romeo 75 América, preparado por el Jolly Club y patrocinado por Santa Lucía Seguros. El contrato de patrocinio se ha firmado directamente entre el propietario del coche, la escudería italiana Jolly Club, y su patrocinador, Santa Lucía Seguros.



Motociclismo: calendario definitivo

A se conocen las fechas y los lugares en los que se disputarán las pruebas del próximo Campeonato del Mundo de Motociclismo. Al igual que en 1991, en España se disputarán dos pruebas. La primera de ellas, cuar-

ta del Campeonato, se correrá en el Circuito de Jerez el 10 de mayo y la se-
gunda, tres semanas des-
pués, en el Circuito de Montmeló en Barcelona.

29	MARZO	G.P. JAPÓN - SUZUKA
12	ABRIL	G.P. AUSTRALIA - EASTERN CREEK
19	ABRIL	G.P. MALASIA - SHAH ALAM
10	MAYO	G.P. ESPAÑA - JEREZ
24	MAYO	G.P. ITALIA - MUGELLO
31	MAYO	G.P. EUROPA - MONTMELO
14	JUNIO	G.P. ALEMANIA - HOCKENHEIM
27	JUNIO	G.P. HOLANDA - ASSEN
12	JULIO	G.P. HUNGRÍA - BUDAPEST
19	JULIO	G.P. FRANCIA - MAGNY COURS
2	AGOSTO	G.P. INGLATERRA - DONINGTON
23	AGOSTO	G.P. BRASIL - INTER LAGOS
6	SEPTIEMBRE	G.P. ÁFRICA DEL SUR - KYALAMI

PURAS, CON LANCIA

Al fin se ha despejado la incógnita y Jesús Puras disputará cuatro pruebas del Campeonato de España de Rallyes y dos del Campeonato del Mundo (Cataluña y el RAC o San Remo), con un Lancia HF Integrale del preparador italiano Mauro Noccentini, el mismo que le había preparado el coche con el que se proclamó Campeón de España en el 90. En esta ocasión, Lancia España y la Jolly se mantienen al margen, al menos en una primera fase de su actuación.



Ofensiva Uno, Ofensiva Dos y Racing for Spain: futuro cercano

A Federación Española de Automovilismo ya tiene definidos los equipos de pilotos jóvenes, que tienen como objetivo alcanzar las más altas cotas del escalafón automovilístico mundial.

Para la Ofensiva Uno, los pilotos más jóvenes, tras una encarnizada pugna entre todos los aspirantes, Jorge Nogués y Alberto Hevia han sido elegidos para formar parte del equipo en el Campeonato de España de Fórmula Fiat Uno durante la presente temporada.

Jorge Nogués Farré nació en Tarragona el 16 de septiembre de 1975 y, a sus 16 años, su única experiencia en automovilismo se reduce a esporádicas carreras de karting. Alberto Hevia Muñiz es asturiano, tiene 17 años y es hijo del conocido piloto Alberto Hevia; también con experiencia en karting, especialidad en la que fue campeón de Asturias, ya llegó la pasada temporada a la final de la Ofensiva Uno. Como pilotos reservas quedaron Manuel Iglesias y Jorge Osset.



Los pilotos de la Ofensiva Dos son David Bosch y Juan José Raventós, jóvenes pilotos que participaron el año pasado en la Ofensiva Uno. Participarán en el Campeonato Marlboro de Fórmula Ford que se corre en España, aunque existe la posibilidad de complementar este programa con algunas carreras que se disputen en Gran Bretaña, en especial el Festival de Fórmula Ford que se disputa en Brands Hatch.

Por último, para el Racing for Spain, programa que se disputa íntegramente en Inglaterra, los cuatro pilotos son: Ángel Burgueño, Miguel Ángel de Castro, Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa. Los dos primeros participarán en el campeonato Británico de Fórmula Ford y los dos segundos en el de Fórmula Renault. El fin de todos estos pilotos, al igual que el de Jordi Gené, que participó en estos programas, es la Fórmula 1.



¿Detroit japonés?

MAGINEMOS por un momento que Kohl, Mitterand o Delors fueran a Japón para obtener del gobierno nipón una reducción del déficit presupuestario entre la CEE y Japón; y que, además, se hagan acompañar por una comitiva de directores de empresas europeas, como puedan ser Hahn (VW), Agnelli (Fiat) y Calvet (PSA).

«Inconcebible, inimaginable», me dice al respecto Carl Hahn. «Estúpido!», afirma por su parte Jacques Calvet.

Es, sin embargo, lo que ha hecho el presidente Georges Bush cuando viajó a Japón como «vendedor de coches» acompañado de Stempel, Poling y Iacocca, presidentes respectivos de General Motors, Ford y Chrysler.

Los japoneses han prometido aumentar en diez mil millones de dólares por año sus compras de piezas de automóvil en Estados Unidos; sin precisar, por otra parte, si las adquirirían a sus propias factorías en suelo americano o, por el contrario, las comprarían a firmas nacionales norteamericanas. También se han comprometido a importar 20.000 coches americanos más que en la actualidad. Por su lado, Detroit ha anunciado la fabricación de un cierto número de coches con volante a la derecha para su venta en Japón. Se constata que la última de estas promesas, proveniente del director General de Ford, Allan Gilmour, concierne a los Probe, ensamblados en Estados Unidos por... ¡Mazda!

La gestión de Bush no tendrá globalmente grandes repercusiones en las relaciones comerciales nipo-americanas.

Si las compras japonesas aumentan en los Estados Unidos, no reducirán en lo más mínimo el déficit de la balanza comercial americana. Este se ha cifrado en 1990, entre Japón y los Estados Unidos, en cuarenta y un mil millones de dólares, de los que una treintena se refieren al sector del automóvil.

«Los japoneses nos masacran», ha declarado Iacocca al respecto. Si los Estados Unidos exportan al Japón unos 30.000 coches por año, cerca de la mitad de este número está asegurado por... ¡Honda EEUU!

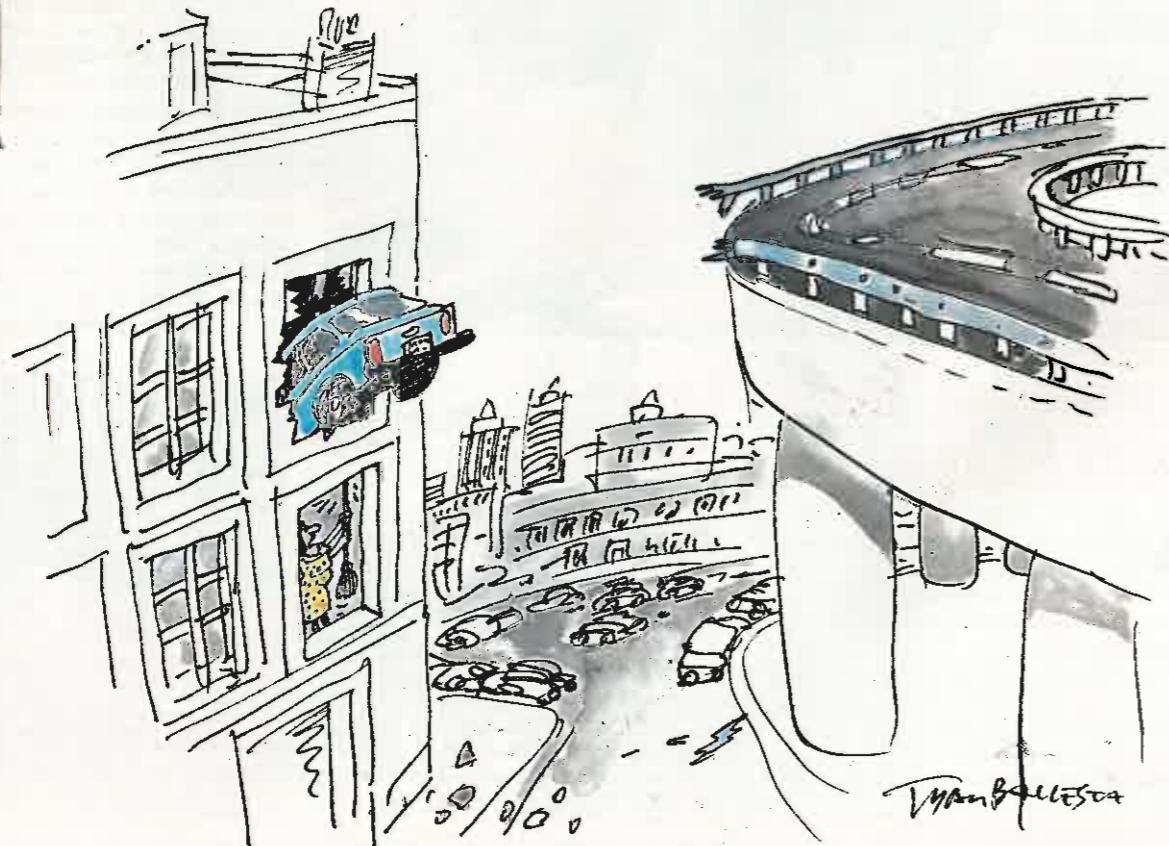
No hay que extrañarse, pues, de lo anunciado por General Motors: veintiuna fábricas más van a ser clausuradas y setenta y cuatro mil puestos de trabajo desaparecerán de aquí al 95. General Motors ha perdido el cinco por ciento de su mercado cada siete años y el gigante norteamericano ya sólo factura un tercio de las matriculaciones en su país, justo lo mismo que el volumen de coches japoneses (importados o fabricados allí mismo) en ese mercado. Algunos preveren en los Estados Unidos que el mismo Detroit se convertirá en la capital del automóvil... japonés. Y los norteamericanos, muy críticos con los elevados salarios que se adjudican los dirigentes de ese país, se cierran en banda ante sus propios constructores considerando que «les está bien merecido lo que les pasa ahora» y que Japón no es culpable en forma alguna de la crisis norteamericana.

Europa ha tomado el mismo camino que los Estados Unidos, acordando total libertad a los «transplantes», es decir, a las industrias niponas implantadas en el continente.

El acuerdo entre la CEE y el MITI se ha basado, según un comisario europeo, sobre una previsión de 1.200.000 coches japoneses construidos en Europa. Por otra parte, el diario Financial Times ha estimado que la producción japonesa en la comunidad podría elevarse a dos millones de unidades por año a fin de este siglo e, incluso, «el acuerdo CEE-MITI tendrá que ser necesariamente renegociado», afirman en privado la mayoría de los responsables europeos. Incluso si evitan expresarse públicamente en contra de los japoneses, es «para evitar hacerles demasiada publicidad».



BALLESTA



¿Hasta dónde eres capaz de llegar?



Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos.

Alcanza el horizonte.

Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4x4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas, desiertos... El Samurai

continúa donde los demás se detienen.

Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

Nuevo Suzuki Samurai 4x4. El más duro sobre el terreno.

SUZUKI SAMURAI • VERSIONES DE 1.000 CC. Y 1.300 CC. • CARROCERIA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA, TECHO METALICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.



CUANDO SE VIAJA EN PRIMERA,
NO ES BUENO ESTABLECER CATEGORIAS. ES INEVITABLE.



2000 cc • DOHC • 150 caballos •
16 válvulas • Inyección Multi-
punto • ABS • Doble LSV •
Multi-link • Aire acondicionado •
Asientos anatómicos y multi-
funcionales • Espacioso habi-
táculo • Interior insonorizado.
Estos son algunos de los de-
tales que obligan a guardar
las distancias ante los que
viajan en Primera.
Cuando conozca a fondo el
Nissan Primera, comprobará
que a veces es inevitable es-
tablecer categorías.

 **NISSAN**

Sólo hay un camino: ser los mejores.

 Garantía total 3 años o 100.000 km
y 5 años anticorrosión.

**NISSAN
PRIMERA**

Para un país llamado Europa.

NUEVO CITROËN



ZX TRES PUERTAS

Motor 16
GRUPO

10 de marzo de 1992

Núm. 438 • 325 ptas.

ESPECIAL GINEBRA

- Saab Project Car • Rover 800 Coupe • Rover 200 Cabrio •
- Nissan Serena • Vector W8 • Bugatti Super Sport
- Seat Toledo Exclusive • Ford Explorer • Bertone Blitz • Opel Twin
- Renault Safrane Biturbo • VW Polo Genesis • Porsche 911 Turbo LW
- Citroën XM Palace...

