

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de marzo de 1992

Núm. 439 • 350 ptas.

CALENDARIO
RALLYES '92

EXTRA 150 PRUEBAS

• PRECIOS • PRESTACIONES • VIRTUDES Y DEFECTOS •
ULTIMAS NOVEDADES

EXCLUSIVA



PRIMERA PRUEBA DEL RENAULT SAFRANE

8 413042 641506
00439

¿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. • CARROCERÍA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA. TECHO METÁLICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MÁS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.

ESTA SEMANA

TODAS LAS PRUEBAS
EXTRA -UN AÑO DE PRUEBAS- PÁG. 42



LA MARCA COREANA HYUNDAI LLEGA A ESPAÑA PÁG. 21



RALLYE DE PORTUGAL PÁG. 152



F-1: GIOVANNA AMATI PÁG. 148



BIMOTA FURANO PÁG. 144



RENAULT SAFRANE: EL SUSTITUTO DEL R-25

PÁG. 12

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 12 **A FONDO**
RENAULT SAFRANE
RXE V6
- 21 **AL VOLANTE**
GAMA HYUNDAI
- 23 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 37 **MAGAZINE**
- 42 **ESPECIAL**
EXTRA DE
PRUEBAS, UN AÑO
DE PRUEBAS EN
MOTOR 16
- 131 **PRECIOS**
VEHÍCULOS
USADOS
- 144 **MOTOS**
BIMOTA FURANO
- 148 **DEPORTE**
GIOVANNA AMATI
- 152 **RALLYE DE**
PORTUGAL
- 159 **A TODO GAS**

BMW K 100 RS.
DISFRUTE DEL PLACER DE CONDUCIR
SEGUNDO A SEGUNDO.



Finance
BMW
Leasing

Hoy la Serie K presenta dos caminos para alcanzar el placer de conducir. La K 100 RS, para quienes disfrutan de la conducción en cada trazada. Y la nueva K 1100 LT, para aquellos que disfrutan de su motocicleta durante largos trayectos.

Dos motocicletas que parten de una base común: la Serie K. Con un grupo propulsor de elevado par motor, de 16 válvulas y 987 y 1.092 c.c. respectivamente, incorporan la última generación de tecnología BMW. Como la Unidad Motronic, capaz de verificar la

inyección y el encendido en todo momento y realizar constantemente una función de autodiagnos. O como el Paralever BMW, un sistema de transmisión-suspensión posterior que aumenta la motricidad al tiempo que acentúa el confort.

Equipamiento de serie: Freno delantero de doble disco flotante de 305 mm. Freno de disco trasero de 285 mm. Llantas de aleación ligera. Sistema de bloqueo y contacto integrados en altura eléctrico. Precio final recomendado (IVA incluido) K 100 RS: 1.622.000 ptas. K 1100 LT: 1.742.000 ptas.

NUEVA BMW K 1100 LT.
Y HORA TRAS HORA.



Ambas se completan, además, con las opciones ABS y Catalizador.

Y se distinguen por los conceptos de conducción que representan.

Así, la K 100 RS es una motocicleta destinada a disfrutarse segundo a segundo. Gracias a sus brillantes presta-

ciones, su suspensión deportiva y la alta rigidez de su chasis.

Y la K 1100 LT, para la que no existen las distancias. Porque dispone de parabrisas regulable eléctricamente en altura e inclinación, top-case y maletas de 30 l. de capacidad y una suspensión

adecuada a los largos viajes. Equipamiento que se traduce en un mayor confort y, por tanto, menor fatiga.

Ahora, la élite del motociclismo tiene nuevas personalidades. Sport o Touring. Con la K 100 RS o la nueva K 1100 LT.



en la dirección. Inyección Electrónica Motronic. Paralever. Neumáticos de perfil bajo. ABS y Catalizador opcionales. **En la K 1100 LT:** Maletas integrales y top-case. Parabrisas regulable. Si desea conocer más detalles, llame al 900 10 20 30, Servicio de Información BMW.

N

PROTEGER LA CAPA DE OZONO

o es la primera vez -ni será la última- que tratamos sobre aspectos relacionados con la **contaminación**. Nos

preocupa como a cualquier ciudadano, pero nos interesa especialmente **aclarar las ideas** todo lo posible.

Desde hace años, los fabricantes de automóviles han tomado drásticas medidas para salvaguardar nuestro **medio ambiente**. En diez años se ha avanzado más que en los ochenta anteriores y hoy, los resultados son impresionantemente eficaces. Un ejemplo: el **Saab Ecosport**, presentado en el Salón de Ginebra, cumple con todas las **normas californianas** hasta 1999, las más exigentes en materia de protección del medio ambiente.

Hecho este inciso y en vista del presumible recrudescimiento de las **hostilidades** hacia el automóvil (camino más fácil cuando se deteriora la situación ambiental), no estaría de más precisar algunos aspectos.

Por ejemplo, la necesidad de aplicar a las **Industrias** en general y a los **aviones**, tanto militares como comerciales, los mismos, o equivalentes, sistemas que se aplican al automóvil para reducir su volumen de **emisiones nocivas**.

También hay otra sugerencia para aquellos que esgrimen la **limitación de velocidad** como fórmula de reducir la contaminación. Según un estudio del **Touring Club de Sulza**, la utilización del catalizador es diez veces más eficaz que la citada limitación. A ver si de una vez por todas, la Administración propone un plan viable de **achatarramiento**. El ejemplo suizo es claro. Los 250.000 coches que fueron a la chatarra el año pasado y su sustitución por coches nuevos dotados de **catalizador**, ha supuesto una reducción de treinta toneladas diarias de las emisiones de **óxido de nitrógeno**. En resumen, una reducción **diez veces** mayor que la de 2,5 toneladas conseguida con la limitación de velocidad en autopistas a 100 kilómetros por hora en los meses de verano.

Métodos para proteger nuestro medio ambiente los hay; sólo hace falta ponerlos en práctica.

Alberto Mallo



LA SUCESIÓN
Gerald Greenwald puede ser el futuro sucesor del carismático Lee Iacocca.

Un delfín para Iacocca

La sucesión de Lee Iacocca, sin duda el mejor showman de entre los grandes del automóvil, ha vuelto a poner en marcha el mercado de las apuestas. Los últimos rumores ante el inminente cese de «Big Lee», que ya tiene 67 años de edad, apuntan que Bob Lutz ha perdido puntos en esta carrera por la presidencia del Consejo de Administración. Lutz, segundo en el actual escalafón, es un buen conocedor del producto (de hecho ha sido el impulsor de los nuevos modelos), pero su credibilidad es menor en círculos financieros, área en la que precisamente Gerald Greenwald se maneja como pez en el agua.

Greenwald (en la fotografía junto a Iacocca) podría regresar a Chrysler Corporation, empresa que dejó en 1990, para ocupar ahora el puesto de

Iacocca. Otro nombre que también ha sonado en las últimas semanas ha sido el de Roger Penske, un hombre del deporte, quien, sin embargo, ha abandonado sus pretensiones. Según parece, Iacocca decidió permanecer en su puesto hasta que Penske adquiriera las formas que debe tener un presidente. Penske se sintió frustrado por esa falta de confianza y pensó que lo que deseaba Iacocca era mantenerse indefinidamente en el puesto.

El ejército no supera la ITV

El 52 por ciento del parque de vehículos de transporte del Ejército de Tierra no supera la Inspección Técnica de Vehículos, ya que su edad media es de 16 años. Según un informe del Ministerio de Defensa, de los 23.000 vehículos tácticos, sólo 3.519 tienen menos de 8 años, mientras que 1.231 superan los 27 años. Otros 13.000 rebasan los 18 años y unos 5.000 tienen más de 10 años. El mismo informe señala que a la antigüedad de los vehículos se une el rápido envejecimiento causado por las misiones que realizan, la inexperiencia de los soldados que los conducen y los altos costos de mantenimiento.

JEFE DE PRENSA

Tras la marcha de Manolo Arroyo a Dorna, el Real Automóvil Club de Catalunya se quedó sin Jefe de Prensa. Afortunadamente ha sido ya cubierto el puesto por Josep M. Miret, a quien le deseamos el mejor de los éxitos en su nueva labor profesional.

BANDAS SIN MUSICA

No se sabe muy bien quién ha decidido colocar una serie de bandas sonoras en la N-VI, a la entrada de Madrid. Lo han hecho tan mal, que junto a estas bandas hay una hermosa colección de tapacubos y silenciosos de escape, que se han desprendido de los coches. Un día de estos, el responsable de turno coloca un muro de hormigón, para quedarse tranquilo.

VIVIR EN PELIGRO

El Estado español, tan celoso con los conductores, a los que multa con 100.000 pesetas por exceso de velocidad, no hace absolutamente nada con los controladores aéreos que ponen vidas en peligro, casi todos los días. Si, lo que afirman estos días los medios informativos sobre el Control de Torrejón es cierto, quienes permiten esto deberían ser juzgados con la misma severidad que a los conductores suicidas, ¿o no?

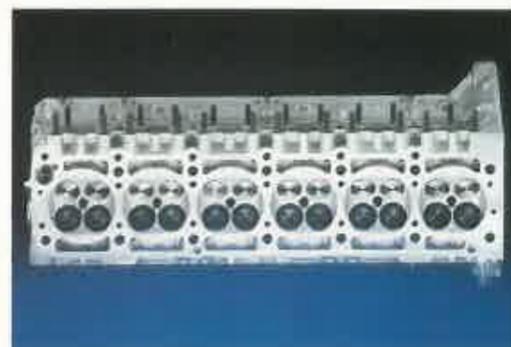
DISEÑO JOVEN

La institución suiza Art Center, ha convocado un premio europeo de fomento para los diseñadores de automoción más jóvenes.

Viper en España

FINALMENTE Chrysler Iberia ha decidido importar a España el Dodge Viper. El último de los superdeportivos norteamericanos llegará al mercado español en 1993, a un precio que puede estimarse en torno a los doce millones de pesetas. Este extraordinario modelo (ver Motor 16 número 429) tiene un motor de diez cilindros en V, 400 caballos de potencia y ocho litros de cilindrada. Chrysler Iberia espera importar quince unidades.

La única diferencia con el modelo que aparece en la fotografía radica en los escapes, que para los mercados europeos no saldrán



Todos los Mercedes, multivalvulas

por debajo de las puertas, sino por la parte posterior. Y hablando de supercoches, ha llegado nuestros oídos que el primero de los Jaguar XJ 220 que se ha vendido en España llega el próximo mes de mayo y el afortunado es un cliente de Madrid.

UNA vez que aparece el nuevo Mercedes 190 (Serie W 202) en los primeros meses de 1992, la gama de mode-

los Mercedes Benz equipará, casi con exclusividad, motores multivalvulas. La única excepción será un 2.0 diésel de dos válvulas por cilindro y 75 caballos de potencia.

Los restantes motores serán de cuatro válvulas por cilindro, con las siguientes versiones:

1.8 E de 122 caballos de potencia, 2.0 E de 143 caballos, 2.2 E de 163 caballos, 2.8 E de 197 caballos, 2.0 D de 90 caballos, 2.5 D de 115 caballos y 2.5 TD de 150 caballos.

La gran mayoría de estos motores de la prestigiosa marca Mercedes se aplicarán también sobre la gama intermedia (actual W 124 y futura W 210 prevista para 1994).



MADRID: TOLERANCIA EN LAS INFRACCIONES LEVES

DURANTE LA HUELGA DE TRANSPORTES públicos que asoló Madrid en días pasados, ha habido una cierta tolerancia en no denunciar a los que cometían infracciones leves de tráfico, como el aparcar en zonas que, aunque prohibidas, no se entorpecía, según han señalado fuentes de la Policía Municipal. En efecto, durante la semana comprendida entre el 13 y el 18 de enero pasado, las unidades de tráfico de la Policía Municipal efectuaron un total de 30.402 denuncias, mientras que en los mismos días, pero del mes de febrero, en los que coincidieron las comentadas huelgas, se contabilizaron 26.904 denuncias.





Sigue la buena marcha del mercado

DURANTE el pasado mes de febrero se han vendido en España 85.479 coches, según estimaciones del Anfac, lo que representa un crecimiento del 26 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Esta cifra comienza ya a ser significativa, toda vez que el crecimiento en los dos primeros meses acumulados es del 28,66 por ciento. Por marcas, destaca el crecimiento de Citroën, un 149 por ciento, superando a Peugeot en ventas y permitiendo que el grupo PSA casi doble las ventas del año anterior y se proclame líder del mercado español. Ford experimenta un crecimiento del 24,7 por ciento y Opel un 33 por ciento, mientras que el líder de ventas, Renault, sólo logra crecer un 10 por ciento. Seat y Volkswagen sufren retrocesos

por lo que el grupo, pese a la buena marcha de Audi, no logra vender el mismo volumen del año anterior, arrojando una caída del 6,2 por ciento. Por modelos, el Renault Clio (6.318 coches vendidos) y el Renault 19 (5.752) son líderes del mercado.

REVISTA DE PRENSA

• El semanario alemán «Auto Bild» se ha apuntado un verdadero «scoop» periodístico al realizar una prueba de «crash-test» entre los dos coches más populares de su segmento en Alemania, el Opel Astra y el VW Golf. Se llevó a cabo una colisión frontal a 50 kilómetros por hora, con un ligero solapamiento lateral. El resultado es espectacular: Ambos coches cumplen bien la normativa vigente. Los pasajeros sólo sufrían lesiones de gravedad media, tras analizar a los maniqués. Los aspectos más críticos del Golf son la zona de los pedales y el

anclaje de los cinturones traseros, que también es crítico en el Astra. • Por otro lado, la revista Time publica un interesante informe sobre Volkswagen y su proyección en los países del Este. El grupo alemán invertirá 51.000 millones de dólares en los próximos cinco años (5 billones de pesetas), lo que justifica la permanencia de Hahn en la Presidencia.



La gasolina, a 93 de precio medio

El precio medio del litro de gasolina Súper será previsiblemente durante este año de 93,3 pesetas, algo más de cinco pesetas por encima de la media de 1991 (88,1 pesetas) y 70 céntimos por debajo del precio actual de 94 pesetas que, hasta ahora, no ha sido rebasado. Así consta en una comunicación que el Gobierno ha remitido al diputado del Grupo parlamentario Popular Jorge Fernández Díaz. En la misma respuesta se señala que de ese



precio medio de venta al público, 66,2 pesetas corresponden a impuestos. Con todo, el Gobierno señala que los precios de los combustibles en nuestro país siguen siendo un 2 por ciento inferiores a los del resto de la Comunidad Europea y que están un 8 por ciento por debajo del promedio de las seis naciones más representativas de la CE.

CONTANTE Y SONANTE

EL VOLUMEN DE negocios de Yamaha Motor España crecerá este año un 12 por ciento, indicador que en 1991 creció un 7 por ciento al alcanzar una cifra de 12.247 millones de pesetas.

MONTESA-HONDA VA a invertir 3.800 millones de pesetas en su proyecto de nueva fábrica en la localidad barcelonesa de Santa Perpetua de Mongada.

GENERAL MOTORS Europa obtuvo un beneficio neto de 182.000 millones de pesetas en el pasado año, con una facturación de 2,58 billones de pesetas.

FORD VA A CONTRATAR 1.500 trabajadores más en Bélgica para producir en turno de noche el modelo que sustituirá al Sierra.

RVI HA FIRMADO en Praga una carta de intenciones para la creación de un «joint venture» con la checoslovaca Karosa para producir y comercializar vehículos industriales.

HA CAUSADO malestar en Tokio la imposición por parte de Estados Unidos de derechos aduaneros a los coches japoneses fabricados en Canadá.

EL SEGUNDO fabricante más importante de automóviles de Irán, Saipa, ha cancelado todos sus acuerdos de asociación con Renault, al parecer, por razones políticas.

EL GRUPO RENAULT planea reducir su participación del 72 por ciento en Renault Argentina dentro de la reestructuración financiera de su deficitaria filial.



Renault quiere otra política económica

RENAULT se ha sumado a las declaraciones de otras multinacionales al señalar que si no se producen cambios en la política económica y social que se desarrolla en España, no podrá mantener el ritmo de inversiones seguido desde su implantación en nuestro país. Así, en declaraciones en España, no podrá mantener el ritmo de inversiones seguido desde su implantación en nuestro país. Así, en declaraciones en España, no podrá mantener el ritmo de inversiones seguido desde su implantación en nuestro país.

denominación de la empresa, que pasa a llamarse BP Oil España. En principio estaba previsto que se denominara BP España, pero por razones registrales dado que la filial española de British Petroleum, se llama precisamente así, aconsejaron el nuevo nombre. Junto a este cambio, la Compañía, participada en un 93 por ciento por el consorcio británico BP, ha iniciado una nueva etapa con un plan de inversiones para los próximos cinco años de 80.000 millones de pesetas. Un elevado volumen de éste presupuesto -alrededor de 43.000 millones- se destinarán al área de marketing.



ta, sobrevalorada entre un 8 y un 10 por ciento, y aunque la inflación ha bajado «es imposible que los salarios aumenten por encima de esa tasa». Para Sthal la política fiscal es otro obstáculo y apuesta por un IVA para el automóvil no superior a un 20-22 por ciento y sin otras tasas fiscales por medio.

De Petromed a BP Oil España

RENAULT accionista de Petróleos del Mediterráneo (Petromed) ha aprobado el cambio de



Carlos Sainz by Toyota

AL fin se inicia la comercialización de la versión limitada del Toyota Celica 4WD Turbo, bautizada «Edición Limitada Carlos Sainz», en honor del piloto español Campeón del Mundo de Rallyes. Como ya hemos mencionado con anterioridad, el E.L.C.S. incrementa su potencia hasta 208 caballos gracias a un intercambiador más grande, nuevo escape y nueva electrónica. También se han introducido algunas pequeñas variaciones en la transmisión (a las cua-

tro ruedas) y en las suspensiones. En todo caso, el Celica 4WD Turbo nunca se había comercializado en España y sólo algunas unidades procedentes de importadores paralelos habían llegado a la Península.

De esta edición se han producido 5.000 ejemplares, los necesarios para homologarlo en grupo A y por tanto poder utilizarse (convenientemente modificado), en los rallyes. De estas unidades, alrededor de 3.000 llegarán a Europa y concretamente 150 serán vendidas por la red comercial de Nipauto, a un precio de 5.539.552 pesetas, impuestos incluidos.

Nuevos presidentes de Mercedes y Nissan

MERCEDES Benz ya cuenta con nuevo candidato a presidente. Se trata de Helmut Werner, de 53 años, quien accederá a la Presidencia a partir del 27 de mayo de 1993. Werner sustituirá a Werner Niefer.

Por otra parte, Yutaka Kume, hasta ahora director general de Nissan será sustituido por Yoshifumi Tsuji. Kume seguirá ligado a la marca como presidente y ocupará además la Presidencia de la Asociación de Fabricantes japoneses de Automóviles.



DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

EL PRESIDENTE de GM Europa, Robert J. Eaton, se ha mostrado optimista frente a las expectativas de la industria automovilística continental, de cara al año 2000. Considera que los europeos, más que imitar a los japoneses, deberían emplear todos sus recursos en la innovación.

DURANTE el mes de febrero, las ventas de coches en el mercado 8 / Motor 16

italiano han subido un 4,1 por ciento, alcanzando 224.300 unidades.

LUCA DI MONTEZEMOLO, Director General de Ferrari ha confirmado que el nuevo 512 se presentará oficialmente en el Salón de París. Otras fuentes de Ferrari han confirmado que en París sólo se exhibirá la versión coupé, pero no bajo el nombre de 512 GT América. La versión descapotable podría denominarse California.

POR PRIMERA vez en muchos

años, el histórico Rallye Mil Millas no será patrocinado por Alfa Romeo, que ha sido sustituida por Mercedes Benz, lo que es considerado casi un sacrilegio por los puristas italianos.

CARL HAHN, presidente de Volkswagen se ha mostrado sorprendido por el nuevo Fiat Cinquecento, que ha tenido la oportunidad de conocer en el Salón de Ginebra y al que ha calificado: «un ejemplo de cómo los europeos podemos cambiar los conceptos automovilísticos».



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

YUKATA KUME, hasta ahora Director General de Nissan, asumirá a finales de junio la presidencia, reemplazando a Takashi Ishihara.

HONDA ANUNCIÓ que va a retirar de la circulación unos 78.000 coches defectuosos de los modelos Accord y Ascot, fabricados entre 1989 y 1991. El defecto encontrado ha sido

un casquillo de retención del aceite de cigüeñal.

LA PRODUCCIÓN DE COCHES de marcas japonesas en USA y Canadá ha registrado un aumento en los últimos años. En el caso de Toyota, han pasado de 39.300 en 1989 a 190.500 en el 91. Las exportaciones de Japón a USA cayeron durante 1991 hasta 1.700.000 unidades, frente a los casi 2 millones del año anterior.

AUNQUE HONDA ha manifestado no tener interés

por los mercados de los nuevos países del Este europeo, lo cierto es que ya tiene previsto inaugurar una oficina de prospección de mercado en Moscú.

TOYOTA YA HA INICIADO la construcción de su nueva planta en la localidad australiana de Melbourne. Ha previsto invertir 31.000 millones de pesetas. La nueva fábrica empezará a funcionar en 1994, con una producción anual de 100.000 unidades, de las que el 30 por ciento se destina a exportación.

CUENTENOS SU CASO

Madrid roto

HASTA cuando tenemos que aguantar los madrilenos lo que están haciendo con el subsuelo de nuestra ciudad. Vayas por donde vayas, las zanjas aparecen hiriendo de muerte cada día sufre más agresiones.

La última gran burrada se ha cometido en la calle Guillermo de Osma, donde hace



poco se ha hundido un apareamiento en construcción. No sólo se ha arriesgado la vida de todos los vecinos de la calle, la chapuza nacional nos terminará hundiendo, del todo, en la más absoluta de las miserias.

Sonia Castillo
Madrid

Captadores de radar

ESTIMADOS amigos: En vuestra revista del 1 de febrero del 92 haceis referencia al nuevo «Reglamento de Circulación» a publicar por el gobierno, y en un punto denominado como «otras innovaciones» se refieren a la prohibición de utilizar



aparatos detectores de radar, y después de haber leído, por mi parte, el nuevo reglamento de circulación, no encuentro artículo ninguno referido a lo anterior y su prohibición. ¿Es su uso legal? Un saludo:

José M^º González
Asturias

R.- Efectivamente, usted tiene razón y el nuevo reglamento de Circulación, no cuenta con cobertura legal para desarrollar la prohibición del uso del llamado por la DGT «Captadores de Radar». Todo se ha debido a un fallo legislativo; sin embargo, se está estudiando en el futuro incluirlo en otro tipo de reglamento. Hasta entonces su prohibición no está contemplada en ningún sitio.

Publicidad engañosa

QUIERO comprarme un coche, pero casi todas las marcas me están convenciendo de lo contrario. Me explico: Leo en un anuncio de una revista especializada que un coche concreto que me interesa vale X. Me presento en el concesionario de mi ciudad y el vendedor me cuenta que ese coche con ese precio y ese equipamiento no existe, se lo han inventado los del anuncio (¡que es la propia marca para la que trabaja el hombre!). Me da un precio 200.000 pesetas más caro y me despide tan contento. Cambio de marca y me dirijo a intentar comprar otro coche que también me gusta y he visto anunciado a un precio bastante atractivo e incluso con Compact Disc. Me contesta el vendedor que no saben nada de esos

nuevos precios y que el coche cuesta 220.000 pesetas más de lo que pone el anuncio. ¿Cuándo comenzarán a ponerse de acuerdo el departamento de marketing y el de ventas? Así, desde luego, perderán muchos clientes.

Roberto Díaz
Lugo



Faros antiniebla

ENGO un Renault 21 TXE y viene equipado con faros antiniebla, pero de luz blanca. En el concesionario me dicen que son de «largo alcance», argumento que cae por su propio peso, pues estos faros tienen un interruptor independiente. Por otra parte, si fuesen de niebla tendrían luz amarilla y no blanca.

¿Qué luz llevo entonces en mi automóvil?

Dependiendo de lo que me contesten, quisiera montarle los faros que me faltan. ¿Tendría problemas en la ITV o con Tráfico?

¿Si a mi automóvil le cambio el volante por otro más deportivo podría multarme Tráfico?

José Muñoz
Jaen



R.- Nos va a permitir decirle que no tienen razón ni los del concesionario ni usted. Los del concesionario porque esos faros no son de larga distancia, son de niebla y usted porque sí existen faros de niebla blancos y los suyos son un ejemplo de ello. El tallado del cristal y la forma de la parábola marcan las diferencias entre un faro que sirva para la niebla o para ver mejor en la oscuridad. Si monta unos proyectores de larga distancia, tendrá que respetar las medidas que impone el Código de Circulación, lo mismo que ocurre con el volante.

Accidentes

CIRCULANDO por la autopista hacia Barcelona, no hace mucho tiempo, me crucé con un coche que, debido a una distracción, se salía volando espectacularmente. En ese momento no pasaba nadie en ninguna de las dos direcciones y fui el único que, obviamente, pude parar. El conductor salió del coche con algún rasguño pero sin nada grave y pude comprobar lo importante que es en esos momentos la ayuda psicológica al accidentado. En muchos casos, y sobre todo cuando se trata de un accidente grave, el conductor se encuentra aturdido, no sabe donde está ni lo que ha pasado, llora y se desespera cuando ve su coche. Es importante estar a su lado para que no lo pase tan mal. Hay que parar cuando se presencia un accidente, a todos nos puede pasar algún día.

Enrique Lucio
Zaragoza

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Carosa, 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 Cernada. Director de Artes: Olegario Borralla. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe 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 Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Solo. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsales en el extranjero: Michel Maillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Ana María Paró. 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 Llores (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefe de publicidad: Elvira Arjona. Automecánico: M^º Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Ruá. Automecánico: Loles 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:
Clara Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
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. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^º de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 39. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 332 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 68 y 327 15 25.



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

MOTOR 16 es una publicación miembro de Buranto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), VI BLAGARE (Suecia).

ESCUPELLA DE CAMPEONES



Los grandes expertos de Honda coinciden: si aspiras a campeón del mundo, lo mejor para empezar es la nueva Honda NS-1. Lo más parecido 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 que van mucho más allá que cualquier otra 75 cc. Si hay una verdadera Escuela de Campeones, es la nueva Honda NS-1. Recomendada por los mejores.



MONTESA-HONDA, S.A.
Avenida Sta. Cruz de Calafell, 21-35 - Telf: (93) 474 02 52
CORPINITA - (880 años de tradición)



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

Tras una línea inequívocamente clásica y conservadora, se esconde una berlina de lujo moderna y tecnológicamente avanzada que tiene mucho que decir en su segmento.

El esfuerzo de Renault por aumentar la calidad de sus productos tuvo un claro exponente en el Clio, un modelo utilitario pero muy cuidado y equipado, a años luz del Supercinco al que sustituía. La historia se repite de alguna manera con el Safrane, relevo del 25 en lo alto de la gama y repleto de novedades técnicas. También el Safrane está a años luz del hasta ahora buque insignia de la marca francesa, sin embargo, en cuanto a línea se refiere, el último Renault no dará tanto que hablar como el 25 lanzado en 1984.

La base era, sin duda, perfectamente válida, sólo había que darle un toque actual manteniendo la identidad de los dos volúmenes y medio. Sin embargo, la línea conseguida puede pasar desapercibida entre los grandes del segmento. También es cierto que reina el conservadurismo, con ejemplos como el 605, el Senator o el Audi. Pero modelos como el Citroën XM rompen los esquemas tradicionales.

El Safrane de nuestra prueba, la versión V6i RXE es, de momento y hasta que aparezca el Baccara Biturbo ya presentado en Ginebra con 260 caballos, el modelo más potente y mejor equipado de la gama. Una berlina de lujo con un gran empaque, muy compacta y repleta de detalles innovadores.

Aunque es más grande que el 25, la aerodinámica línea del Safrane disimula muy bien esos centímetros de más. Una vez en el interior y situados en las plazas delanteras, la sensación de amplitud no varía respecto a la que se tenía al volante del 25, algo que sí ocurre en las traseras, donde el «cuartito de estar»

VIRTUDES

- Estabilidad impresionante
- Acabado y equipamiento impecables
- Mecánica brillante

RENAULT SAFRANE RXE V6i
PRECIO APROX.: 5.000.000 ptas

- Cambio lento e incómodo
 - Peso excesivo
 - Consumo alto
 - Línea impersonal

DEFECTOS



RENAULT SAFRANE RXE V6i

EL CLASICISMO DEL FUTURO



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada, accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.975 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 73 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 170 CV (123 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 24,5 mkg (235 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto Bendix. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª: 15,2 km/h. En 3ª: 22,7 km/h. En 4ª: 30,5 km/h. En 5ª: 37,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, con asistencia variable en función de la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados (280 mm de Ø). Traseros: Discos (265 mm. de Ø). Sistema antibloqueo de frenos de serie.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, de tipo McPherson con muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de tipo McPherson con muelles helicoidales y barra estabilizadora. Suspensión pilotada controlada electrónicamente, con dureza de la amortiguación variable y corrección de altura bajo casco en ambos ejes.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de aleación de 6,5J X 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.465 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	14,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,9
En conducción rápida	15,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,8
A 140 km/h de cruceo	13,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550



REPLETO DE DETALLES
Al acabado RXE no se le puede poner ninguna pega. Todo son detalles para el conductor y los pasajeros.



se ha convertido en «salón de actos». Verdaderamente, se ha puesto especial interés en que a los pasajeros del asiento trasero no les falte de nada. Para ello no han escatimado medios en esta versión y en combinación con el espacio más habitable del segmento, se han utilizado reposacabezas regulables en altura y profundidad, una banqueta y respaldo abatible por partes para aumentar el espacio del maletero, un reglaje eléctrico del respaldo y la banqueta trasera con interruptores de mando en un lateral del asiento y un conjunto de elementos para hacer más agradable la estancia en el coche. La consabida cortinilla parasol, los casi obligatorios elevavanas eléctricos, una útil toma de auricular

res con desconexión de los altavoces traseros, ventilación baja y alta para regular ese aire acondicionado que nunca funciona a gusto de todos y un apoyabrazos central que se asemeja más a un sillón.

Los pasajeros de la parte delantera no salen tampoco muy mal parados. Asientos regulables electrónicamente con memoria, tablero de instrumentos de aspecto agradable y carente de aristas, climatización separada para conductor y pasajero muy útil para los que no se ponen nunca de acuerdo y sobre todo un apoyabrazos central fijo y gigantesco que según el tamaño del conductor llega a molestar ligeramente a la hora de cambiar.

En un principio la copiosa infor-

mación proporcionada y la multitud de elementos de nuevo cuño y cierta complejidad, colapsan al conductor que tendrá a la fuerza que dedicarle unos minutos a un aprendizaje minucioso. Es el caso del reglaje de los asientos y sus memorias, el funcionamiento del aire acondicionado automático, el ordenador de abordo o el de algunos interruptores misteriosos como el que corrige la altura del coche o el que endurece los amortiguadores.

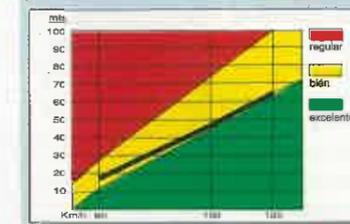
Con todo este despliegue de interruptores, lo cierto es que no es difícil encontrar la mejor postura al volante, que también es regulable electrónicamente en profundidad y, por cierto, de un grosor y tamaño muy adecuados.

El maletero ha aumentado en relación al 25, sin embargo conviene apuntar que en las versiones con suspensión pilotada, este sistema le resta 55 litros de al espacio disponible y 35 litros más si cuenta con tracción a las cuatro ruedas. En cualquier caso el hueco suele ser suficiente para el equipaje medio de una familia (no numerosa).

Al arrancar, el motor de seis cilindros en V, nacido en 1975 y utilizado por los R-30, o ya con tres litros de cilindrada en los Alpine A610, emite un suave ronroneo que dice mucho en favor del trabajo de insonorización. Su situación bajo el capó de forma transversal debe filtrar en un principio mucho mejor los ruidos y hacer disminuir las vibracio-

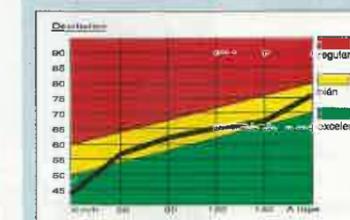
POCO ORIGINAL
Da impresión de calidad y parece compacto, sin embargo, sus creadores no se han roto la cabeza. El Safrane cuenta con una línea muy conservadora.

FRENOS



A 60 Km/h:	18,5.
A 100 Km/h:	48,4.
A 120 Km/h:	65,0.

SONORIDAD



Al ralenti:	44,1.
A 60 Km/h:	57,5.
A 90 Km/h:	62,2.
A 120 Km/h:	65,7.
A 140 Km/h:	67,5.
A Tope:	76,1.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	218
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,6
1 000 m salida parada	30,4
De 0 a 100 km/h	9,3
Recorrido (metros)	155
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,9
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,2
recorrido (metros)	252
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,8
Recorrido (metros)	368

DATOS DEL COMPRADOR

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.

NEVAS SUSPENSIONES

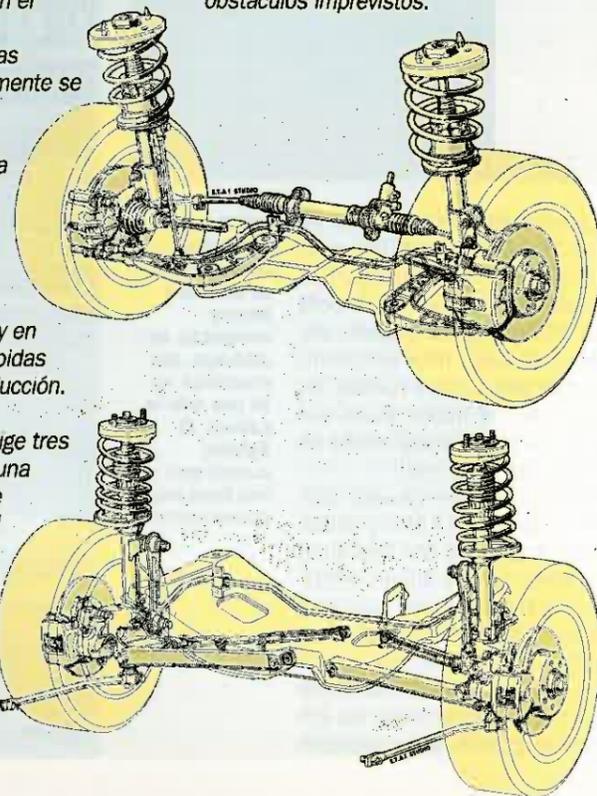
Para dejarse llevar

EL SAFRANE ha heredado un buen número de soluciones presentadas en 1988 por el Megane, ese prototipo futurista adelantado de lo que se acercaba técnicamente en la marca francesa. Es el caso de la arquitectura de los trenes rodantes o el de la nueva suspensión pilotada electrónicamente con corrector de altura. El Renault Safrane ha adoptado nuevas suspensiones tipo Mac Pherson con efecto elastocinemático programado. Cuando se trata de versiones que no incorporan la amortiguación pilotada, este sistema, conocido a nivel más popular en el Citroën ZX, ayuda a situar el coche en el trazado, aprovechando los esfuerzos que actúan sobre las ruedas cuando el vehículo está en apoyo. En opción, las últimas series del 25 ya ofrecían en sus modelos V6 la suspensión pilotada. Sin embargo, en el Safrane se ha llevado el sistema hasta sus últimas consecuencias. No solamente se incluye de serie en el acabado RXE, sino que ahora el sistema controla dos funciones independientes. Por un lado la amortiguación variable, con un mecanismo que actúa sobre las cuatro ruedas y en base a dos órdenes recibidas desde el puesto de conducción. Seleccionando el modo automático el sistema elige tres diferentes durezas para una conducción deportiva, de tipo medio u orientada al confort, en milésimas de segundo. Seleccionando el modo «Sport» se mantiene la posición dura que favorece el comportamiento



deportivo aunque a costa

de un confort perjudicado. Como complemento a esto, el sistema incluye la corrección de altura para favorecer la aerodinámica. Se realiza a partir de un dispositivo neumático y permite mantener la altura independientemente de la carga. Se mantiene constantemente la caída y convergencia de los trenes rodantes. Automáticamente se rebaja la altura del coche en 15 milímetros cuando se superan los 120 kilómetros por hora y a elección del conductor se eleva en 30 milímetros para superar obstáculos imprevistos.



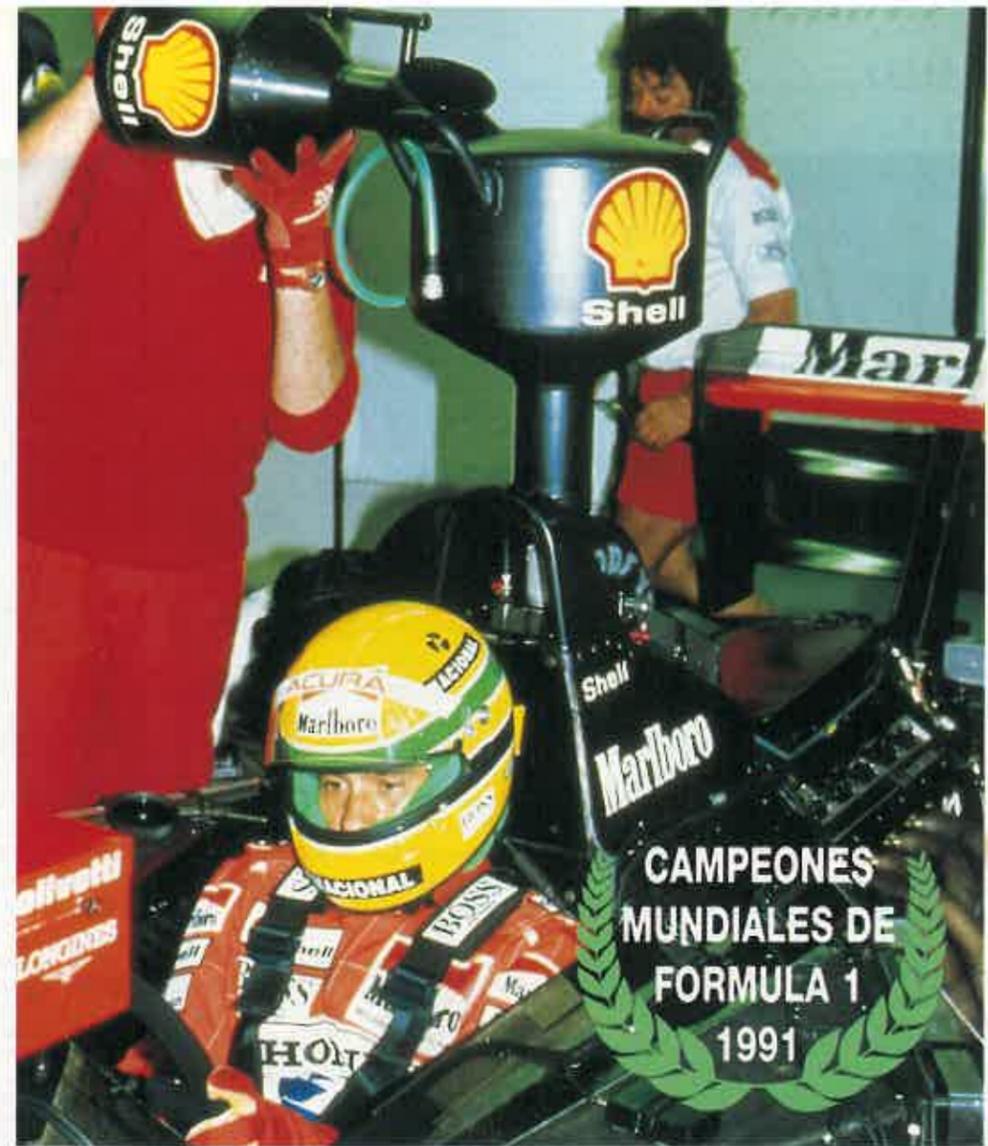
TECNOLOGÍA AVANZADA
Aunque ya se ofrecía en el 25, la suspensión pilotada del Safrane es de última generación e incluye un corrector de altura que actúa automáticamente a partir de 125 kilómetros por hora, bajando o subiendo la carrocería a gusto del conductor para superar obstáculos imprevistos a baja velocidad.



TODO REGULABLE
Asientos delanteros y traseros son regulables de forma eléctrica. El espacio de las piernas ha aumentado.

do se circula rápido por carreteras viradas con un coche que aguanta el ritmo más frenético. Además, el especial recorrido del embrague requiere cierto periodo de adaptación para las arrancadas desde parado en primera velocidad.

nes gracias a la suspensión pendular del grupo motor. El cambio, manual de cinco marchas, también se ha tenido que adaptar a la nueva disposición mecánica. Sin embargo, es lo que menos nos ha gustado del nuevo Safrane. Es preciso y de recorridos no excesivamente largos, pero muy lento, con un punto crítico cuando se reduce a segunda velocidad. La marcha entra con algo de dificultad y retrasa la maniobra ligeramente, un tema engorroso cuan-



CAMPEONES MUNDIALES DE FORMULA 1 1991

Shell Senna

LA FORMULA GANADORA

Desde los comienzos de la Fórmula 1 muchas de las escuderías y pilotos más famosos han utilizado lubricantes Shell. La unión de su pericia con la avanzada tecnología Shell ha dado como resultado 152 victorias en grandes premios y el triunfo en 18 Campeonatos del Mundo. Más del doble que los conseguidos por cualquier otra compañía petrolífera.

En 1991 la historia ha vuelto a repetirse, y un año más Shell con Ayrton Senna y la escudería Honda / Marlboro / McLaren ha vuelto a ganar el Campeonato Mundial de Fórmula 1.

Pero estos triunfos significan mucho más que un logro deportivo. Significan la posibilidad de ensayar nuestros productos en las condiciones de rendimiento más exigentes: allí donde sólo lo mejor vale. Significan poder desarrollar productos cada vez más avanzados tecnológicamente, más seguros y más eficaces para todos los automovilistas.



Para que también su coche gane

LA EVOLUCIÓN

PARA FABRICAR un Renault 25 se empleaban casi 9 horas y el Safrane se construye en poco menos de 6. El número de piezas ha disminuido de 422 a 403 y los puntos de soldadura de 5.000 a 3.600. Sin embargo, el Renault Safrane está mejor terminado, la calidad de los materiales es muy superior y el equipamiento ha aumentado. Para organizar esta revolución, que por otro lado ya se veía llegar con el estreno del Clio, el constructor francés ha renovado todas sus instalaciones y ha invertido 80.000 millones de pesetas en modernizar las fábricas. Se ha reforzado el chasis en relación al 25 y obviamente se ha rediseñado para acoger la posición transversal de las mecánicas. Estas restan ahora menos

espacio al habitáculo, que ha aumentado para comodidad de los pasajeros. La marca se ha volcado con ellos, con los ocupantes del Safrane. Asientos traseros regulables eléctricamente, climatización separada para conductor y acompañante, seguridad pasiva aumentada. La luminosidad del habitáculo aumenta gracias a la tercera luna lateral y el sistema de suspensiones evoluciona y se pone en algunos modelos a los mandos de la electrónica más avanzada. Los Safrane llegan más lejos, los mires por donde los mires. Por ejemplo, con una mayor oferta de modelos que se ajusta mucho mejor a las exigencias del comprador. Las versiones Quadra son un claro exponente de esta política en la que una tracción total no está

reñida en absoluto con un vehículo del segmento alto, donde se combinan a la perfección lujo y efectividad en toda circunstancia. Es en la línea del Safrane donde, quizás, menos han arriesgado los técnicos de Renault. Sus rasgos generales son muy conservadores pero representan bien lo que la marca francesa quiere que representen: el prestigio a través de unas líneas que sugieren robustez y elegancia. Durante nuestras pruebas tuvimos ocasión de comprobar todas estas diferencias con los dos coches a nuestra disposición. Y realmente existe un abismo entre ambos, dejando bien claro que el 25 es un vehículo perfectamente válido en muchos sentidos.

Menos piezas, mejor resultado



EURAUTO PROBO EN ESPAÑA
La asociación de publicaciones europeas Eurauto, a la que pertenece Motor 16, participó en la prueba del Safrane. La población de Cogolludo y sus alrededores, en la provincia de Guadalajara, fueron testigo mudo de la comparación con el R-25.

En los primeros kilómetros se aprecia perfectamente el nuevo aplomo del coche. Un chasis reforzado y unas suspensiones de lo mejorcito con el apoyo de la suspensión pilotada, transmiten al conductor una sensación de seguridad y robustez muy clara. La electrónica de vanguardia trabaja constantemente para él.

El motor desarrolla 170 caballos,

en la línea de sus más directos rivales. Y lo cierto es que en un principio no parece que sea tan brillante como luego demuestra que es. El peso, que según la marca es de 1.465 kilos, pero realmente pesa con el depósito lleno 122 kilogramos más, debería haber supuesto un lastre definitivo a la hora de valorar las prestaciones del coche, sin embargo, las cifras del Correvit le

sitúan entre los mejores del segmento, tanto en aceleraciones como en recuperaciones. En cualquier caso, queda claro que con un régimen de adelgazamiento intensivo la brillantez del propulsor habría dado todavía más que hablar.

Y claro está, el peso tenía que verse reflejado en algún aspecto y el consumo llevaba todas las de perder. En ningún momento se baja



MOTOR Y COMPORTAMIENTO A BUEN NIVEL
Tanto el motor V6, con sus 170 caballos, como el comportamiento, se han llevado nuestros mejores elogios. A pesar del excesivo peso, el Safrane es noble y brillante.

de los 10 litros y en una ciudad algo congestionada se alcanzan con facilidad los 15 litros cada 100 kilómetros. Sólo queda el consuelo del precio de la gasolina sin plomo.

Hablábamos del aplomo y el buen

andar del Safrane V6i RXE sin adentrarnos en carreteras complicadas de trazado o asfalto. Aunque parezca contradictorio para una berlina de lujo, el último Renault se encuentra en su salsa en ese tipo de traza-

dos. Las suspensiones realizan su trabajo con increíble eficacia y el sistema de regulación automático de dureza adapta a la décima de segundo las suspensiones al tipo de trazado y al tipo de conducción. El

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



FRENADA DE 90 A 00 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUAPLANING 9% INFERIOR*

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

Muevo
MXT
MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MX1 Michelin.



DETALLES EXQUISITOS
Las llantas de aleación o los lavafaros escamoteables, son algunos de los detalles del acabado RXE. La trasera se asemeja con algunos modelos japoneses, como el Mazda 626.



comportamiento del Safrane V6i RXE es comparable al de un deportivo, neutro y noble en todo momento, sin pérdidas de tracción y con una agilidad impropia de un berlina de 4,8 metros y tonelada y media de peso. La tecla que selecciona la

posición «sport», que deja fijo el tarado más duro, nunca se llega a utilizar, las mejoras no son apreciables.

La dirección, de serie con asistencia variable, ayuda a conducir sin grandes esfuerzos y se endurece lo justo para tener claro en todo momento lo que hay que girar el volante. Una ventaja con la que no todos los modelos de este segmento puede contar.

Finalmente, nos queda hablar de los frenos, que incluyen, también de serie, el antibloqueo. El peso vuelve a jugar un papel importante en este apartado, pues si bien su efectividad es extraordinaria, una utilización prolongada puede llegar a repercutir en la calidad de la frenada.

No hemos hablado a lo largo de la prueba del sintetizador de voz, que de nuevo se vuelve a ofrecer en el Safrane. Dado que, aunque Renault no lo reconoce, el 80 por ciento de los usuarios desconectaba el

sistema, Renault ha decidido ofrecer uno más evolucionado. Según la marca ahora la voz es más «fiel y acogedora». Además, mientras que para el conductor español, francés o italiano la voz es femenina, alemán e inglés tienen que conformarse con oír los consejos y órdenes de un señor. Ahora se ofrecen hasta 28 mensajes que incluyen entre otras recomendaciones más o menos interesantes, *no tocar el motor caliente o arranque imposible*. La bienvenida, como siempre: *Soy el ordenador de abordo, vigilancia operativa*. La cosa puede tener su gracia al principio, sin embargo y en previsión de lo que pueda pasar más adelante, Renault sigue ofreciendo la posibilidad de cambiar la voz por una señal sonora o desconectar por completo el sistema. ○

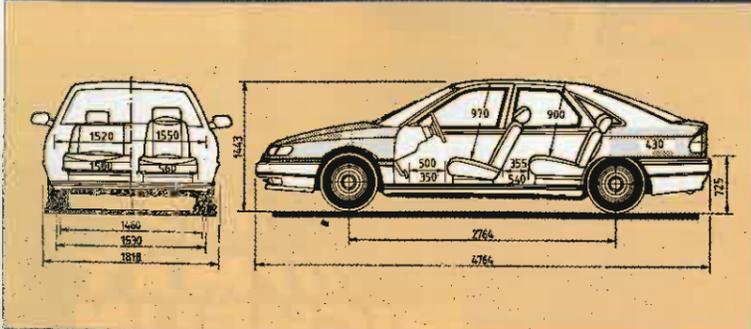
Andrés Más

Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

Contamos hasta doce rivales directos para el Safrane, por lo que enumerar y contrastar en estas pocas líneas todas y cada una de los pros y contras sería imposible. Si podemos comentar de manera global que la versión de nuestra prueba se sitúa en aceleraciones en un término medio, pero acapara los primeros lugares en recuperaciones. Esto es bastante significativo dado el peso alto del modelo. En el apartado de comportamiento, el Safrane V6i RXE también se codea con los mejores, superando incluso al rey, el Peugeot 605. El tema del consumo no es su fuerte. Es de los más altos, como el del Citroën XM, y no baja nunca de los 10 litros. Por equipamiento y acabado no tiene muchos rivales y a falta de saber el precio exacto, estimado en los 5 millones, está claro que se trata de un producto bastante atractivo.

RENAULT SAFRANE RXE V6i



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Difícilmente podemos buscar algún elemento y no encontrarlo. Tiene de todo.

▲ Un sistema que se agradece es el de la suspensión pilotada. Muy aconsejable.

EN CONTRA

▼ El reposabrazos central delantero es gigantesco y molesta a veces al cambiar.

▼ Las informaciones habladas terminan cansando y sin servir para nada.



HYUNDAI LLEGA A ESPAÑA LA OTRA GUERRA DE COREA

Después de varios años en los que algunos grupos empresariales se han disputado la concesión de la importación oficial de esta marca coreana, al fin se ha desvelado la incógnita y Hyundai España ha iniciado su actividad.

DESDE estos días, los 15 concesionarios que ya tiene la marca establecidos en España disponen de los 3 modelos que inicialmente se van a comercializar: Lantra, S coupé y Sonata. Pero, antes de entrar en los detalles de estos modelos, lo más importante es ver lo que hay detrás del curioso nombre de Hyundai. Hasta la fecha, este nombre ha pasado desapercibido para el gran público español, pero detrás se esconde un potentísimo grupo privado, radicado en Corea del Sur. Un total de 28 filiales abarcan 12 sectores industriales distintos en todo el mundo. En sus

45 años de historia, la actividad de Hyundai se ha extendido a 90 países y toca sectores tan distintos como pueden ser la construcción, electrónica, metalurgia, e incluso dispone de sociedades financieras. Dentro de este imponente entramado, el automóvil tiene un peso específico muy importante y además de coches de turismo, fabrica vehículos industriales y maquinaria pesada.

Dispone de dos fábricas, una situada en Canadá y la otra en el país de origen; en total, emplea a 38.500 trabajadores en el sector del automóvil para una producción

anual de 1.1160.000 unidades. La actividad de Hyundai en el campo del automóvil comenzó en 1967, de la mano de Mitsubishi Motor, que durante algún tiempo fue socio minoritario de la compañía. En la actualidad, Hyundai domina el 50 por ciento del mercado coreano y exporta a 90 países. Hyundai entró en el mercado norteamericano en 1986, con excelente aceptación; posteriormente, el objetivo de la compañía fue desembarcar en Europa, donde poco a poco ha ido implantándose en todos los países. En 1991 Hyundai vendió 55.000 unidades en Europa y las previsiones para el 92

ALGO NUEVO
Los Hyundai aportan una nueva imagen en el mercado nacional. El S Coupé (arriba) hará las delicias del público más joven, sobre todo entre las mujeres, mientras que el Sonata es una nueva opción entre las berlinas de clase media alta.



apuntan a 90.000 unidades, de las cuales 2.000 serán vendidas en España. El inicio de su actividad comercial en nuestro país ha coincidi-

do con el anuncio de la liberación de las ventas de estos automóviles, por lo que el único límite será la propia demanda. El más barato, el

S coupé, es un atractivo deportivo, de dos puertas y cuatro plazas, con tracción delantera y un motor de 1.500 centímetros cúbicos de 84 caballos. Su precio final es de 1.798.000 pesetas, incluido un completísimo equipamiento, en el que sólo se echa en falta el aire acondicionado, que se ofrece como opción.

En una categoría media se encuentra el Lantra, el modelo estrella de la marca. Una berlina de tipo medio, de 4,36 metros de longitud, con un motor de 1.600 centímetros cúbicos y 114 caballos gracias a su culata de 16 válvulas. Al igual que todos los Hyundai, el equipo es completísimo y su precio es de 1.894.500, al cual habría que sumar las 150.000 pesetas del aire acondicionado para quienes lo deseen. Finalmente, como tercer modelo, se ofrece el Sonata. Una berlina de categoría superior, de 4,68 metros de longitud y un motor de 2 litros y 131 caballos de potencia. Si en los casos anteriores el equipamiento era destacable, en el Sonata es aun superior, con aire acondicionado incluido. Su precio es de 2.695.000 pesetas, ofreciéndose como opción la tapicería de cuero.

El común denominador de estos tres modelos es su completísimo equipamiento de serie y una terminación bastante pulcra. La calidad de los materiales es buena, aunque la gran profusión de plásticos da un aspecto más pobre de lo que cabría esperar. Los tres modelos que hemos tenido la oportunidad de conducir, tienen un rendimiento adecuado y destacan por su facilidad de conducción y confort de marcha. Sus prestaciones no pueden calificarse de brillantes, pero resultan suficientes.

Dentro de la política comercial del importador en España, destaca el énfasis en satisfacer al cliente a la hora de comprar el producto y de ser atendido en el servicio de pos-venta. En la actualidad, Hyundai España dispone de 15 concesionarios, repartidos por toda la geografía, y espera llegar a 35 a finales de este mismo año. Entre los servicios que ofrece Hyundai a sus clientes destaca un teléfono de asistencia 24 Horas, garantía de 3 años ó 100.000 kilómetros sobre piezas y mano de obra y 6 años anticorrosión. ○

Víctor Piccione

FICHA TECNICA

	S COUPÉ	LANTRA	SONATA
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.468	1.593	1.997
Distribución, árbol de levas	1 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	84 cv/6.500	114 cv/5.800	131 cv/6.000
Par máximo / r.p.m.	12,3 mkg/4.000	14,2 mkg/4.200	17 mkg/4.000
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,8	11,0	10,5
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambor	Discos/Tambor	Discos/Discos ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	960	1.140	1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.213/1.626/1.328	4.358/1.675/1.358	4.680/1.751/1.408
Capacidad del depósito (l)	45	52	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	12,0	11,0	11,2
Velocidad Máxima (km/h)	175	190	192
Consumo Urbano (l/100 km)	11,0	12,2	9,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,4	6,8	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	7,5	8,5	8,4

S NUEVOS

O

I

C

E

R

D

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevavinas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO														
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	-	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
33 1.6V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 1.6V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.8 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 ie La Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
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 La Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
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 2.0 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	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
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
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	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
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.982	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	-	Serie	-	Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.544.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.688.220	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	3.196.496	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	Serie	Serie	Serie	123.906	
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	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	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Cabrio 2.3 E	4.928.826	2.309	133											

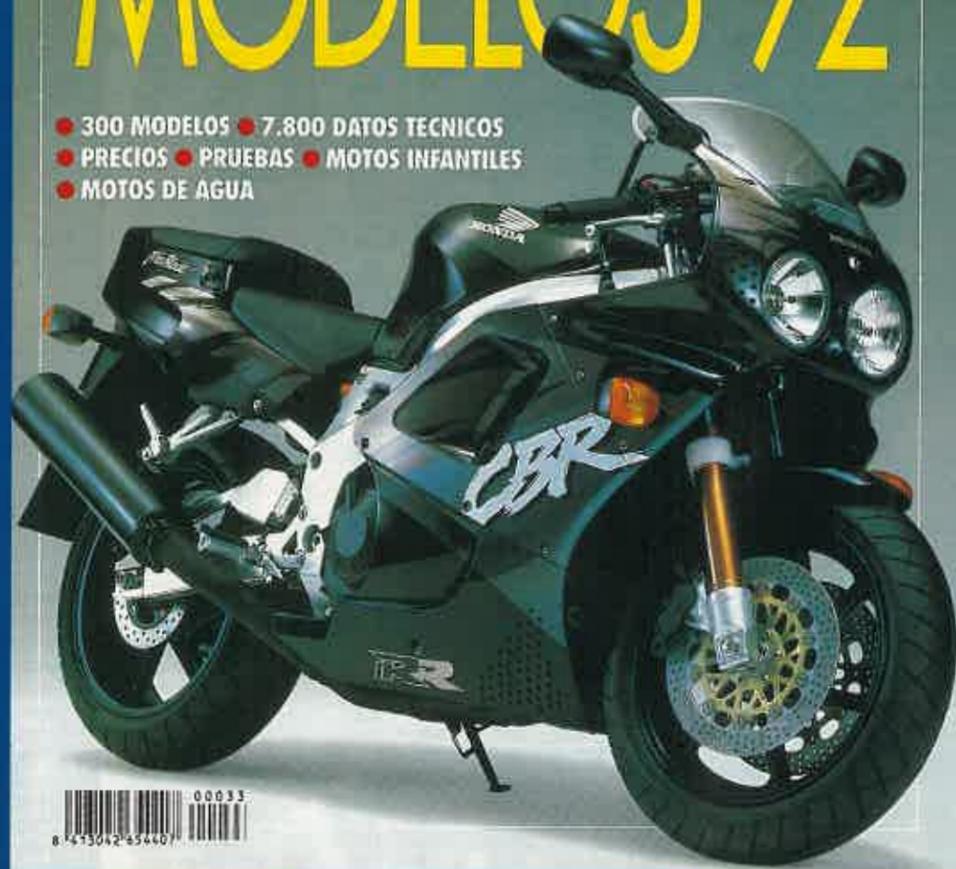
MOTOS

Num. 33 • 1992 750 Ptas

CATALOGO
Motor 16

MODELOS 92

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



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.

M
A
G
A
Z
I
N
E

MATRICULA
DE HONOR



CAR DESIGN
AWARD '91
TORINO
PIEMONTE

LOS OSCAR DEL DISEÑO PARA BMW Y ALFA

La novena edición del **Car Design Award**, el más importante trofeo en materia de diseño automovilístico, ha tenido como destacados ganadores al BMW Serie 3 en la categoría de producción y al Alfa Romeo Proteo en la de prototipos.

La deportividad del diseño de la berlina de BMW ha sido el aspecto más valorado por el jurado. También se ha tenido en cuenta la forma en que se han



BMW SERIE 3
La berlina alemana ha sido elegida por la deportividad de su estilo.



ALFA ROMEO PROTEO
El Premio del Diseño es un mérito reconocido a la personalidad de esta marca.

preservado el carácter tradicional y la identidad de la marca. El trofeo se ha concedido específicamente a la versión berlina, ya que la carrocería coupé ha sido presentada fuera del plazo tenido en cuenta en esta elección. El BMW fue votado por nueve de los trece jurados, representantes de las más prestigiosas revistas europeas (entre las que está Motor 16), estadounidenses y japonesas. Tras el coche alemán, que contabilizó 34 puntos, se clasificaron el Honda Beat (8 puntos), el Honda Civic y el Bugatti EB 110 (6 puntos).

En la categoría de prototipos el resultado de la votación fue bastante más apretado. El Alfa Romeo convenció por la personalidad y deportividad del diseño, que hacen de él un auténtico Alfa. Se valoró, así mismo, la solución dada al tema coupé-cabriolet, pues como es sabido el Proteo responde a las dos configuraciones. A continuación se clasificaron el Mercedes F-100 y el Audi Avus. Estos tres modelos acapararon, prácticamente, los votos del Jurado. El Alfa obtuvo 29 puntos y el Mercedes y el Audi, 24. En la categoría

de prototipos competían un total de sesenta y siete modelos; en la de producción, sesenta y cinco. Todos ellos fueron presentados en el transcurso del año 1991.

«El Car Design Award ha sido otorgado por un Jurado internacional de nueve publicaciones, entre las que Motor 16 representaba a España»

GUINDAS EN ALMIBAR



LA PASADA semana, el duende de la imprenta, nos jugó una mala faena, al comernos la «U» de la GUINDA de la semana. También es mala pata. Teníamos verdadero interés por informar a nuestros lectores que Porsche España vende un flamante 928 S4 y todo quedó deslucido. Por eso lo repetimos, con la secreta esperanza de que ahora nadie se coma nada.

Se trata, como hemos dicho, de uno de los 928 S4 que había sido creado para uso de un directivo de empresa. Esto es ya una garantía de su excelente mantenimiento y del buen trato recibido. Incorpora, prácticamente, todos los extras: ABS, climatizador automático, asientos eléctricos con 3 memorias, alarma antirrobo, cierre centralizado, elevavinas eléctrico... etc. Su precio es de 6.200.000 pesetas. Los interesados pueden llamar al siguiente teléfono de Madrid: 383 83 52.

ACTUALIDAD

FIAT A LA DEFENSA DEL CONSUMIDOR

FIAT ha hecho entrar en vigor, desde el primero de marzo, su nueva tarifa de precios «Llave en mano». No es una nueva política comercial, sino una forma clara y transparente de dar los precios de los coches.



Esta tarifa de precios es válida para cualquier punto de la Península e incluye todo tipo de gastos como el Impuesto de Circulación, gastos de gestión y matriculación, placas, etc. (a excepción del seguro que es algo absolutamente personal y depende de diversos factores).

El objetivo de Fiat no es otro que unificar conceptos para evitar las grandes diferencias de precios que habitualmente se encuentran, no ya entre distintas provin-

cias, sino entre puntos de venta de una misma ciudad.

La puesta en vigor de los precios «Llave en mano» se encuadra dentro de una ofensiva de esta marca en su servicio postventa. Así, todos los clientes que se acojan a los precios «Llave en mano», que es un servicio de libre elección, tendrán derecho a una línea especial de prestaciones de garantía. Esta línea incluye dos años del servicio Fiat Assistance y aportación del nuevo seguro antirrobo Identifiat.

Fiat Assistance ofrece los siguientes servicios: Ayuda mecánica y remolque; finalización de viaje; búsqueda en caso de robo; vehículo de reemplazo; asistencia médica; traslado urgente por fallecimiento de un familiar; asistencia en caso de fallecimiento; transmisión de mensajes; asistencia jurídica y servicio en caso de robo de equipaje. Estas prestaciones se realizan a través de ADA, Ayuda del Automovilista.

Otra aportación, exclusiva para los clientes que se acojan al Servicio «Llave en mano», es el Seguro Identifiat, póliza que en caso de robo incluye: Disponibilidad de coche sustitutivo; indemnización en condiciones especiales; grabación de la matrícula de forma indeleble; reintegro de los gastos de reparación o reposición de las lunas en caso necesario y renovación de estos servicios por anualidades.

ENSEÑAR EN SUIZA

UNA vez más las autoridades suizas nos dan ejemplo de lo que debe ser la difusión de los temas de tráfico. No menos de 20 folletos explicativos, desde los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, hasta la cortesía al volante, pasando por lo que hay que

hacer en caso de accidente, escuelas de perfeccionamiento de la conducción o la seguridad de los peatones de la tercera edad. Todos ellos, disponibles en la mayoría de las oficinas públicas, aeropuertos, estaciones y hoteles, así como en el Salón del Automóvil de Ginebra.



AGENDA

COCHES A LA MEDIDA

QUIEN asegurara en alguna ocasión, que la exclusividad tiene un al-



Mientras, en nuestro país, a pocas semanas de entrar en vigor un nuevo Código de Circulación (ahora llamado Reglamento), la Dirección General de Tráfico no ha iniciado la más mínima campaña... y si la ha comenzado, no parece que se haya notado mucho.

to precio, estaba muy equivocado. O al menos eso es lo que se deduce del slogan promocional de la exposición Britain's National Kitcar Classic Show. Según afirman, podrán comprarse coches en kits de montaje a precios realmente asequibles.

Esta es la décima ocasión en que se celebra esta muestra, en el Royal Showground, en la ciudad británica de Warwickshire, durante los próximos días 3 y 4 del próximo mes de mayo. Para más información, contactar con el siguiente número de fax: 07 44 926 402663.

PISTA DE PRUEBAS A NIVEL EUROPEO

CATALUÑA va a construir, desde principios del próximo año, con uno de los mejores complejos europeos para llevar a cabo pruebas de automóviles. En efecto el IDIADA -Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil- organismo dependiente del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, va a construir en un terreno de cuatrocientas hectáreas, situado en la bifurcación de las autopistas A-2 y A-7, en el Bajo Penedés, cerca de la localidad de El Vendrell y a 70 kilómetros de Barcelona, un complejo de pistas y laboratorios dotados de las más modernas tecnologías en el campo de la investigación y ensayo de automóviles. Los terrenos han sido escogidos basándose en criterios climatológicos como la baja pluviometría, la gran insolación, presión atmosférica similar a la del mar, y criterios físicos como una máxima horizontalidad y planitud y, finalmente criterios de comunicaciones.

A la hora de la construcción de este complejo, también se han tenido en cuenta criterios como los del impacto ambiental, mantenimiento de la actividad agrícola e incluso la restauración paisajística. En cuanto al desarrollo técnico del proyecto se ha requerido el asesoramiento

Los terrenos han sido elegidos basándose en criterios climatológicos como la baja pluviometría.



del prestigioso instituto británico MIRA, para poder construir un complejo que será líder en su campo y para lo cual se van a invertir 10.000 millones de pesetas aportados por la Generalitat de Cataluña con la contribución del Fondo Europeo de Desarrollo Regional -FEDER- y la de patrocinadores como Seat, Nissan, Derbi, Fiat, FASA Renault, Yamaha, Mercedes, BMW, Montesa-Honda, etc...

Este complejo constará de dos núcleos principales. Por un lado, las pistas de pruebas y, por otro, los laboratorios de ensayo. Las primeras se componen de un circuito de alta velocidad, una pista de fatiga, una plataforma dinámica y «steering pad», una pista de rampas, una pista de tierra y una pista de ruido, todas ellas unidas por una carretera general de acceso. La más llamativa de todas es la pista de alta velocidad que está formada por dos rectas paralelas unidas por dos curvas peraltadas. La longitud total es de 7,56 kilómetros, la anchura de 16 metros, las rectas miden dos kilómetros cada una, y las curvas tienen un radio de 472 metros y una pendiente máxima de 38 grados. Todo ello permitirá velocidades

El coste de este complejo de pruebas será de 10.000 millones, casi el doble que el circuito de Montmeló.

máximas de 200 kilómetros hora sin esfuerzos transversales. La pista de fatiga es un circuito cerrado de dos kilómetros con diversos tipos de curvas y pisos. La plataforma dinámica y el «steering pad» es una pista constituida por una superficie cuadrada de 250 metros de lado, de la cual parten dos tramos rectos de 750 metros de largo y 7 de anchura y en ella se evaluarán las direcciones, balanceos, sub o sobreviraje, pruebas de neumáticos, etc... Las rampas están constituidas por tramos de seis inclinaciones distintas, que van desde los 8 a los 30 grados mientras que la pista de tierra se compone de trazados de muy variadas características y pisos: Pedregosos, arenosos, enlodados, etc... Finalmente, la pista de ruido se compone de un área plana de 50 metros de radio, pavimentada especialmente para llevar a cabo este tipo de ensayos.

Evidentemente, en estas pistas se ubicarán edificios auxiliares como estación de servicio, torre de control, locales de alquiler, sede social, etc... En una segunda fase se construirán una pista de confort, un circuito de corrosión y sendas pistas de estabilidad a alta velocidad y maniobrabilidad -lo más cer-



cano a un circuito de competición-, de frenado en recta y de frenado en curva.

En lo que concierne a los laboratorios los habrá de tres tipos. El de componentes, en el que se llevarán a cabo pruebas de ensayo dinámico, de homologación y de estudio ergonómico. Para ello se

dispondrá de bancadas ranuradas, mesas vibratorias, bancos de ensayo de anclajes de cinturones de seguridad, de asientos y reposacabezas, de cerraduras y bisagras, de disipación de energía e impactos, de luces, etc...

El segundo tipo de laboratorios es el que afectará a motores y vehículos y así habrá distintos bancos de pruebas, tanto para motores como vehículos, talleres, celdas de ensayos de contaminación, cámara de evaporación, sala de pesaje de partículas, etc...

Por fin, el tercer tipo de laboratorio es el de seguridad, en el que se podrán llevar a cabo todo tipo de ensayos, tantos destructivos como no, y así habrá una pista de aceleración, una zona de ensayo de vuelcos, etc..., y para lo cual se contará con sistemas de propulsión para lanzar los vehículos, muro de impacto, sistemas de filmación entre los que destacan las cámaras de 10.000 imágenes por segundo, instalación luminotécnica, maniqués antropométricos y, lógicamente, sistemas de control y de tratamiento de datos para poder procesar el ingente volumen de información recogida.



AUTOSONIDO

KENWOOD '92

tado de audio se ha adoptado un *fader* electrónico previo, tres salidas de previo RCA (anterior, posterior y *subwoofer*), control electrónico de volumen y de graves, medios y agudos. En el sintonizador se ha introducido el sistema de transmisión de datos en FM con tecnología digital (R.D.S.) y un nuevo sintonizador sintetizado TM 100 II. En cuanto al cassette se refiere, destaca la introducción del sistema Full-Logic, cabezal de *azimut* automático, cabe-

zal de aleación amorfa, Dolby C, sistema de búsqueda directa de canciones, exploración de índices, repetición de canciones y salto de espacios en blanco. Además, el nuevo KRC-953 R incluye selector de iluminación ámbar o verde, *interface* telefónico y otras novedades con un precio final de 76.950 pesetas. Un producto que, por supuesto, no está al alcance de todos los bolsillos pero que, sin duda, agradecerá a los más exigentes.

COCHES POR SEVILLANAS

MUCHOS acontecimientos están previstos en Sevilla, coincidiendo con la Expo 92, y no podía faltar la presencia de la industria del automóvil. El bonito Palacio de Exposiciones y Congresos, en el nuevo recinto de la Feria Iberoamericana de Sevilla, será el escenario, del 21 al 24 de mayo, del primer **Salón del Automóvil** que se celebra por esas tierras. La pretensión de

los organizadores es consolidar, con una vigencia bianual y carácter regional, este salón, en el que también tienen cabida otros sectores como: Motos, transportes, componentes, recambios, equipamiento y accesorios. Si en el campo del automóvil este salón no pretende salir del ámbito regional no ocurre lo mismo con la equipación y el recambio, actividades que desde hace dos años tienen su salón monográfico en Sevilla. En la fotografía, Emilio de Villota explica las peculiaridades de este Salón.



ACABA de ser presentada la nueva gama de estereofonía para el automóvil de Kenwood, sin duda una de las marcas más prestigiosas y con más de cinco décadas de experiencia en el sector de audio. Entre los nuevos modelos de reciente aparición destaca, por sus impresionantes prestaciones, el radio-cassette KRC-953 R, que incorpora RDS y además tiene control de Compact Disc múltiple y panel frontal extraíble. Este modelo sustituye al KRC-653 L, ya comentado en estas páginas, y las variaciones introducidas son múltiples. En el apar-

EL COCHE EN VIDEOTEX



El Real Automóvil Club de Catalunya ha puesto en marcha un banco de datos sobre automóviles a través de Videotex. En cualquier punto de España, todos los abonados al servicio de Videotex de la Telefónica, podrán conocer las características de cualquiera de los 1.000 coches que se venden en España, eligiendo el modelo que más convenga a sus necesidades. En el Nivel 032 y marcando *RACC2, desde cualquier hogar o centro de trabajo, se podrá conectar.

REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una **reacción en cadena** con un sonido realmente **Contundente!**

2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.

Kindvox®
CAR AUDIO

RADIOVOX, S.A.
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



KX 500 R

CAMPEONA DEL MUNDO
BVEGES - VELOCIDAD 50 cc, 80 cc, 125 cc

DERBI
RABASA

Variant
TOP

nuevo!



tu mejor amigo!

► Nuevo modelo. Motor con cilindro de aluminio, recubrimiento interior de níquel y carburos de Silicio "Scanimet" vida ilimitada. Dispone de tablier con cuentakilómetros, indicadores reserva de gasolina, intermitentes luz intensa, reloj digital y cerradura antirrobo. Tu mejor amigo es: cómodo, práctico, seguro y fiable.



MOTUL

UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

Desde los 14 años

A FONDO / PEQUEÑOS

Citroën AX 4x4.....	pag 44
Fiat Panda Trekking.....	pag 44
Fiat Uno 70 i.e./Selecta.....	pag 45
Ford Courier.....	pag 46
Peugeot 106 (gama).....	pag 48
Renault Clio Baccara.....	pag 49
Renault Express.....	pag 49
Rover Mini After Eight.....	pag 52

A FONDO / MEDIOS

Alfa Romeo 33 (gama).....	pag 54
Citroën ZX.....	pag 58
Citroën ZX 1.9 D.....	pag 59
Daihatsu Applause.....	pag 59
Ford Escort 1.3.....	pag 60
Honda Civic LSi.....	pag 60
Mazda 323F 16.....	pag 61
Nissan Sunny 2.0 GTI.....	pag 61
Opel Astra (gama).....	pag 64

Renault 19 Chamade 16i.....	pag 68
Renault 19 Cabrio.....	pag 68
Volkswagen Golf VR6.....	pag 69
Volkswagen Golf GTI.....	pag 69

A FONDO / BERLINAS

Audi 80 2.0 E.....	pag 72
BMW 325i TD.....	pag 72
BMW 316i/Automatic.....	pag 73
Lancia Dedra (gama).....	pag 74
Fiat Croma TD.....	pag 78
Lancia Delta HF Integrale.....	pag 78
Mitsubishi Galant.....	pag 80
Nissan Primera DLX.....	pag 80
Nissan Primera 1.6 GLX.....	pag 82
Rover 418 GSD Turbo.....	pag 82
Seat Toledo (gama).....	pag 84
Volkswagen Passat Aut.....	pag 85

A FONDO / BERLINAS DE LUJO

Alfa Romeo 164 Turbo.....	pag 86
Audi 100 2.8E.....	pag 86
BMW 525i TDS.....	pag 87
Jaguar 4.0.....	pag 87
Jaguar 4.0 XJR.....	pag 88
Mercedes 600 SEL.....	pag 88
Saab 9000 CS Turbo.....	pag 89
Volvo 850 GLT.....	pag 89

A FONDO / DEPORTIVOS DE LUJO

Alfa Romeo SZ.....	pag 91
Honda NSX.....	pag 91
Audi Coupe (gama).....	pag 92
Maserati Shamal.....	pag 94
Mazda MX3.....	pag 94
Nissan 100 NX.....	pag 95
Porsche 968.....	pag 95

A FONDO / FAMILIARES

Chrysler Voyager SE.....	pag 96
--------------------------	--------

Nissan Vanette.....	pag 96
Renault Espace V6.....	pag 97
Subaru Legacy SW.....	pag 97
Volvo 940 16 SW.....	pag 98
Volkswagen Caravelle.....	pag 98

A FONDO / TODO TERRENO

Isuzu Trooper.....	pag 99
Jeep Wrangler.....	pag 99
Mitsubishi Montero GL.....	pag 100
Suzuki Vitara JLSX W.....	pag 100

COMPARATIVAS / PEQUEÑOS

Citroën AX GTI/Fiat Uno Turbo/ R-Clio 16V/VW G40.....	pag 101
Fiat Uno TD/Ford Fiesta TD/ Opel Corsa TD.....	pag 102
Peugeot 205 TD.....	pag 102
Peugeot 106 XT/ Citroën AX 11 TRE.....	pag 103

Pequeños Diésel.....	pag 104
----------------------	---------

COMPARATIVAS / BERLINAS

Rover 416 GSi/Lancia Dedra 1.8 ie.....	pag 111
Alfa 75/Sierra Cosworth/ BMW M3/R-21 Turbo.....	pag 112
R-21 Baccara/P-405 STi.....	pag 114
Mercedes 190/BMW 318i.....	pag 115

COMPARATIVAS / LUJO

Ford Scorpio 24v/Opel Senator 24v.....	pag 116
---	---------

BMW 735i/Mercedes 300 SE.....	pag 117
Audi 100 2.8/P-605 SV 3.0.....	pag 118
BMW 325i/525i.....	pag 119

COMPARATIVAS / DEPORTIVOS DE LUJO

Mercedes 500 E/Porsche 928 GT.....	pag 120
Alpine A610/Porsche C2 417.....	pag 121

COMPARATIVAS / TODO TERRENO

L-Rover Discovery/Mitsubishi Mon- tero/Toyota 4Runner.....	pag 122
---	---------

COMPARATIVAS / DESCAPOTABLES

BMW Z1/Lotus Elan/ Mazda Mx5.....	pag 123
--------------------------------------	---------

Ha pasado otro año más y volvemos a ofrecerles este número extraordinario. Un Extra Pruebas con lo mejor de los últimos doce meses. Un resumen de las pruebas que hemos realizado con 150 vehículos. Comparativas, pruebas A Fondo, pruebas de largo kilometraje, informes sobre cómo frenan los coches más vendidos en España, o sobre qué neumático montar. Han sido miles de kilómetros recorridos para que usted sepa elegir el coche que más se adapte a sus necesidades. Han sido miles de litros de gasolina los que hemos consumido para poner en sus manos las mejores pruebas con los vehículos más interesantes. Disfrute otro año más.



SUMARIO

TODAS LAS PRUEBAS

CITROËN AX 4x4



AMIGO DE LO DIFÍCIL

VIRTUDES ● Rendimiento en suelo deslizante ● Buen comportamiento ● Facilidad de conducción

DEFECTOS ● Disminución del maletero ● Detalles de acabado ● Recorridos largos del selector

GRACIAS a un elemental sistema de tracción a las cuatro ruedas, el Citroën AX 4x4 adquiere una versatilidad inesperada, capaz de moverse por casi cualquier tipo de terreno. Cuando se engrana el sistema de tracción total, el par motor se reparte al 50 por ciento entre cada eje. Así, el AX es capaz de cir-

cular por terrenos por donde otros coches no podrían pasar. Pero no hay que pensar que se trata de un vehículo todo terreno. Está pensado para circular por carreteras de montaña, en las que la presencia de hielo o nieve dificulte la circulación, y que al engranar la tracción total nos confiera un alto grado de seguridad,

PEQUEÑO ESCALADOR

VIRTUDES ● Rendimiento en el sistema 4x4 ● Precio ● Consumos ajustados

DEFECTOS ● Detalles de acabado ● Motor ruidoso ● Cambio impreciso

EL Fiat Panda 4x4 se ha convertido en el vehículo de tracción total más barato de nuestro mercado. Su motor es el conocido Fire de 990 centímetros cúbicos que proporciona una potencia de 50 caballos, más que suficientes para movernos por su terreno preferido, los caminos de tierra. La altura al sue-

lo, mayor que en un Panda normal, le permite además trepar por terrenos verdaderamente increíbles. La tracción a las cuatro ruedas se puede engranar en marcha, aunque conviene circular por debajo de los 60 kilómetros por hora, y de esta manera, el par motor se reparte al 50 por ciento entre los dos ejes.



FIAT PANDA TREKKING

44 / Motor 16

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.360 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Un carburador doble**. Potencia máxima: **75 CV (55Kw) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **11,8 mkg (116 Nm)/3.800**. Tracción: **Delantera o engranable a las 4**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **825 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,3 s**. 1.000 m. salida parada: **34,6 s**. Velocidad máxima: **165 km/h**. Consumo urbano: **8,6 l/100 km**. A 90 km/h: **6,3 l/100 km**. A 120 km/h: **9,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,1 m**. (Publicado en el Nº 432).

todo ello sin tener que desembolsar una fuerte cantidad de dinero. El interior está muy bien resuelto, aunque el equipamiento, dado su precio, no es demasiado completo, pero cuenta con todo lo necesario e imprescindible para un uso normal. Una de las pegadas viene del lado del maletero, ya que al no poder situar la rueda de repuesto debajo del coche, se encuentra dentro del mismo, por lo que la capacidad disminuye bastante.

Precio 1.460.416 Ptas.

Las suspensiones no son demasiado cómodas, al recurrir en la parte trasera a un simple eje rígido con ballestas, y en zonas bacheadas los rebotes son constantes, notándose especialmente en la parte posterior. El interior es bastante espartano, influido, sobre todo, por el precio final, y en su panel de instrumentos sólo podemos encontrar un indicador de la temperatura del agua y el nivel de la gasolina, echándose en falta el cuentarrevoluciones.

Precio 1.159.669 Ptas.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **990 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Carburador monocuerpo**. Potencia máxima: **50 CV (37Kw) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **8 mkg (78 Nm)/3.000**. Tracción: **Delantera o engranable a las 4**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **790 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **17,9 s**. 1.000 m. salida parada: **38,9 s**. Velocidad máxima: **130 km/h**. Consumo urbano: **8,1 l/100 km**. A 90 km/h: **6,2 l/100 km**. A 120 km/h: **8,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **49,0 m**. (Publicado en el Nº 432).



EVOLUCION CONTINUA DE DOS UTILITARIOS IGUALES PERO DE CONCEPTO DIFERENTE

EN la busca de un mayor grado de confort y bienestar a la hora de conducir, el empleo de un cambio automático resulta ciertamente interesante. El Fiat Uno dispone de un mecanismo sencillo y no demasiado caro para transmitir el movimiento del motor a las ruedas de forma automática: Se llama variador continuo y cumple las funciones de cualquier cambio automático, pero prácticamente con infinitas relaciones. A diferencia de los cambios automáticos tradicionales, el variador continuo no tiene relaciones fijas impuestas por piñones. El movimiento se transmite mediante una correa metálica que une dos poleas y que permiten obtener infinidad de relaciones para adecuarse en cada momento a las condiciones óptimas de utilización. Para el conductor, sin embargo, el tipo de mecanismo influye poco, ya que se conduce de idéntica forma que cualquier otro cambio automático. Pero esta comodidad tiene su contrapartida a la hora de los consumos, ya que estos son mucho más altos que en el Fiat Uno de cambio manual. Ello es consecuencia de las mayores pérdidas de energía que soportan las transmisiones automáticas. También la sonoridad es superior a la del modelo manual. En carretera, el mayor inconveniente del Selecta es la falta de retención en curva con la palan-

1ª FIAT UNO SELECTA
El Fiat Uno automático resulta mucho más cómodo y práctico en un uso ciudadano y mantiene unas prestaciones semejantes con el manual.
Precio 1.523.489 Ptas.

2ª FIAT UNO 70 IE SX
El cambio manual proporciona una conducción más amena y entretenida, pero en ciudad es mucho menos práctico. Su consumo es menor que en el Selecta.
Precio 1.389.714 Ptas.
(Publicado en el Nº 425)

ca de cambio puesta en la posición de marchas largas. La mecánica es idéntica en ambos modelos. El motor está dotado de inyección monopunto y alcanza los 72 caballos de potencia. Su rendimiento es bueno y funciona con suavidad, salvo cuando el motor está frío. En prestaciones, el Uno con cambio manual supera al Selecta en velocidad punta y en aceleraciones, mientras que este último recupera mejor.

Las cualidades típicas de los Fiat Uno se siguen manteniendo en ambos modelos. La habitabilidad es excelente en ambos casos, y mantiene un acertado equilibrio entre estabilidad y comodidad, tanto en ciudad como en carretera.

FICHA TÉCNICA

	UNO SELECTA	UNO 70 IE SX
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.372
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	72CV(53Kw)/6.000	72CV(53Kw)/6.000
Par max/rpm	11mkg(108Nm)/3.250	11mkg(108Nm)/3.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	850	830
Acel. 0 a 100 km/h (s)	14,1	13,7
1.000 m. salida parada (s)	36,1	35,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,8	38,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	---	40,9
Vel. máx. (km/h)	159	163
Cons. urbano (l/100km)	9,8	7,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	5,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	7,9
Sonoridad a 90 km/ (db)	67,4	68,4
Frenada a 100 km/h (m)	56,9	48,1

FIAT UNO SELECTA

FIAT UNO 70 IE SX 5P

Motor 16 / 45



LA SOLUCION PARA LAS GRANDES CARGAS EN LA CIUDAD

SOBRE la base del popular Ford Fiesta, una serie de modificaciones dan como resultado el Ford Courier, vehículo comercial capaz de transportar un elevado volumen de carga. En total son cuatro los modelos que la gama Courier ofrece, constituidos por dos motores, uno de gasolina y otro diésel, y dos carrocerías, una Van y otra Kombi. Las diferencias entre ambas carrocerías se reducen a la ausencia, en la Van, de cristales laterales, de asientos en la zona de carga y la presencia, en esta misma versión, de una mampara de protección, para que

1º FORD COURIER 1.3
Buena relación precio/servicio. Es más barata, y tiene unas prestaciones más altas que la versión diésel.

Precio 1.226.000 Ptas.

2º FORD COURIER 1.8 D
La versión diésel tiene un menor consumo, aunque el pesado motor hace que su conducción sea algo menos ágil.

Precio 1.402.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 429).

FICHA TECNICA		
	COURIER 1.3	COURIER 1.8 D
Cilindrada (c.c.)	1.299	1.753
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador	Inyección diésel
Potencia max/rpm.	60CV(44,1Kw)/5.000	60CV(44,1Kw)/4.800
Par max/rpm.	10,3mkg(101Nm)/2.500	11,2mkg(110Nm)/2.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	960	...
Acel. 0 a 100 km/h (s)	15,9	17,9
1.000 m. salida parada (s)	37,6	38,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,2	39,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,9	43,2
Vel. máx. (km/h)	144,6	142
Cons. urbano (l/100km)	7,4	6,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	5,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	9,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,1	69,8
Frenada a 100 km/h (m)	46,1	47,1

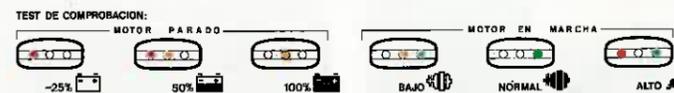
los bultos no golpeen a los pasajeros en caso de accidente o frenazo brusco.

Ninguno de los dos motores suministra una potencia exuberante, motivo por el cual este modelo tiene dificultades para competir en carretera, especialmente cargado a tope, con rivales de la talla de la Renault Express o la Citroën C-15, que disponen de versiones considerablemente más potentes. Pero para una utilización de reparto urbano, la Ford Courier puede desempeñar una labor muy destacable a causa de su elevado espacio de carga, al que se accede con facilidad. En el apartado de los motores, la diferencia entre el diésel y el gasolina se deja notar. El superior peso del motor de gasóleo se traduce en una dirección considerablemente más dura, con el inconveniente de que no se puede contar con dirección asistida en ninguno de los dos motores. Las prestaciones de ambos son muy similares, siendo ligeramente superiores en el motor de gasolina. El cambio se maneja con suavidad y las relaciones de las marchas están bien elegidas en ambos modelos. El equipamiento de la Courier es algo justo, aunque la versión Kombi es más completa que la Van, lo que contribuye a mejorar el aspecto y la comodidad. Las plazas delanteras son bastante cómodas, no así las traseras, que además cuentan con la incomodidad del acceso, sobre todo por el tamaño de la puerta.



NUEVO MODELO

...analizará el sistema eléctrico de su automóvil



DIMENSIONES: 85 x 44 x 17 mm.
PESO: 17 gramos

Sólo necesita enchufar el F-45 al encendedor de su automóvil, e inmediatamente la iluminación de sus LED's le indicarán el estado de carga de la batería y si el funcionamiento del alternador es correcto. Por la noche aconsejamos dejarlo conectado (LED encendido) como si fuera un aparato de alarma. No descarga la batería.

FERVE

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

PEUGEOT 106
XN 1.1

PEUGEOT 106
XR/XT 1.4

PEUGEOT 106
XSi



LAS VERSIONES XR Y XT, LAS MAS EQUILIBRADAS DE LA GAMA

La gama 106 de Peugeot ha salido al mercado compartiendo el mismo segmento que su hermano el 205. Son coches pequeños pero espaciosos, brillantes pero económicos, en definitiva polivalentes. La sencillez mecánica impera en el nuevo producto, pues son motores conocidos, suspensiones más que probadas, etc. Pero sin embargo, el exterior ha sido estudiado para mantener la imagen del 205, ofreciendo a su vez una buena dosis de novedad. Las tres mecánicas son los conocidos motores TU de 1,1 y 1,4 litros con carburador o in-

yección y 60, 75 y 100 caballos. El motor más pequeño va montado en dos modelos, base de gama, en acabados XN y XR. Se mueve con bastante soltura, sobre todo en ciudad, y en carretera mantiene cruces de 130 kilómetros por hora sin ningún problema. El motor de 1,4 litros desarrolla 75 caballos, y es el más equilibrado, tanto por precio como por equipamiento o prestaciones. Supera los 175 kilómetros por hora y su consumo medio ponderado apenas llega a los 7 litros cada 100 kilómetros. El único inconveniente es el nivel sonoro, bastante

molesto a partir de las 3.000 revoluciones.

El más potente de todos es el XSi, un auténtico juguete de 100 caballos de potencia que además cuenta con unos desarrollos del cambio ultracortos. Las suspensiones firmes y unos tarados más bien duros permiten, junto a unos neumáticos de medida importante y un chasis tremendamente rígido, que el XSi pase por las curvas más cerradas a un ritmo endiablado, sin poner al conductor en apuros en ningún momento. Una de las pocas pegajos viene del lado de la dirección, algo lenta y pesada, y que en zonas mal asfaltadas transmite al conductor ciertas vibraciones.

FICHA TECNICA			
	1.1	1.4	1.4i
Cilindrada c.c.	1.124	1.781	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	60CV(44kw)/5.800	75CV(55kw)/5.800	100CV(72kw)/6.500
Par máx./rpm.	8,9mkg(87nm)/3.200	11,6mkg(114nm)/3.800	13,2mkg(126nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 4 ó 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	780	820	860
Acel. 0-100 km/h (s)	13,9	11,4	10,5
1.000 m. salida parada	35,6	33,5	32,0
Rec. 1km desde 40km/h IV	37,8	35,5	34,2
Rec. 1km desde 40km/h V	41,1	39,5	38,3
Velocidad máx. (km/h)	155,5	176,3	186,2
Cons. urbano (l/100 km)	7,7	7,4	8,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,0	5,4	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,6	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	67,2	68,8
Frenada a 100 km/h (m)	53,2	44,0	42,9

PEUGEOT 106 XN 1.1
Excelente comportamiento en ciudad. Consumos muy ajustados y unas prestaciones suficientes.
Precio 1.049.023 Ptas.

PEUGEOT 106 XT 1.4
La versión equipada con el motor de 1,4 litros resulta la más equilibrada, tanto en prestaciones como en consumo y equipamiento.
Precio 1.381.052 Ptas.

PEUGEOT 106 XSi
Es el deportivo de la gama. Ideal para sensaciones fuertes a un precio no demasiado alto.
Precio 1.616.842 Ptas.
(Publicado en el Nº421)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.390 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Un carburador de doble cuerpo.** Potencia máxima: **80 CV (57,5Kw) a 5.750 rpm.** Par máximo/rpm: **11,1 mkg (107 nm)/3.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Automática de 3 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **870 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **19,7 s.** 1.000 m. salida parada: **39,7 s.** Velocidad máxima: **165,3 km/h.** Consumo urbano: **9,6 l/100 km.** A 90 km/h: **7,3 l/100 km.** A 120 km/h: **9,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,4 m.** (Publicado en el Nº 429)

El lujo en su más amplio sentido de la palabra ha llegado también al Clio, al igual que ha sucedido con el resto de la gama Renault. Exteriormente, el Clio Baccara tiene diferencias con respecto al resto de la gama Clio. Por un lado, sólo se comercializa con carrocería de tres puertas y, por otro, los tonos de la pintura que se pueden elegir son también exclusivos, aunque en cualquier caso, la gran diferencia está en el interior. Nada más entrar, podemos contemplar un sinfín de detalles muy lujosos, dignos



RENAULT CLIO
BACCARA

LUJO A LA MEDIDA

VIRTUDES ● Equipamiento completo ● Calidad de materiales ● Conducción en ciudad.

DEFECTOS ● Sistema de cambio superado ● Precio alto ● Utilización limitada en carretera.

de coches de mucha más categoría. Los asientos están tapizados en cuero, aunque pecan de ser demasiado mullidos. También el volante, de diseño similar al del 16V, está revestido de este material, y tiene un tacto muy agradable. Para distinguirlo aún más, cuenta con inserciones de madera noble en el salpicadero y

en todas las puertas. El Baccara 1.4 comparte los mismos conceptos de suspensiones y frenos que la versión normal, equipada con esta motorización, aunque la diferencia está en el empleo de un caja de cambios automática.

Precio 1.972.900 Ptas.

CONCEPTO DIFERENTE

VIRTUDES ● Polivalencia ● Capacidad de carga ● Mecánica y acabados.

DEFECTOS ● Consumo ● Asientos traseros ● Posición del portón abierto.

exteriores del vehículo y sus prestaciones, lo equiparan a cualquier coche de cuatro metros, mostrándose igualmente ágil y manejable, sobre todo si contamos con la dirección asistida. Los 80 caballos de potencia del motor Energy 1.4 dotan a la Express de unas prestaciones inusuales en una furgoneta, especial-

mente en el apartado de las recuperaciones. A la hora de cargar, la Express se convierte en un auténtico pozo sin fondo, lo que no afecta para nada a las cualidades dinámicas del coche, aunque se transporte más de media tonelada de peso.

Precio 1.936.768 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.390 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Un carburador de doble cuerpo.** Potencia máxima: **80 CV (41,5Kw) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **11,1 mkg (107 nm)/4.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera, asistida opcionalmente.** Frenos (del/tras): **Discos/Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **890 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,9 s.** 1.000 m. salida parada: **34,8 s.** Velocidad máxima: **159,6 km/h.** Consumo urbano: **10,6 l/100 km.** A 90 km/h: **5,5 l/100 km.** A 120 km/h: **8,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **39,6 m.** (Publicado en el Nº 425)



RENAULT
EXPRESS 1.4
RN

LA SORPRESA DEL TAMAÑO



En ciudad, es difícil conducir con agilidad y encontrar un sitio donde aparcar. Con el nuevo Peugeot 106, esto no representa ningún problema, porque, aunque grande y amplio por dentro, es uno de los automóviles más compactos que se puede disfrutar, ofreciendo una increíble

maniobrabilidad en cualquier situación.

En su interior, la columna de dirección, situada en plano superior, aumenta aún más su amplitud, proporcionando más espacio para maniobrar, mientras que el volante, de inercia reducida, asegura un control de alta precisión en la conducción. Además, su motor ha sido

creado para ofrecer no sólo una gran potencia cuando se necesita, sino también la mejor respuesta a bajas velocidades, y su visibilidad, gracias a las grandes superficies acristaladas, es realmente espléndida. Todo ello hace posible que la conducción en ciudad se convierta en un auténtico placer.

Así pues, con el nuevo Peugeot 106, prepárese para sentirse admirado. Es el precio que hay que pagar por el éxito.

PEUGEOT 106
LA REVOLUCIÓN DEL ESPACIO

 **PEUGEOT**
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

**MINI
AFTER EIGHT**



VUELVE EL MAS PEQUEÑO

VIRTUDES ● Personalidad ● Agilidad en ciudad ● Consumos reducidos

DEFECTOS ● Cambio impreciso ● Rebotos de las suspensiones ● Detalles de acabado

El Mini es uno de esos coches que a pesar del paso de los años, sigue manteniendo el mismo encanto de siempre. Ahora, y de la mano de Rover España, se puede volver a disfrutar de tan particular modelo. Nada más verlo, nos damos cuenta de que se trata del Mini de toda la vida. Tan sólo se distin-

gue por las ruedas de más tamaño, doce pulgadas en lugar de diez. Sus apenas tres metros de longitud hacen que en ciudad se desenvuelva con una agilidad pasmosa, permitiéndonos, además, aparcar en sitios en los que parece imposible que quepa un coche. Por dentro hay más diferencias con respecto a los

FICHA TECNICA

Cilindrada: **998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Un carburador monocuerpo**. Potencia máxima: **41 CV (30Kw) a 5.250 rpm**. Par máximo/rpm: **6,9 mkg (68 nm)/2.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 4 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos /Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **675 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **21,9 s**. 1.000 m. salida parada: **41,1 s**. Velocidad máxima: **127 km/h**. Consumo urbano: **5,7 l/100 km**. A 90 km/h: **5,4 l/100 km**. A 120 km/h: **8,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,8 m**. (Publicado en el Nº 412).

modelos más antiguos. El cuadro de instrumentos ya no está en el centro, sino que se encuentra detrás del volante, y el salpicadero presenta otro diseño, algo más moderno. La mecánica sigue siendo básicamente la misma que equipaba este modelo. Sus 42 caballos le permiten moverse con gran agilidad, sobre todo en ciudad, pero los desarrollos del cambio, algo largos, le penalizan en carretera, pero le favorecen en el consumo.

Precio 1.035.000 Ptas.

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

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



Preveniente de garantizar equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo con los que se ven suministrados a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe - s/n • Teléfono 72 02 00
Asentado 9007 • Telefax 7202 18
Telegemas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



Motor 16

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.



Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amabilidad.

Aprovéchese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de **13.520 ptas.** deseo 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. _____ Dirección _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno. _____

Precio suscripción Motor 16

España	13.520 ptas	América, África	30.680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	23.400 ptas	Asia, Oceanía	41.600 ptas



ALFA 33 1.5 IE

ALFA 33 1.7 IE
S. WAGON

ALFA 33 1.7 IE
16V

ALFA 33 1.7 IE
16V Q

ALFA 33 1.7 IE
PERMANENT 4



A FONDO / MEDIOS

UN AÑO DE PRUEBAS

TALANTE DEPORTIVO PARA TODOS LOS GUSTOS

CON la inclusión del Alfa Romeo 33 en su versión familiar Sport Wagon y del modelo más deportivo con tracción a las cuatro ruedas, el Permanent 4, la marca italiana completaba una gama que, a partir de ese momento, ofrecía un tipo de vehículo para todos los gustos y necesidades.

Desde la mecánica de 1,3 litros con 88 caballos de potencia hasta el motor con culata de dieciséis válvulas y 137 caballos, la gama 33 ofrece unas motorizaciones con mucho nervio y un carácter plenamente deportivo.

El nuevo Alfa 33 1.7 ie 16V Permanent 4 erradica por completo la falta de motricidad de la que pecan incluso las versiones menos potentes, ganando además en estabilidad y agarre en condiciones de adherencia difíciles.

Un equipo exclusivo con volante

ALFA 33 1.5 IE
La inyección electrónica le hace perder buena parte del nervio que tenía, pero los consumos han mejorado sensiblemente.
Precio 1.683.042 Ptas.

ALFA 33 1.7 IE S. WAGON
La carrocería familiar resulta muy práctica sin perder nada de atractivo. Buen compromiso entre un familiar y un deportivo.
Precio 1.976.575 Ptas.

ALFA 33 1.7 IE 16V
Recurre a una carrocería más clásica y discreta sin renunciar a unas prestaciones de primera.
Precio 2.043.944 Ptas.

ALFA 33 16V Quadrifoglio
Un motor excelente y prestaciones de primer orden son las notas representativas de este modelo.
Precio 2.122.861 Ptas.

ALFA 33 16V Permanent 4
Un comportamiento muy mejorado y un equipamiento más exclusivo le dan la personalidad más deportiva.
Precio 2.578.079 Ptas.

(Publicado en el nº 402)

Nardi forrado en cuero y unos excelentes asientos Recaro terminan de dar el toque personal del Permanent 4.

El sensacional motor de 16 válvulas se utiliza también en el Alfa 33 1.7 IE 16V, un modelo que prescinde de los aditamentos deportivos y aerodinámicos que caracterizan al Alfa 33 16V Quadrifoglio y que está dirigido a clientes que prefieran una línea más discreta.

El Quadrifoglio, por su parte, resulta muy llamativo y, gracias al excelente motor de 137 caballos, permite mantener un ritmo endiablado en todo momento, invitando a exprimir la mecánica sin contemplaciones.

En el apartado que no da la talla ninguno de los Alfa 33 es en el mando del cambio, que sigue resultando impreciso en su manejo. Tampoco el tacto de los frenos es del agrado de todos ya que resulta algo esponjoso en su accionamiento, aunque las cifras de frenada se mantienen en un nivel aceptable.

El otro lado de la balanza lo configura la versión Sport Wagon, un excelente compromiso entre coche de-

portivo y vehículo familiar. Con un acertado diseño y una capacidad de carga muy mejorada es una de las opciones más interesantes dentro de su segmento.

Los interiores de la gama 33 han mejorado sensiblemente frente a sus antecesores pero todavía que-

dan pequeños detalles que se podrían mejorar con facilidad. Las banquetas de los asientos resultan algo cortas, pero el mullido es acertado y pueden realizarse grandes trayectos sin cansancio.

En el apartado de equipamiento los Alfa 33 están bien servidos y hasta

en las versiones más económicas se incluyen de serie los elevallas eléctricos y el cierre centralizado. Gracias al excelente rendimiento que tienen los motores, incluir la opción del aire acondicionado no representa una merma importante de prestaciones en ninguna versión.

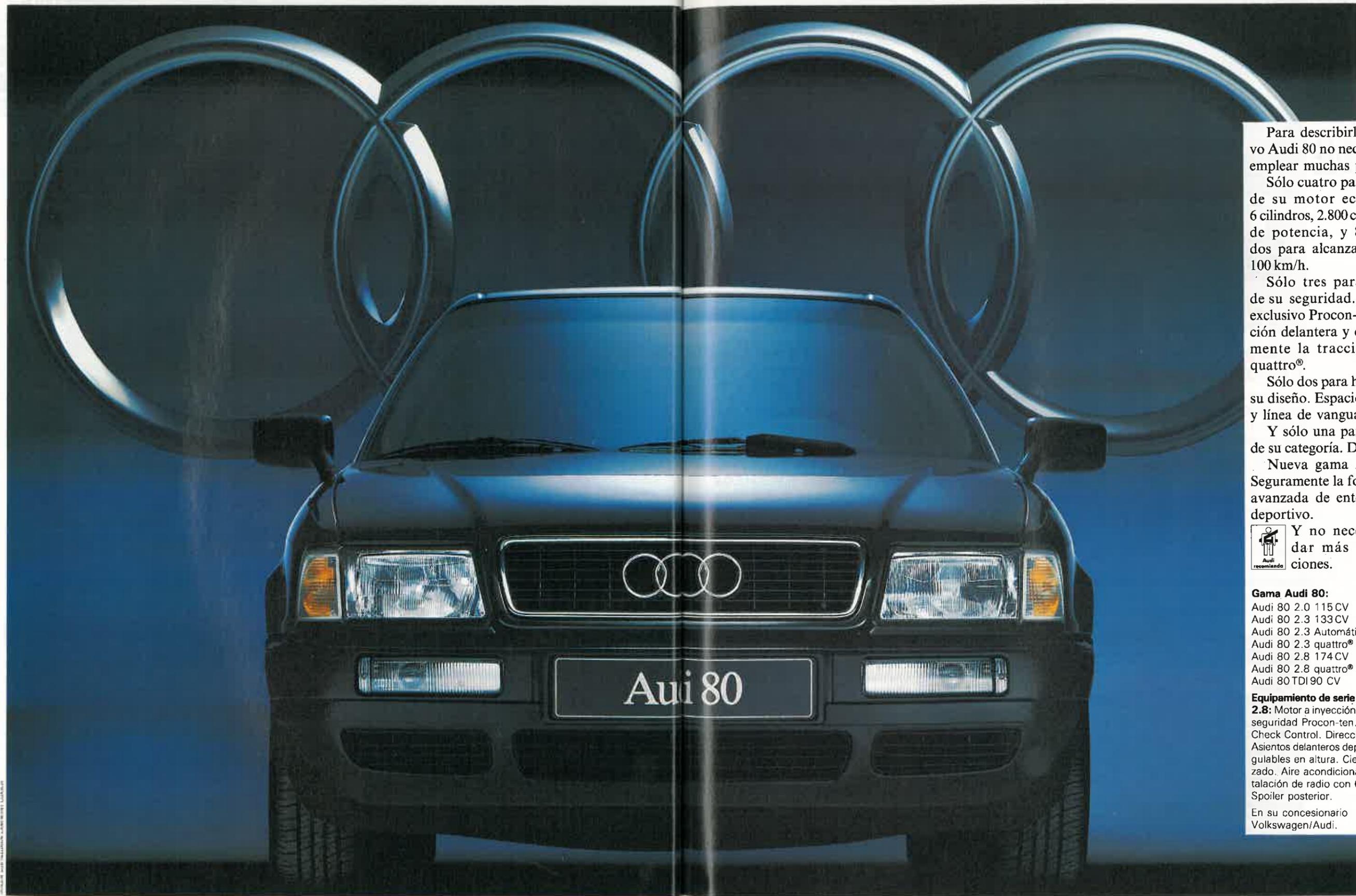
FICHA TÉCNICA

	33 1.5 IE	33 1.7 IE S. W.	33 1.7 IE 16V	33 1.7 IE 16V Q.	PERMANENT 4
Cilindrada (c.c.)	1.490	1.712	1.712	1.721	1.781
Nº de cilindros	4	4	4	4	4
Nº de válvulas por cilindro	2	2	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica				
Potencia máx./rpm.	98cv(71kw)/6.000	110cv(79kw)/5.800	137cv(98kw)/6.500	137cv(98kw)/6.500	137cv(98kw)/6.500
Par máx./rpm.	13,1mkg(126nm)/4.500	15,5mkg(148nm)/4.500	16,4mkg(157nm)/4.600	16,4mkg(157nm)/4.600	16,4mkg(157nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Integral permanente
Caja de cambios	Manual 5 vel.				
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Discos
Peso (kg)	970	970	1.000	1.015	1.020
Acel. 0-100 km/h (s)	12,3	12,8	9,7	9,5	9,4
1.000 m. salida parada (s)	34,1	34,2	30,7	30,5	30,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,2	34,6	34,1	33,7	34,5
Rec. 1km desde 40km/h en V	40,7	38,7	38,3	37,4	38,2
Vel. Máx (km/h)	177,6	175	207	210	202,9
Consumo urbano (l/100km)	8,2	11,3	10,5	10,3	10,7
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,9	7,2	7,0	7,0	6,2
Cons a 120 km/h (l/100km)	8,8	9,2	9,4	9,2	9,3
Sonoridad a 90km/h (dB)	68,2	69,9	68,6	68,6	67,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,8	45,3	43,2	43,2	43,5

A FONDO / MEDIOS

UN AÑO DE PRUEBAS

Nuevo Audi 80:
Deportivo, 6 cilindros, 2.800 cc y 174 CV. ¿Necesita más explicaciones?



Para describirle el nuevo Audi 80 no necesitamos emplear muchas palabras.

Sólo cuatro para hablar de su motor ecológico: 6 cilindros, 2.800 cc, 174 CV de potencia, y 8 segundos para alcanzar de 0 a 100 km/h.

Sólo tres para hablar de su seguridad. Sistema exclusivo Procon-ten, tracción delantera y opcionalmente la tracción total quattro®.

Sólo dos para hacerlo de su diseño. Espacio interior y línea de vanguardia.

Y sólo una para hablar de su categoría. Deportivo.

Nueva gama Audi 80: Seguramente la forma más avanzada de entender un deportivo.



Y no necesitamos dar más explicaciones.

Gama Audi 80:

Audi 80 2.0 115 CV
Audi 80 2.3 133 CV
Audi 80 2.3 Automático 133 CV
Audi 80 2.3 quattro® 133 CV
Audi 80 2.8 174 CV
Audi 80 2.8 quattro® 174 CV
Audi 80 TDI 90 CV

Equipamiento de serie del Audi 80

2.8: Motor a inyección. Sistema de seguridad Procon-ten. ABS. Auto Check Control. Dirección asistida. Asientos delanteros deportivos y regulables en altura. Cierre centralizado. Aire acondicionado. Preinstalación de radio con 6 altavoces. Spoiler posterior.

En su concesionario Volkswagen/Audi.

A la vanguardia de la técnica



CITROËN ZX
1.4 AVANTAGE

CITROËN ZX
1.6 AURA

CITROËN ZX
1.9 VOLCANE



EMPEZARON EN EL DESIERTO Y ACABARON EN LA GRAN CIUDAD

La primera aparición del Citroën ZX fue para competir en el mundo de los raids. Y con el laurel de haber ganado en el París-Dakar de 1991, llegó desde el desierto africano hasta la gran ciudad para situarse con buen pie en el segmento de los familiares polivalentes.

Tuvimos entonces la oportunidad de conocer los tres tipos de mecánicas existentes en sus respectivos modelos.

La primera sensación al volante de un ZX es la de familiaridad con otros modelos del grupo PSA. El tacto de la palanca de cambios, el

sonido de los motores, la excelente estabilidad, el diseño de los interiores y un sin fin de características propias de la firma francesa.

El modelo con el motor más pequeño, el 1,4 litros de 75 caballos de potencia llama la atención por su excelente rendimiento. Tanto es así, que incluso obtiene un nivel de prestaciones similar al modelo con el motor de 1.580 centímetros cúbicos y 15 caballos más de potencia.

El ZX 19 Volcane se sitúa como tope de gama. Con el excelente motor de 1,9 litros, 130 caballos de potencia y una configuración depor-

tiva, este modelo cubre su faceta prestacional notablemente.

Una estabilidad sorprendente es común a todos los Citroën ZX y parte del secreto de este logro se debe a un sistema de ruedas traseras autodireccional.

En el interior se ha incorporado un sistema de guías que permite desplazar longitudinalmente los asientos traseros y de esta forma variar el espacio de las plazas traseras o del maletero según convenga.

La denominación Avantage, Aura y Volcane se corresponde con el nivel de equipamiento y en los ZX se mantiene la tónica general de la marca de equipar al máximo sus modelos.

FICHA TECNICA			
	1.4	1.6i	1.9i
Cilindrada c.c.	1.360	1.580	1.905
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Carburador	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	75CV(55kw)/5.800	90CV(66kw)/6.400	130CV(95kw)/6.000
Par máx./rpm.	11,8mkg(115nm)/3.800	13,5mkg(132nm)/3.000	16mkg(159nm)/3.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremaillera	Cremaillera asist. (opc.)	Cremaillera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos
Peso (kg)	945	995	1.025
Acel. 0-100 km/h (s)	12,0	11,9	8,2
1.000 m. salida parada	33,8	33,9	30,6
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,7	35,4	31,7
Rec. 1km desde 40km/h V	39,8	39,2	34,8
Velocidad máx. (km/h)	170	174	200
Cons. urbano (l/100 km)	9,5	11,5	10,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,0	8,9	9,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,1	9,6	9,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	73,1	65,9	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	52,1	51,4	51,5

CITROËN ZX 14 AVANTAGE

Excelente rendimiento del motor y unas cualidades ruterías magníficas.

Precio 1.606.778 Ptas.

CITROËN ZX 16 AURA

Unos desarrollos excesivamente largos le restan prestaciones al motor. El equipamiento es muy equilibrado.

Precio 1.825.982 Ptas.

CITROËN ZX 19 VOLCANE

Comportamiento excepcional y prestaciones deportivas. Tiene el equipamiento más completo y la estética más agresiva.

Precio 2.134.859 Ptas.
(Publicado en el Nº 394).

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.905 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **71 CV (51Kw) a 4.600 rpm.** Par máximo/rpm: **12,5 mkg (122 nm)/2.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremaillera asistida (opc.).** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.035 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,7 s.** 1.000 m. salida parada: **37,5 s.** Velocidad máxima: **166,2 km/h.** Consumo urbano: **7,1 l/100 km.** A 90 km/h: **5,1 l/100 km.** A 120 km/h: **7,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **51,4 m.** (Publicado en el Nº 421).

CON el ZX Diesel, Citroën ha conseguido un excelente equilibrio al unir una carrocería de corte familiar con un motor de excelente rendimiento que empuja mucho y gasta poco, el XUD 1.9.

Esta es la misma mecánica que ya se utilizaba en el BX y en el Peugeot 405 y que ha sido mejorada para llegar hasta los 71 caballos de potencia.

En cuanto se empieza a rodar llama la atención la buena voluntad del motor para empujar y, aunque no tiene la alegría de los modernos

DE Daihatsu sólo conocíamos en España sus modelos todo terreno. Con la incorporación del Applause en su oferta, Daihatsu a pasado a ofrecer un turismo que, debido a sus contornos redondeados, disimula su tamaño real, siendo mayor de lo que aparenta. El Applause mide exactamente lo mismo que un Renault 19 Chamade y por lo tanto ofrece unas cualidades familiares muy similares.

Llama la atención su portón trasero en una línea de tres volúmenes, aunque el Applause no aprove-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.589 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **105 CV (77Kw) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **13,7 mkg (134 nm)/4.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual, de 5 velocidades.** Dirección: **Cremaillera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **930 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,6 s.** 1.000 m. salida parada: **32,3 s.** Velocidad máxima: **184,0 km/h.** Consumo urbano: **7,9 l/100 km.** A 90 km/h: **5,4 l/100 km.** A 120 km/h: **7,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **52,1 m.** (Publicado en el Nº 417).



AHORRADOR CON GARRA

VIRTUDES ● Rendimiento del motor ● Comportamiento noble ● Coche funcional

DEFECTOS ● Ruido a baja velocidad ● Maletero pequeño ● Rueda de recambio expuesta

turbodiésel, tampoco tiene mucho que envidiar de estos. Además, los consumos son contenidos teniendo en cuenta el nivel de prestaciones que se consiguen.

Por lo demás, no hay grandes diferencias con el resto de los modelos ZX, destacando una vez más en el apartado de comportamiento.

El interior mantiene la funcionalidad del resto de sus hermanos de gama y el equipamiento es razonable, aunque los elevadores eléctricos y el cierre centralizado deberían estar incluidos dentro del equipamiento de serie.

Precio 1.761.510 Ptas.

FRAGANCIA ORIENTAL

VIRTUDES ● Equilibrio general ● Portón trasero ● Suavidad de los mandos

DEFECTOS ● Poca altura de las plazas traseras ● Aspecto de los plásticos del salpicadero ● Precio

cha al máximo las posibilidades de este diseño.

En el interior, las plazas traseras resultan ser un tanto justas para tres ocupantes, mimando más a los pasajeros delanteros. Los mandos están bien situados y funcionan con gran suavidad, este es el caso de la palanca de cambios, los pedales y

la dirección, que es asistida de serie.

El motor, a pesar de ser de 16 válvulas no es un prodigio de potencia, pero resulta suficiente para mover el Applause con energía. Destaca por un consumo muy afeitado.

Precio 2.158.835 Ptas.



CITROËN ZX
1.9 D
AVANTAGE

DAIHATSU
APPLAUSE
1.6 IX 16V

Motor 16 / 59

FORD ESCORT CLX 1.3



CIUDADANO MEDIO

VIRTUDES ● Consumos bajos ● Precio ajustado ● Buena habitabilidad

DEFECTOS ● Desarrollos largos ● Frenos poco resistentes al uso ● Asientos delanteros blandos

La versión más asequible de la gama Escort es este modelo con motor de 1.297 centímetros cúbicos y 63 caballos de potencia. Sus dos principales argumentos son económicos por excelencia: tiene un consumo envidiable por otros modelos similares y es un ciudadano de primer orden.

Unos desarrollos del cambio demasiado largos son los causantes de que las prestaciones no sean excesivamente buenas, pero colaboran decisivamente en la moderación del consumo.

Como buen familiar, el Escort CLX 1.3 resulta muy confortable, con una amplitud interior destacable y

APUESTA ESTETICA

VIRTUDES ● Línea acertada ● Consumo a velocidad moderada ● Sensación de amplitud

DEFECTOS ● Acceso a las plazas posteriores ● Sonoridad ● Maletero pequeño y de acceso complicado

No cabe duda de que lo que más llama la atención del nuevo Honda Civic es su llamativa estética. Con unas líneas redondeadas y un perfil afilado se obtiene una excelente penetración aerodinámica y una apariencia muy atractiva.

El motor emplado recurre a una culata de dieciséis válvulas para sa-

car 90 caballos de potencia a los 1.500 centímetros cúbicos de cilindrada. Sin demasiada potencia a pocas revoluciones resulta sorprendente que sea todavía más perezoso cuando va muy revolucionado, pero el buen escalonamiento y manejo del cambio invita a ser utilizado con asiduidad para conseguir unas



HONDA CIVIC LSI 16V

60/ Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.297 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Carburador.** Potencia máxima: **63 CV (44Kw) a 5.000 rpm.** Par máximo/rpm: **10,3 mkg (101 nm)/3.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Antibloqueo de frenos **opcional.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-independiente.** Peso en orden de marcha: **920 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,7 s.** 1.000 m. salida parada: **38,0 s.** Velocidad máxima: **153,1 km/h.** Consumo urbano: **7,3 l/100 km.** A 90 km/h: **5,2 l/100 km.** A 120 km/h: **7,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **48,7 m.** (Publicado en el Nº 388).

un tarado de las suspensiones que contribuye muy directamente a la comodidad de los pasajeros.

Lo que no está a la altura es la resistencia de los frenos, que se fatigan con facilidad cuando se les exige algo más de esfuerzo.

La utilización de este coche será satisfactoria para todo aquel que busque un coche cómodo, fácil de conducir y con una buena capacidad interior, dejando a un lado las prestaciones deportivas.

Precio 1.468.000 Ptas.

prestaciones buenas. En el apartado de estabilidad, el Civic resulta sobresaliente, y tanto frenos como dirección cumplen perfectamente su cometido. Un acabado interior impecable propio de la marca afianza la sensación de calidad del Civic, que dispone de un equipamiento muy completo que incluye los elevallunas y retrovisores eléctricos, el cierre centralizado y la dirección asistida, dejando el aire acondicionado como opción recomendada.

Precio 2.058.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.493 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica de doble punto.** Potencia máxima: **90 CV (66Kw) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **12,3 mkg (121 nm)/2.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **950 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,0 s.** 1.000 m. salida parada: **33,6 s.** Velocidad máxima: **184,0 km/h.** Consumo urbano: **7,9 l/100 km.** A 90 km/h: **6,5 l/100 km.** A 120 km/h: **8,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **55,3 m.** (Publicado en el Nº 424).g1

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.840 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **131 CV (96Kw) a 6.500 rpm.** Par máximo/rpm: **16,3 mkg (160 nm)/4.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Antibloqueo de frenos. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.075 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,4 s.** 1.000 m. salida parada: **31,1 s.** Velocidad máxima: **196,9 km/h.** Consumo urbano: **9,5 l/100 km.** A 90 km/h: **6,1 l/100 km.** A 120 km/h: **8,7 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **46,3 m.** (Publicado en el Nº 410).

El Mazda 323 F es un coche un tanto exclusivo por sus formas, su impecable acabado y un equilibrio mecánico pocas veces conseguido.

Unos ligeros retoques estéticos y un equipamiento mejorado fueron el motivo de que este coche volviese a ser protagonista de nuestras páginas. En el exterior se incorpora el nuevo emblema de la marca, se montan unas llantas de aleación de catorce pulgadas y el doble alerón trasero se integra en la carrocería al ir pintado en el mismo color.

Los japoneses tienen fama de copiar todo y mejorarlo. En el caso del Nissan Sunny GTi esta idea se ajusta bastante a la realidad, pues han copiado el concepto de vehículo polivalente de carácter deportivo, inventado concretamente por Volkswagen en su Golf GTi y han mejorado en muchos aspectos a sus oponentes europeos.

En el Nissan Sunny GTi se ha conseguido una estética de innegable aspecto deportivo que recurre a grandes alerones, faldillas laterales, llantas de aleación de buenas

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **143 CV(105Kw) a 6.400 rpm.** Par máximo/rpm: **18,2 mkg (178 nm)/4.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Antibloqueo de frenos. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.100 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,7 s.** 1.000 m. salida parada: **29,9 s.** Velocidad máxima: **210 km/h.** Consumo urbano: **10,2 l/100 km.** A 90 km/h: **6,6 l/100 km.** A 120 km/h: **8,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **33,8 m.** (Publicado en el Nº 401).



MAZDA 323 F 16V

UN CHICO MUY VIVO

VIRTUDES ● Mecánica ● Comportamiento ● Calidad y acabados.

DEFECTOS ● Maletero reducido ● Sonoridad en carretera ● Aireación del habitáculo.

En el interior se varía la localización del mando eléctrico de los retrovisores, se incorporan asideros laterales en las puertas, se rediseñan y mejoran los asientos, se cambia el tapizado interior, se ponen cinturones de seguridad en las plazas traseras y hay una nueva guanteira en el lado del conductor.

Con esto y un equipamiento de primera, que incluye hasta el ABS y el aire acondicionado, se conforma un excelente modelo de talante deportivo que recurre a una carrocería de cinco puertas para hacer más cómoda una utilización familiar.

Precio 2.982.400 Ptas.

EL RETO DE ORIENTE

VIRTUDES ● Buen comportamiento ● Equipamiento muy completo ● Relación calidad/precio.

DEFECTOS ● Instrumentación pobre ● Maletero pequeño ● Espacio de las plazas traseras.

dimensiones y unos neumáticos de considerable anchura. A esto se ha unido un bastidor muy rígido, unas suspensiones enérgicas, una dirección asistida muy eficaz, un cambio rápido y preciso, unos frenos excelentes y un potente motor de dos litros y dieciséis válvulas que arroja 143 caballos de potencia y le permi-

te tocar los 210 kilómetros por hora de velocidad punta.

Si además decimos que el equipamiento del Nissan Sunny tiene de todo, aire acondicionado y ABS inclusive, la oferta no puede ser más tentadora.

Precio 2.633.000 Ptas.



NISSAN SUNNY GTI

Motor 16 / 61

Para hacer deporte, hay que tener un corazón sano.



Bassat, Ogilvy & Mather

* Precio recomendado en Península y Baleares. Oferta válida este mes para vehículos en stock. I.V.A., transporte y promoción incluidos.



Nuevo Escort XR3i. 16V.

Un corazón en perfecta forma es imprescindible para llegar a una combinación excitante de tecnología y prestaciones. Por eso, el nuevo XR3i

16V. presenta un cambio importante de planteamiento, no sólo en los rendimientos de los propulsores multiválvulas, sino por su comportamiento diná-

mico. Pero aún más interesante que hablar de él, es saber qué opinan los críticos automovilísticos:

"Los motores muestran un funcionamiento intachable, con una brillante respuesta en alta y rápidas subidas de régimen". (Coche Actual).

"El resultado es una espectacular mejora en comportamiento". (Autopista).

"La posición de conducción está

muy conseguida y los asientos de serie son casi perfectos". (Motor 16).

"Esta línea muestra un prioritario respeto por el medio ambiente al ofrecerse solamente acompañada por el necesario catalizador". (Coche Actual).

"El XR3i, encaja perfectamente en lo que se exige a un deportivo de tipo medio. En cualquiera de sus dos versiones, ofrece unas prestaciones



brillantes". (Motor 16).

Sólo tú puedes descubrir el placer de conducirlo. Ven a sentir su nuevo corazón.

Escort XR3i desde 1.801.000* ptas.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

OPEL ASTRA
1.4i GLS

OPEL ASTRA
2.0i GT

OPEL ASTRA
2.0 GSi



OPEL ASTRA
2.0 GSi 16V

OPEL ASTRA
1.7 TD

A FONDO / MEDIOS
UN AÑO DE PRUEBAS

A FONDO / MEDIOS
UN AÑO DE PRUEBAS

DESAFIO VERDE: TODAS LAS VERSIONES CON CATALIZADOR

Al finales del pasado año, Opel sustituía el Kadett por un nuevo modelo mucho más evolucionado: el Opel Astra.

Al diseñar este modelo se dio especial importancia a los aspectos más criticables del Kadett, tales como la habitabilidad de las plazas posteriores o la motricidad en algunas de sus versiones. Lo cierto es que estos aspectos, y otros muchos, han sido mejorados y el Astra aventaja claramente a su predecesor.

Motor 16 tuvo la oportunidad de probar cinco versiones de la gama Astra y la apreciación general fue satisfactoria.

Opel ha tenido muy en cuenta las nuevas tendencias ecológicas del momento y ha catalizado todas las versiones con motor de gasolina. El más modesto es el Astra 1.4i, que con un motor de 60 caballos resulta

ASTRA 1.4i GLS
Familiar interesante que peca de tener unos desarrollos del cambio excesivamente largos para su potencia.
Precio 1.763.500 Ptas.

ASTRA 2.0i GT
El conjunto es muy homogéneo, con un motor excelente y una relación de calidad y confort muy buena.
Precio 1.938.000 Ptas.

ASTRA 2.0 GSi
Comportamiento muy noble y calidad de acabado elevada. Rendimiento del motor brillante.
Precio 2.091.000 Ptas.

ASTRA GSi 16V
El deportivo por excelencia. Tiene uno de los mejores motores de 16V del mercado. Equipamiento completísimo.
Precio 2.533.500 Ptas.

ASTRA 1.7 TD
Una buena opción a tener en cuenta entre los turbodiesel de su segmento.
No se comercializa (Probado en el nº 419)

el Astra más básico y económico. A continuación le sigue el Astra 1.6i, que en el momento de nuestra prueba no se comercializaba todavía y se sitúa, con una potencia de 100 caballos, como el modelo intermedio entre la versión 1.4i y el Astra con motor de dos litros y 115 caballos. Esta última mecánica es la que utilizan tanto el Astra 2.0i GT como el Astra GSi. El primero resulta muy interesante para el que busque un coche familiar de buenas prestaciones, y el GSi está planteado con una filosofía más deportiva y recurre a una estética muy agresiva.

En lo más alto de la gama se sitúa el modelo más potente y rápido, el Astra GSi 16V, que utiliza la misma base mecánica con 1.998 centímetros cúbicos, pero recurre a una culata de cuatro válvulas por cilindro para alcanzar los 150 caballos de potencia.

Como complemento a estas versiones de gasolina también tuvimos la oportunidad de probar el Astra 1.7 turbodiesel, un modelo que todavía no está en el mercado pero que gracias a sus 82 caballos de

potencia se situará entre lo mejor de su segmento.

Todos los Astra han mejorado frente a los Kadett en elementos mecánicos en frenos, dirección, que ahora es asistida en casi todos los modelos y las suspensiones, que aunque siguen resultando algo sua-

ves en los Astra que no utilizan las siglas GSi, resultan más efectivas que en los anteriores Kadett.

En cualquiera de sus niveles de equipamiento, los Astra ofrecen unos interiores de diseño racional y moderno. Además, se utilizan unos materiales para su fabricación de

calidad y el acabado está muy bien rematado. En el equipamiento interior se ha hecho un gran esfuerzo en ofrecer los Astra los más completos posibles y la versión tope, el GSi 16V, incluye de serie elementos como el ABS y el sistema de tracción antipatinamiento ETC.

FICHA TÉCNICA

	ASTRA 1.4i	ASTRA 2.0i GT	ASTRA 2.0 GSi	ASTRA GSi 16V	ASTRA 1.7 TD
Cilindrada (c.c.)	1.388	1.998	1.998	1.998	1.686
Nº de cilindros	4	4	4	4	4
Nº de válvulas por cilindro	2	2	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba de inyección
Potencia máx./rpm.	60cv(44kw)/5.200	115cv(85kw)/5.400	115cv(85kw)/5.400	150cv(110kw)/6.000	82cv(60kw)/4.400
Par máx./rpm.	11,5mkg(113nm)/2.800	17,3mkg(170nm)/2.600	17,3mkg(170nm)/2.600	20,0mkg(196nm)/4.800	17,1mkg(168nm)2.400
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel.				
Dirección	Cremallera asistida				
Frenos (del./tras)	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	995	1.035	1.050	1.100	1.065
Accel. 0-100 km/h (s)	13,5	10,3	9,8	8,5	14,1
1.000 m. salida parada (s)	35,2	31,7	31,4	29,8	35,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,1	31,9	31,6	31,8	38,0
Rec. 1km desde 40km/h en V	45,2	35,7	35,2	36,7	44,0
Vel. Max (km/h)	173,8	191,7	201,0	220,3	170,3
Consumo urbano (l/100km)	9,4	9,3	9,4	9,8	7,2
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,1	6,3	6,4	6,1	4,5
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,2	8,9	8,6	7,9	7,3
Sonoridad a 90km/h (dB)	68,2	68,9	66,4	70,0	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	47,2	46,2	40,9	40,6	48,1

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 espa-

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.



DWDBB

Flotas: consultar.

 **FIAT PLUS SERVICE**

FIAT UNO IN 

RENAULT 19 CHAMADE 16V



FAMILIA DE CARRERAS

VIRTUDES ● Habitabilidad
● Comportamiento irreprochable
● Facilidad de conducción

DEFECTOS ● Ausencia del aire acondicionado
● Visibilidad trasera
● Recuperaciones tranquilas

UN vehículo de carácter familiar no tiene por que prescindir forzadamente de un comportamiento y unas prestaciones de talante deportivo. El Renault 19 Chamade 16V se encarga de demostrarlo.

Con una carrocería de cuatro puertas y un maletero de dimensiones considerables, este vehículo

ofrece todo tipo de facilidades para emprender el viaje con toda la familia. Pero, un bastidor bien resuelto y un motor con 140 caballos de potencia se encargan de que se pueda viajar a un ritmo elevado.

La estética exterior es más deportiva que en los otros Chamade y las suspensiones tienen unos tarados

AL AIRE FRESCO

VIRTUDES ● Diseño atractivo
● Capota totalmente escamoteable
● Ausencia de arco central

DEFECTOS ● Pérdida de habitabilidad
● Visibilidad lateral y trasera
● Sin dirección asistida

EL coche más vendido en España ofrece, desde principios de este año, una atractiva carrocería descapotable que se comercializa en dos versiones, el TXE y el 16V.

En esta revista tuvimos la oportunidad de conocer a fondo el Renault 19 TXE Cabriolet, la versión más modesta pero no por ello menos in-

teresante. En primer lugar llama la atención la ausencia de arco de seguridad central, con lo que sus formas son más puras y resultan más atractivas. Otra de sus ventajas es que cuenta con una tapa que permite escamotear totalmente la capota.

Renault ha realizado un concienzudo trabajo en el chasis y, para su-



RENAULT 19 CABRIOLET

68 / Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.764 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **140 CV (103Kw)** a **6.500 rpm**. Par máximo/rpm: **16,9 mkg (164 nm)/4.250**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos. Antibloqueo de frenos opcional**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.050 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,9 s**. 1.000 m. salida parada: **29,9 s**. Velocidad máxima: **214 km/h**. Consumo urbano: **10,2 l/100 km**. A 90 km/h: **6,1 l/100 km**. A 120 km/h: **8,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,2 m.** (Publicado en el Nº 398)

más duros que permiten que apenas existan balanceos de la carrocería y se obtenga un comportamiento muy noble.

En el interior también se ha dado un toque deportivo, con un volante forrado en cuero, unos asientos más envolventes y una instrumentación muy completa.

El equipo de serie incluye los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado, ordenador de abordo y llantas de aleación entre otras cosas.

Precio 2.357.900 Ptas.

plir la ausencia del arco de seguridad central, se han hecho más gruesos los pilares del parabrisas.

También se ha conseguido una buena rigidez y el comportamiento del R-19 Cabrio es muy bueno.

Para el precio que tiene se encuentran algunas lagunas en el equipamiento, como es la dirección asistida como opción y, aunque todos los caprichos tienen un precio, no hubiese estado de más incluirla como equipo de serie.

Precio 2.483.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.721 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **95 CV (70Kw)** a **5.250 rpm**. Par máximo/rpm: **14,3 mkg (140 nm)/3.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida en opción**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Antibloqueo de frenos: **No**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.125 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,2 s**. 1.000 m. salida parada: **34,2 s**. Velocidad máxima: **177 km/h**. Consumo urbano: **8,9 l/100 km**. A 90 km/h: **6,8 l/100 km**. A 120 km/h: **9,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **55,6 m.** (Publicado en el Nº 428)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.792 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **174 CV (128Kw)** a **5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **23,9 mkg (235 nm)/4.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos con sistema antibloqueo de frenos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.155 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,5 s**. 1.000 m. salida parada: **28,4 s**. Velocidad máxima: **225,8 km/h**. Consumo urbano: **10,6 l/100 km**. A 90 km/h: **6,1 l/100 km**. A 120 km/h: **9,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **39,6 m.** (Publicado en el Nº 423)

EL Volkswagen Golf VR6 no sólo es la versión más alta de la nueva gama Golf. Es, además, una muestra de lo avanzado que puede llegar a ser tecnológicamente un simple utilitario. Y es que, hace muy pocos años, nadie se podía imaginar que en el vano motor de un coche que mide poco más de cuatro metros se pudiese acoplar una mecánica de seis cilindros.

También se ha conseguido una estructura que es capaz de superar las normas más severas en materia de seguridad y se le ha dado una

CON casi trece millones de unidades vendidas en todo el mundo, el nuevo Golf no podía fallar a sus incondicionales y, especialmente a los gteístas.

Sin abandonar la filosofía inicial de juntar la eficacia deportiva con un coche polivalente y familiar, lo cierto es que el Golf GTi, en su tercera generación, ha superado a su predecesor en todo. Su diseño es más atractivo, el motor ha crecido hasta los dos litros y proporciona 115 caballos de potencia, la estabilidad ha mejorado, la habitabilidad

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.984 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **115 CV (85Kw)** a **5.400 rpm**. Par máximo/rpm: **16,9 mkg (166 nm)/3.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos con sistema antibloqueo de frenos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-independiente**. Peso en orden de marcha: **1.035 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,1 s**. 1.000 m. salida parada: **31,1 s**. Velocidad máxima: **198 km/h**. Consumo urbano: **10,3 l/100 km**. A 90 km/h: **5,8 l/100 km**. A 120 km/h: **7,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,2 m.** (Publicado en el Nº 435)



VOLKSWAGEN GOLF VR6

EL CAMPEON

VIRTUDES ● Potencia y elasticidad del motor
● Comportamiento muy noble y eficaz

DEFECTOS ● Rueda de repuesto de emergencia
● Mandos de la climatización sin iluminar

gran importancia al apartado ecológico, con una reducción importante en las emisiones del escape y la posibilidad de reciclar un 50 por ciento de los plásticos utilizados.

Al margen de todo esto, el Golf VR6 resulta una auténtica bomba, pues los 174 caballos que arroja su motor le permiten alcanzar un nivel

de prestaciones impresionantes.

Suspensiones, dirección, neumáticos y frenos están perfectamente adaptados a las exigencias volánticas más duras y seguir la marcha del Golf VR6 le resultará realmente difícil a cualquier otro coche.

Precio 3.599.000 Ptas.

LA TENTACION VIENE DE ARRIBA

VIRTUDES ● Equipamiento
● Comportamiento
● Precio competitivo
● Seguridad

DEFECTOS ● Personalidad a régimen alto
● Incremento de peso
● Aire acondicionado opcional

interior es mayor, el equipamiento de serie es ahora muy completo y el precio se ha ajustado al máximo.

La seguridad, tanto activa como pasiva, ha sido tratada con especial importancia en el nuevo GTi, dotando al equipo de frenos de un efectivo sistema ABS de serie y reforzando todos los puntos de la carrocería

que eran más vulnerables en caso de colisión.

En el equipamiento se ha dado un cambio radical frente al anterior modelo y el nuevo Golf incluye de serie todo lo que en el otro GTi se podía equipar como opción.

Precio 2.131.000 Ptas.



VOLKSWAGEN GOLF GTI

Motor 16 / 69

**“La dirección es magnífica
y permite conducir con precisión milimétrica
a cualquier velocidad.”**

Motor 16



Nuevo Volvo 850 GLT 20v, 2.5 Litros y 170 cv.

Desde su estreno, la crítica especializada no ha dejado de hablar del nuevo Volvo 850 GLT 20 v. Y es que no hay otro coche que se le parezca.

Se conduce como un deportivo. Y, a la vez, es el coche más seguro del mundo. Es brillante. Excitante. Poderoso. Y absolutamente original.

Porque incorpora soluciones técnicas únicas, desarrolladas por Volvo. Nuevo Volvo 850 GLT 20 v. Es algo sin precedentes. Un auténtico estreno.

Volvo 850 GLT 20 v. P.V.P.: 3.960.000 Ptas. (IVA y Transporte Incluido).



Motor de tracción delantera en posición transversal. Cinco cilindros en línea, 2,5 litros, 20 válvulas y 170 cv. Un motor único en el mundo.
Suspensión trasera Delta Link. Ofrece las máximas prestaciones en confort y estabilidad.

Sistema de Protección contra Impactos Laterales. (SIPS) Una robusta estructura de vigas y superficies amortiguadoras de impactos en el interior del automóvil.

VOLVO
Respuesta segura.

*Para mayor información
900 100 850.*



SE HACE MAYOR

VIRTUDES ● Comportamiento excelente ● Maletero versátil ● Desarrollos bien adaptados

DEFECTOS ● Precio alto ● Consumo desproporcionado ● Equipamiento justo

TRAS la última remodelación de la gama Audi, la cuarta generación del Audi más pequeño, del Audi 80, ha llegado con mejoras sobre todo en cuanto a chasis-suspensión y habitabilidad.

Lo más destacable es el aumento de la distancia entre ejes, la nueva disposición de la suspensión trase-

ra que permite ganar un espacio precioso en el maletero y situar la rueda de repuesto bajo éste en vez de en el interior, y el refuerzo del chasis, con lo que se ha ganado en comportamiento y facilidad de conducción.

También las medidas de seguridad han aumentado y ya se incluye

APUESTA SEGURA

VIRTUDES ● Motor ejemplar ● Consumos ajustados ● Comportamiento excelente

DEFECTOS ● Equipamiento escaso ● Ralenti alto ● Aireación insuficiente

QUIZAS estemos ante uno de los diésel más brillantes que existen. Con el nuevo seis cilindros de 2,5 litros, el 325 TD ofrece un rendimiento mucho más aprovechable y agradable. Ahora responde desde bajas revoluciones a cualquier necesidad de potencia subiendo de régimen muy suavemente hasta sus ve-

lores máximos. El 325 TD es un viajero incansable cómodo, ágil y eficaz a la hora de mantener una media elevada. Hay que tener en cuenta que son 115 caballos y un peso elevado, sin embargo los desarrollos se han acortado para que la brillantez del motor no se vea dañada. El comportamiento, como en



BMW 325 TD

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.984 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **115 CV (85Kw) a 5.400 rpm.** Par máximo/rpm: **16,8 mkg (165 nm)/3.200.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos /Discos.** Antibloqueo de frenos **opcional.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-independiente.** Peso en orden de marcha: **1.230 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,9 s.** 1.000 m. salida parada: **32,8 s.** Velocidad máxima: **190 km/h.** Consumo urbano: **12,9 l/100 km.** A 90 km/h: **8,1 l/100 km.** A 120 km/h: **10,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,1 m.** (Publicado en el Nº 432)

de serie el sistema Procon-Ten. La mecánica del Audi 80 2.0 con 115 caballos se ve perjudicada en esta ocasión por un lastre importante de peso. El consumo aumenta hasta límites algo altos, sin embargo se mantiene la brillantez gracias a unos desarrollos cortos.

El comprador de este Audi se va a encontrar con una berlina sin pretensiones velocísticas y con un precio demasiado parecido al de su hermano mayor el Audi 100 2.0.

Precio 2.724.917 Ptas.

los demás modelos, ha mejorado mucho y las únicas pegas que enturbian ligeramente el equilibrio general del coche son el sistema de aireación, insuficiente y complicado de utilizar. También el equipamiento deja muchas lagunas cara a un comprador que invierte una importante cantidad de dinero. El aire acondicionado no se incluye de serie y aunque sí cuenta con antibloqueo de frenos se echa en falta más dotación.

Precio 1.936.768 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica y Turbo.** Potencia máxima: **115 CV (85Kw) a 4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **22,6 mkg (222 Nm)/1.900.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos /Discos.** Antibloqueo de frenos: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.335 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,7 s.** 1.000 m. salida parada: **32,0 s.** Velocidad máxima: **205,8 km/h.** Consumo urbano: **8,4 l/100 km.** A 90 km/h: **5,8 l/100 km.** A 120 km/h: **8,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,2 m.** (Publicado en el Nº 420)



AL ALCANCE DE TODO EL MUNDO

EL BMW 316i resulta un buen compromiso para aquellos conductores que, sin exigir elevados rendimientos, quieren disfrutar de un vehículo de renombre a un precio moderado.

En el caso de nuestra prueba, en la que reunimos las dos posibilidades que existen para adquirir este vehículo, nos encontramos con dos BMW exteriormente idénticos pero muy diferentes en cuanto a carácter.

Mientras que la versión manual es un coche polivalente con unas buenas aptitudes ruterías. El automático, por su parte, se encuentra a gusto en el tráfico urbano, donde la caja de cambios automática supone un elemento de confort adicional.

El motor en ambos casos destaca por su buena voluntad para subir de vueltas pero los 100 caballos y el peso excesivo de un chasis muy robusto le confieren al coche una cierta pereza.

La caja automática es una de las mejores en su categoría. Ofrece tres posibilidades: Sport, Económico e Invernal. Con un funcionamiento impecable no puede sin embargo paliar las limitaciones del motor.

El cambio manual es típico BMW: movimientos cortos, posiciones bien definidas y rapidez de funcionamiento.

1º BMW 316I MANUAL
Ideal para aquel comprador que realice muchos kilómetros al año por carretera y prefiera unas aceleraciones más brillantes.

Precio 2.528.000 Ptas.

1º BMW 316I AUTOMÁTICO
Ideal para quien circule mucho por ciudad, terreno en el que un cambio automático no tiene rival. Además cuenta con unas posibilidades ruterías razonables.

Precio 2.744.000 Ptas.
(Publicado en el nº 405)

FICHA TECNICA

	316i Manual	316i Automático
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.596
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	100CV(73Kw)/5.500	100CV(73Kw)/5.500
Par max/rpm	14,3mkg(73Nm)/5.500	14,3mkg(73Nm)/5.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Automática de 4
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.130	1.170
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,8	16,1
1.000 m. salida parada (s)	33,8	37,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	38,4	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	43,5	-
Vel. máx. (km/h)	189,5	183,8
Cons. urbano (l/100km)	10,9	11,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,6	6,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,1	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	67,1
Frenada a 100 km/h (m)	41,8	41,8

BMW 316 I AUTOMÁTICO

LANCIA
DEDRA 1.6

LANCIA
DEDRA 1.8

LANCIA
DEDRA 2.0



LANCIA
DEDRA TURBO

LANCIA
DEDRA
INTEGR.

LANCIA
DEDRA TD

A FONDO/ BERLINAS

A FONDO/ BERLINAS

OFERTA COMPLETA, MODELO EXCLUSIVO CON SABOR ITALIANO

GAMA completa es sinónimo de llegar a todos los gustos y esto es lo que ha pensado Lancia al planificar la oferta de su modelo Dedra. Con un importante toque de exclusividad, los Dedra se adaptan a la medida y pretensiones de cada usuario, desde un planteamiento puramente práctico hasta inquietudes deportivas.

Los seis modelos de la gama se hallan muy bien escalonados y van del parco turbodiésel, el que menos gasta, al eficaz Integrale. Realizado sobre la base común del Fiat Tipo y del Fiat Tempra, en la berlina media de Lancia se ha conseguido un interesante compromiso entre habitabilidad maletero-tamaño exterior. Tracción delantera o total, suspensiones independientes y motores de cuatro cilindros situados transversalmente, son aspectos comunes a toda la gama.

El Dedra es muy aerodinámico, aunque en perjuicio de las plazas traseras que son algo cortas en altura para las tallas más elevadas. Tan bien insonorizado como las berlinas más lujosas, los interiores resultan cómodos y agradables en largos viajes, gracias en parte a los múltiples reglajes de los asientos. En el caso alto de gama, compuesto por los Turbo y el Integrale, el equipo de serie es realmente muy completo. El maletero, salvo en el caso del Integrale a causa del paso de la transmisión posterior, supone todo un logro en un coche de este tamaño.

Mecánicamente los Dedra se dividen en dos grupos bien diferenciados. Por un lado, estarían los tranquilos hasta 120 caballos de potencia y, por otro, los potentes turboalimentados con 165 y 180 caballos. Sin embargo, puede hablarse de un coche rápido en todas sus versiones, pues incluso en el caso del 1.6 el motor es capaz de propulsar la tonelada que pesa el Dedra a más de 175 kilómetros por hora, valor más que suficiente para viajar

con cruceros elevados. Además, el consumo se mantiene muy ajustado, sin llegar de todas formas al del turbodiésel.

Entre el Turbo de gasolina y el Integrale, las diferencias de prestaciones se reducen a dos kilómetros por hora en velocidad máxima a favor del Integrale (con 15 caballos más) y un poco más de aceleración. Las recuperaciones, sin embargo, se ven afectadas por el mayor peso del tracción total. Resulta asimismo más ruidoso debido a su mayor complejidad mecánica que le dota, por otra parte, de un comportamiento muy seguro en todas las condiciones. Estos dos coches recurren también a una suspensión distinta que la de sus congéneres, pudiendo además montar al igual que el 2.0 un sistema ASC que varía la dureza de los amortiguadores en función de la velocidad, aceleración vertical, etcétera. La dirección es en todas las versiones asistida de serie y resulta demasiado sensible a altas velocidades. Algo parecido ocurre con el cambio, el cual es un tanto impreciso en su manejo.

En cuanto al comportamiento, habría asimismo que establecer tres grupos. En el primero estarían las versiones más burguesas y a la vez menos potentes: 1.6, 1.8, 2.0 y TD. En el segundo, las berlinas rápidas Turbo e Integrale y, en el tercero, los Dedra que pueden montar en

opción la ya comentada suspensión controlada: 2.0, Turbo e Integrale. La suspensión del primer grupo es muy agradable para trayectos de autopista o autovía, ya que cuida mucho el confort de los pasajeros, sin embargo, llegando a zonas de curvas cerradas la carrocería acusa un

excesivo balanceo algo incómodo para los ocupantes del turismo.

La gama Dedra es un grupo completo de berlinas de semilujo con un toque exquisito de exclusividad. La pena es que las plazas traseras sean algo justas y el consumo de los más potentes elevado.

- 6º DEDRA 1.6**
Es el más asequible sin renunciar a la prestancia y exclusividad del modelo.
Precio 2.136.760 Ptas.
- 5º DEDRA 1.8**
Con una agradable suavidad de marcha y un buen rendimiento mantiene un ajustado precio.
Precio 2.389.636 Ptas.
- 1º DEDRA 2.0**
Es la solución más completa dentro de la gama, por prestaciones, equipo y comportamiento.
Precio 2.703.885 Ptas.
- 2º DEDRA TD**
Obtiene unos consumos especialmente bajos y se muestra idóneo para realizar largos trayectos.
Precio 2.628.760 Ptas.
- 4º DEDRA TURBO**
Con prestaciones similares a las del Integrale, supera a este en recuperaciones.
Precio 3.502.855 Ptas.
- 3º DEDRA INTEGRALE**
Con su sobresaliente comportamiento es también el más potente y el mejor equipado.
Precio 4.146.044 Ptas.

FICHA TECNICA

	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 Turbo D	INTEGRALE
Cilindrada (c.c.)	1.581	1.756	1.995	1.995	1.929	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyec. elec. + turbo	Bomba inyec. + turbo	Inyec. elec. + turbo
Potencia máx./rpm.	90CV(66kw)/5.800	110CV(81kw)/5.000	120CV(88kw)/5.750	165CV(119kw)/5.500	92CV(68kw)/4.300	180CV(130kw)/5.500
Par máx./rpm.	13,2mkg(128Nm)/3.500	14,7mkg(142Nm)/3.000	16,8mkg(164Nm)/3.500	28,5mkg(274Nm)/3.000	19,4mkg(186Nm)/2.400	29mkg(279Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Integral
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/discos	Discos vent./discos	Discos vent./discos	Discos/tambores	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.060	1.150	1.170	1.230	1.200	1.330
Acel 0-100 km/h (s)	17,4	14,3	10,9	10,0	8,3	7,8
1.000 m. salida parada (s)	35,6	32,8	31,9	29,2	34,7	28,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,1	34,2	34,0	31,0	37,8	31,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,6	39,0	38,5	34,5	31,0	35,2
Vel. máx. (km/h)	177,4	187,1	196,0	214,0	181,3	222,3
Cons. urbano (l/100km)	9,1	10,3	12,3	13,0	8,7	13,6
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,5	6,8	7,2	7,4	5,5	7,8
Cons. a 120 km/h (l/100km)	5,5	6,3	6,7	10,3	7,8	11,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,6	66,2	67,3	65,6	66,5	67,3
Frenada a 100 km/h (m)	4,2	5,8	4,9	4,8	40,3	38,7

◆ PRIMERA. HAY OTRAS CLASES DE VEHICULOS. ◆

2000 cc • DOHC • 150 caballos • 16 válvulas • Inyección Multi-punto • ABS • Doble LSV • Multi-link • Aire acondicionado • Asientos



anatómicos y multifuncionales • Espacioso habitáculo • Interior insonorizado.

Estos son sólo algunos de los detalles que diferencian al Primera.

Cuando los descubra todos, comprenderá por qué la mayoría de vehículos son de otra clase.



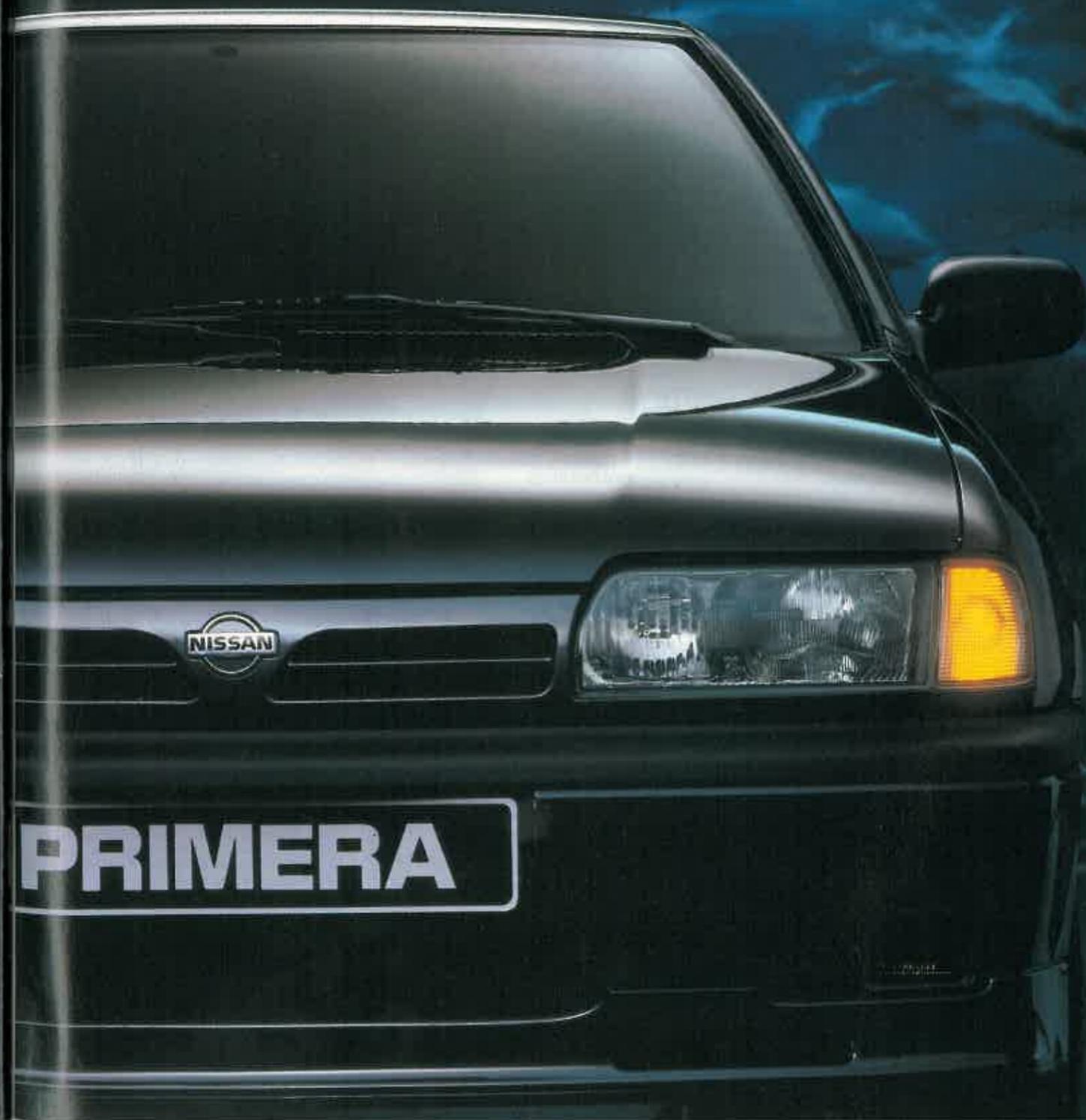
Sólo hay un camino: ser los mejores.

 Garantía total 3 años o 100.000 km y 6 años anticorrosión.

**NISSAN
PRIMERA**

Para un país llamado Europa.

PRIMERA



**FIAT CROMA
2.0 TD ID**



VIAJE SIN ESCALAS

VIRTUDES ● Consumo muy ajustado ● Autonomía ● Buena habitabilidad

DEFECTOS ● Motor ruidoso ● Asientos muy blandos ● Aire acondicionado en opción

El Fiat Croma Turbodiésel de Inyección directa es un enemigo de las paradas en carretera y destaca por su excelente autonomía, un confort apropiado para su filosofía y un precio muy razonable si tenemos en cuenta todas sus virtudes. Fruto de la tercera remodelación, el nuevo Croma está más equipado, cuen-

ta con un aspecto exterior renovado y lo mejor, con una mecánica muy económica en la que se han mejorado las prestaciones.

Principalmente se ha logrado una mejor respuesta en todo momento sin que se resientan los consumos. Unos datos que sorprenden porque más bien parecen los de un utilita-

BUSCANDO EL LIMITE

VIRTUDES ● Comportamiento ● Prestaciones brillantes ● Estética acertada

DEFECTOS ● Consumo elevado ● Maletero reducido ● Ruidos aerodinámicos.

La última evolución del Delta Integrale recibe el nombre de HF y heredará lo mejor de los rallyes. Es la envidia de cualquier GTi actual y de algún que otro deportivo de raza, a pesar de una apariencia, de sobra conocida, y muy poco aerodinámica. Sin embargo, con cuatro retoques estratégicos continúa siendo

tremendamente agresiva y atrayente. Las prestaciones se mantienen en el umbral de lo increíble y mejora algo que apreciarán mucho los que tuvieron ocasión de conducir el antiguo modelo. Es más dócil y mucho más fácil de conducir sin perder un ápice de efectividad.



**LANCIA DELTA
INTEGRALE**

78/ Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.929 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección directa y Turbo.** Potencia máxima: **94 CV (68Kw) a 4.200 rpm.** Par máximo/rpm: **20,4 mkg (196 nm)/2.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Discos.** Antibloqueo de frenos **opcional.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.240 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,8 s.** 1.000 m. salida parada: **34,5 s.** Velocidad máxima: **175,7 km/h.** Consumo urbano: **6,2 l/100 km.** A 90 km/h: **4,6 l/100 km.** A 120 km/h: **6,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **44,6 m.** (Publicado en el Nº 397).

rio. El embrague es ahora de accionamiento hidráulico mucho más cómodo de utilizar. Por su parte el equipamiento de serie incluye ahora calefacción automática, volante regulable, retrovisores y elevallas eléctricas entre otros elementos.

Una de las mayores pegas es cuando estando frío o circulando a pocas revoluciones, el ruido del motor se convierte en un inconveniente excesivo para la comodidad de los pasajeros.

Precio 2.769.805 Ptas.

Del motor se han revisado la inyección, el escape y el silencioso, lo que ha permitido aumentar la potencia en 10 caballos. Pero lo que se ha mejorado mucho es la elasticidad. Cara al comportamiento se han mejorado los muelles de suspensión y se han variado los reglajes, al margen del nuevo ancho de vías. Pero todo no puede ser perfecto. El consumo es elevado en cuanto se superan los límites establecidos, o lo que es lo mismo, siempre.

Precio 4.432.000Ptas.

FICHA TECNICA

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

RCP SAATCHI & SAATCHI



TE HARÁ POLVO EL CEREBRO.



NO METAS LAS NARICES EN LA COCA.

Ni te engañes, ni te dejes engañar. Si te metes cocaína en el cuerpo te estás metiendo algo que va directamente al cerebro y, desde el primer momento, desde la primera línea, lo va devorando. Día a día, gran cantidad de transmisores cerebrales y neuronas

se dañan gravemente. Las consecuencias: gran dependencia psíquica y física, profunda ansiedad, fuertes alteraciones psiquiátricas, depresión, paranoia. Y lo que es peor, sin que te des casi ni cuenta y sin que lo quieras reconocer.



TEN CEREBRO.

PASA DE LA COCA.



FUNDACIÓN DE ESTUDIOS
CIENTÍFICOS CONTRA LA DROGADICCIÓN

**MITSUBISHI
GALANT
DYNAMIC 4**



TODO POR CUATRO

VIRTUDES ● Comportamiento ● Sistema de cuatro ruedas directrices ● Acabado y equipamiento.

DEFECTOS ● Suspensiones blandas ● Desarrollos finales largos ● Tacto de la dirección con el 4WS.

ESTA berlina de Mitsubishi reúne una serie de soluciones técnicas muy avanzadas, como su sistema de cuatro ruedas directrices plenamente compatible con la tracción integral, conformando un conjunto muy eficaz. Este sistema de dirección hidráulico, empieza a funcionar a partir de los 50 km/h, momento

en el cual la dirección se endurece en exceso. Las ruedas traseras, giran únicamente en el mismo sentido que las delanteras, y nunca al contrario, como sucede en otros coches japoneses, perdiendo así la ventaja que esto supone en maniobras de aparcamiento. Las suspensiones son excesivamente blandas

EL MAS ECONOMICO

VIRTUDES ● Consumo reducido ● Comportamiento noble ● Acabado excepcional.

DEFECTOS ● Potencia justa ● Desarrollos largos ● Aire acondicionado y ABS no disponibles en opción.

LO primero que nos llama la atención en este Nissan, es lo bien resuelto que está el habitáculo y la magnífica calidad de los asientos. El maletero es muy aprovechable y el acabado general, sensacional. El cambio de marchas es preciso, rápido y suave, lo que es de agradecer, ya que sus desarro-

llos son muy económicos y obligan a usarlo de forma intensiva. Las aceleraciones del Primera son muy dignas, pero las recuperaciones no están a la altura. Llanea con soltura en autopista, incluso a velocidades superiores a los 140 km/h, consumiendo poquísimo combustible. Su comportamiento es excepcional-



**NISSAN
PRIMERA DLX
4P.**

80/ Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.997 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **150 CV (110Kw) a 6.750 rpm.** Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 nm)/5.500.** Tracción: **Integral.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **A las cuatro ruedas de cremallera, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados. Antibloqueo de frenos de serie.** Suspensión (del/tras): **Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.460 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,7 s.** 1.000 m. salida parada: **31,4 s.** Velocidad máxima: **202,7 km/h.** Consumo urbano: **12,3 l/100 km.** A 90 km/h: **7,8 l/100 km.** A 120 km/h: **10,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,5 m.** (Publicado en el Nº 427)

y los frenos potentes, con un ABS de magnífico funcionamiento. El motor multiválvulas es poco elástico y los desarrollos del cambio -suave y preciso- son muy largos, sobre todo la cuarta y la quinta. El Galant es un coche amplio, con buen equipamiento, excelente acabado, un interior cuidado y un aspecto deportivo muy agradable. El Galant es para los amantes de la mejor tecnología japonesa que necesiten un coche brioso y espacioso.

Precio 4.133.120 Ptas.

mente eficaz, además de ser un coche muy confortable. El Primera tiene importantes lagunas, como el aire acondicionado y el ABS, inexistentes incluso en el equipamiento opcional. La sonoridad, eterna lacra de los vehículos diésel, no supone una amenaza al nivel de confort de este coche, pues los ingenieros japoneses han trabajado a fondo en este aspecto. El conductor sosegado y económico tiene aquí una opción muy razonable.

Precio 2.256.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.974 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **75 CV (55Kw) a 4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **13,5 mkg (132 nm)/4.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.240 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **17,8 s.** 1.000 m. salida parada: **38,5 s.** Velocidad máxima: **165,0 km/h.** Consumo urbano: **8,0 l/100 km.** A 90 km/h: **5,6 l/100 km.** A 120 km/h: **7,7 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,8 m.** (Publicado en el Nº 428)

CITROËN ZX



Este mes desde 1.376.000 ptas.*

El coche del año al precio del año.

El Citroën ZX ha sido elegido Coche del Año en España 1992 y para celebrar este acontecimiento, sólo durante este mes, ofertas excepcionales en toda la gama Citroën ZX. Ofertas realmente únicas, como la nueva gama Citroën ZX desde 1.376.000 ptas.*

Citroën ZX, Coche del Año en España 1992 le ofrece un amplio abanico de posibilidades: hasta 1.905 cc y 130 CV de potencia, lo que

permite una seguridad máxima gracias a una fulgurante aceleración de 8,3 segundos de 0 a 100 Km/h y una estabilidad única gracias al tren trasero autodireccional.

Citroën ZX, un equipamiento que según versiones puede incluir:

- Llantas de aleación ligera.
- Dirección asistida.
- Volante regulable en altura.

- Elevalunas delanteros eléctricos.
- Pre-equipado de radio.
- Cierre centralizado con mando a distancia de las puertas y del portón trasero.

Detalles que definen al Citroën ZX como un vehículo capaz de satisfacer cualquier expectativa de prestaciones, seguridad y confort.

Durante este mes, disfrute del Coche del Año al precio del año.



CITROËN

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

CITROËN ZX GASOLINA Y DIESEL. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.



NISSAN
PRIMERA 1.6
SLX



HERRAMIENTA DE FAMILIA

VIRTUDES ● Calidad de acabados ● Confort y equipamientos ● Buen comportamiento.

DEFECTOS ● Asientos poco envolventes ● Consumo elevado ● Desarrollo en quinta largo.

TIENE aspecto de familiar y lo es hasta la médula. Este familiar de tipo medio, llamado Primera, es uno de los japoneses que se fabrican en Europa y se puede vender sin límite de cupo.

Sus interiores desahogados se complementan con un maletero de generosas dimensiones y el equipa-

miento está enfocado a primar la comodidad de los pasajeros con una sola laguna, la falta del aire acondicionado.

En el apartado mecánico también se refleja la filosofía familiar del Primera 1.6 SLX con unas aceleraciones y recuperaciones bastante ajustadas. Tampoco el consumo es el

INGLES, FRANCES Y JAPONES

VIRTUDES ● Consumos económicos ● Confort de marcha ● Facilidad de conducción.

DEFECTOS ● Ausencia de antibloqueo de frenos ABS ● Ventilación escasa ● Tapicería calurosa.

LA mezcla de nacionalidades convive ejemplarmente en el nuevo Rover. Un producto de fabricación inglesa, motor francés y caja de cambios japonesa.

El 418 GSD incorpora un motor experimentado y de buen rendimiento, el mismo que utilizan los Peugeot 405 o el Citroën BX, un grupo

constructor que se destaca en este tipo de mecánicas.

Las aceleraciones son brillantes, si bien las recuperaciones quedan en comparación algo escasas. En cualquier caso, lo mejor de esta mecánica hay que buscarlo en consumo y fiabilidad. La caja de cambios está diseñada y utiliza tecnología ja-



ROVER 418
GSD TURBO

82 / Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.597 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Potencia máxima: 95 CV (70Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 13,7 mkg (134 nm)/4.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos / Tambores. Antibloqueo de frenos: No. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.075 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,5 s. 1.000 m. salida parada: 33,4 s. Velocidad máxima: 174,1 km/h. Consumo urbano: 10,5 l/100 km. A 90 km/h: 5,9 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 54,5 m. (Publicado en el Nº 388)

plato fuerte de este modelo. El carburador de doble cuerpo desestabiliza la media total de consumo de esta berlina.

Pero hablemos de uno de los capítulos en los que más destaca el Primera 1.6, el referido al comportamiento. El Nissan Primera es noble y fácil de conducir, incluso forzando el límite de adherencia, el coche no tiende a irse de morro.

En definitiva, un vehículo agradable y cómodo aunque algo gastón

Precio 2.045.000 Ptas.

ponesa, si bien se monta en Inglaterra. Es de accionamiento preciso y suave. El 418 GSD Turbo es un vehículo de tipo medio, muy confortable, con toques de distinción y una economía de consumo encomiable. Este aspecto junto con la buena autonomía y la fiabilidad de un motor archiprobado, conforman un argumento muy convincente de compra, sobre todo para los que viajan a menudo recorriendo muchos kilómetros al año.

Precio 2.459.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.769 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección indirecta, turbo e intercooler. Potencia máxima: 88 CV (64,7Kw) a 4.300 rpm. Par máximo/rpm: 18,4 mkg (180 nm)/2.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Antibloqueo de frenos: No. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,3 s. 1.000 m. Salida parada: 34,2 s. Velocidad máxima: 171,4 km/h. Consumo urbano: 7,0 l/100 km. A 90 km/h: 4,9 l/100 km. A 120 km/h: 7,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 52,1 m. (Publicado en el Nº 377)

YAMAHA '92

EMPRESA COLABORADORA
EXP 92
SEVILLA

YAMAHA



Motocicleta Oficial
de los Juegos Olímpicos
de Barcelona 1992

YAMAHA le ofrece el listado completo de los modelos 92, con sus precios y condiciones de financiación actuales. Recuerde que, fiel a su tradición, YAMAHA le ofrece una calidad y un servicio UNICOS. Confíe en YAMAHA y vea como YAMAHA hace realidad sus sueños.

MODELO	P.V.P. (I.V.A. incluido)	ENTRADA (10%)	CANTIDAD A FINANCIAR	12 MESES INTERES 17,5% T.A.E. 18,97 %	24 MESES INTERES 17,75% T.A.E. 19,27%	36 MESES INTERES 18% T.A.E. 19,56%	48 MESES INTERES 18% T.A.E. 19,56 %
JOG 50	184.800	18.480	166.320	15.209	8.283	6.013	4.886
JOG 90	234.800	23.480	211.320	19.324	10.524	7.640	6.208
ACTIVE 80	199.900	19.990	179.910	16.451	8.960	6.504	5.285
TZR 80 F	377.100	37.710	339.390	31.035	16.903	12.270	9.970
TZR 80 RR NUEVO MODELO 1992							
DT 80 LC	329.800	32.980	296.820	27.142	14.783	10.731	8.719
SR 250	429.800	42.980	386.820	35.372	19.265	13.984	11.363
SR 250 SP	449.800	44.980	404.820	37.018	20.161	14.635	11.892
RD 350 R	603.800	60.380	543.420	49.692	27.064	19.646	15.963
DIVERSION	679.800	67.980	611.820	55.946	30.471	22.119	17.972
FZR 600	939.800	93.980	845.820	77.344	42.125	30.578	24.846
FZR 1000	1.349.800	134.980	1.214.820	111.086	60.502	43.919	35.685
FJ 1200	1.204.800	120.480	1.084.320	99.153	54.003	39.201	31.852
TDM 850	999.800	99.980	899.820	82.282	44.814	32.531	26.432
XT 350	576.800	57.680	519.120	47.469	25.854	18.767	15.249
XT 600 E	673.800	67.380	606.420	55.452	30.202	21.924	17.814
XTZ 660	789.800	78.980	710.820	64.999	35.401	25.698	20.880
XTZ 750	1.009.800	100.980	908.820	83.105	45.262	32.856	26.697
XV 250	549.800	54.980	494.820	45.247	24.644	17.889	14.535
XV 535	739.800	73.980	665.820	60.884	33.160	24.071	19.558
XV 1100	1.034.800	103.480	931.320	85.162	46.383	33.669	27.358
V MAX 1200	1.299.800	129.980	1.169.820	106.971	58.261	42.292	34.363
PW 50	132.800	13.280	119.520	10.929	5.953	4.321	3.511

MARZO 1992

YAMAHA MOTOR ESPAÑA, S.A. se reserva el derecho de modificar los precios sin previo aviso.

P.V.P. I.V.A. y transporte incluidos (no incluye gastos de matriculación ni seguro).

Los P.V.P. fijados por YAMAHA MOTOR ESPAÑA, S.A. no serán vinculantes para los Concesionarios, Agentes y Servicios y tendrán el carácter de PRECIOS RECOMENDADOS. Esta tarifa anula las anteriores.

SEAT TOLEDO
1.8i GLX

SEAT TOLEDO
2.0i GT

SEAT TOLEDO
1.8i GT 16V



CONFIRMACION MODELICA

ANSIOSAMENTE esperado, el Seat Toledo ha demostrado estar a la altura de los mejores coches europeos del segmento medio. Equilibrado, atractivo y amplio, supone un acierto respaldado por una política de precios que garantiza una buena aceptación dentro de un mercado muy competitivo y saturado de modelos.

En total son veintiocho las versiones posibles entre motorizaciones y acabados, demasiadas para compararlas en una sola prueba. Los tres modelos de Seat Toledo analizados en la presente son los más poten-

tes y representativos de este modelo. El estilo del Toledo es atractivo y original, lo que le hace inconfundible al primer vistazo. Ello se hace extensivo a unos interiores muy cuidados en donde se nota la mano alemana a la hora de acabar un coche. Asientos muy cómodos, tanto en las versiones GLX como GT, y la posibilidad opcional de reglaje en el volante, permiten conseguir una postura óptima de conducción.

La habitabilidad del Toledo es buena sin excesos. En las plazas traseras, sobre todo, se echa de menos algo más de espacio, supe-

ditado al extraordinario volumen del maletero, entre los mayores de su clase.

La opción más equilibrada entre estas tres versiones es el 2.0i de 115 caballos. No es el más brillante, pero incluso con unos desarrollos largos en relación al resto de los modelos, sus recuperaciones se acercan, e incluso superan, a las de la versión más potente de 16 válvulas. El 1.8i también deja buen sabor de boca, aunque en comparación con el Golf, con quien coparte la mecánica, se hace notar su mayor peso.

La mejor respuesta se consigue en el 16 válvulas, excelente compromiso entre prestaciones y consumo.

FICHA TECNICA			
	1.8i GLX	2.0i GT	1.8i GT 16V
Cilindrada c.c.	1.781	1.984	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. Digifant	Iny. K-Jetronic
Potencia máx./rpm.	90CV(65kw)/5.250	115CV(85kw)/5.400	136CV(98kw)/6.100
Par máx./rpm.	14,3mkg(140nm)/3.000	16,9mkg(166nm)/3.200	16,3mkg(160nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.015	1.030	1.130
Acel. 0-100 km/h (s)	13,2	10,9	8,8
1.000 m. salida parada	34,8	32,6	30,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,2	34,4	33,7
Rec. 1km desde 40km/h V	39,7	37,2	37,6
Velocidad máx. (km/h)	178,2	191	207,5
Cons. urbano (l/100 km)	10,9	13,5	10,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,5	7,9	6,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,3	10,1	7,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,3	67,3	66,9
Frenada a 100 km/h (m)	48,1	42,1	42,9

1º TOLEDO 2.0i
Compromiso equilibrado que realiza las cualidades generales del modelo.
Precio 2.371.642 Ptas.

2º TOLEDO 1.8i GT 16V
Muy eficaz en carretera abierta, mantiene unos consumos ajustados.
Precio 2.987.056 Ptas.

3º TOLEDO 1.8i GLX
Agradable en su comportamiento, supone una capaz y cómoda berlina media.
Precio 2.144.876 Ptas.
(Probado en el nº 397)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.984 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **115 CV (85Kw) a 5.400 rpm.** Par máximo/rpm: **16,9mkg (166 nm)/3.200.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Automática de 4 relaciones** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Discos.** Antibloqueo de frenos: **Sí.** Suspensión(del/tra): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.115 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,0 s.** 1.000 m. salida parada: **35,3 s.** Velocidad máxima: **182,9 km/h.** Consumo urbano: **10,6 l/100 km.** A 90 km/h: **5,5 l/100 km.** A 120 km/h: **8,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **53,5 m.** (Publicado en el Nº 424)



VW PASSAT
GL
AUTOMATICO

COMODO Y COMPLETO

VIRTUDES ● Amplitud extraordinaria ● Comportamiento ● Facilidad de manejo.

DEFECTOS ● Ruidos interiores ● Mando de cambio impreciso ● Consumo superior.

CON un cambio automático, protagonista absoluto en esta prueba del Passat GL, el conductor sólo tiene que tomar las decisiones fundamentales de acelerar o frenar. La mecánica lo agradece y la salud del que está al volante, también. Con estas palabras queremos dejar claro que, un automatismo moderno, facilita mucho las cosas a quien pasa muchas horas al volante circulando por ciudad y pretende realizar viajes sin complicaciones. El Passat está bien acabado y su funcionamiento es suave. El cambio automá-

tico funciona bien con una sola ausencia, la de un seguro entre la relación directa y el punto muerto.

Los cruceros que se consiguen con el Passat Automático no tienen porqué envidiar a los de cualquier berlina de dos litros con cambio manual. El consumo, por su parte, no llega en ningún momento a ser alar-

mante, aunque sí superior a los conseguidos por el cambio manual.

El equipamiento del coche es bastante completo. El aire acondicionado es de serie; sin embargo, no se incluye el antibloqueo de frenos ABS, que hay que pagar aparte.

Precio 3.173.398 Ptas.

TU COMO YO «THE PUMP»



LLEVO UNAS «THE PUMP» PORQUE CON SU BOMBA DE AIRE, SUJETO EL PIE A MI GUSTO.



ALFA ROMEO 164 2.0 V6 TURBO



LA PASION DE CONDUCIR

VIRTUDES ● Precio ● Prestaciones ● Comportamiento.

DEFECTOS ● Suspensión incómoda ● Tacto del pedal de freno ● Dirección imprecisa.

ES la versión más potente del modelo de gama más alto de Alfa Romeo. El 164 Turbo es una fiera con disfraz de calle. El aspecto externo es discreto y elegante. Ningún apéndice extraño tipo alerón, puestos de moda por los expertos en mercado para atraer a la clientela, enturbia sus líneas puras. Sin

embargo, sus entrañas enjaulan la fiera salvaje que le permite desarrollar prestaciones de auténtico deportivo con clase. Este motor turboalimentado sube de vueltas con asombrosa rapidez, silenciosamente y, lo que es muy importante, suave y progresivamente. ¡Pero cuidado!, puesto que la suavidad del

DUEÑO DEL SILENCIO

VIRTUDES ● Silencio de marcha ● Precio ● Mecánica elástica.

DEFECTOS ● Desarrollos largos ● Dirección demasiado asistida ● Manejo del cambio.

SILENCIO, es de las pocas cosas que se rompen nada más nombrarlas. Filosofías aparte, silencio es el adjetivo clasificativo del Audi 100 2.8. Silencio del habitáculo a cualquier régimen de giro de su motor. Silencio cuando el viento silba por los impecables ajustes de sus interiores. El Audi 100 2.8 E es el

fruto de un trabajo inteligente y bien hecho. La cuarta generación de Audi 100 monta una mecánica completamente nueva, más potente, por supuesto muy silenciosa, y que sitúa este modelo en excelente posición frente a la competencia. El motor del Audi 100 trabaja en silencio y de forma brillante. Un colector



AUDI 100 2.8 E

86 / Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.996 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **210 CV (152 kW)** a **6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **29 mkg (284 Nm)/2.750.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/discos.** Antibloqueo de frenos: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.440 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,8 s.** 1.000 m. salida parada: **28,0 s.** Velocidad máxima: **236 km/h.** Consumo urbano: **12,9 l/100 km.** A 90 km/h: **8,7 l/100 km.** A 120 km/h: **10,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,6 m.** (Publicado en el Nº 414)

auto no transmite sensación de velocidad y podremos llevarnos un buen susto. El lado malo del 164 Turbo, lo representa una dirección demasiado blanda, que inculca inseguridad en cuanto se superan los 120 kilómetros por hora. Por dentro, se puede optar por unos lujosos asientos recubiertos en cuero y por la regulación eléctrica de las plazas traseras. El resto del equipamiento que usted pueda desear en un vehículo lo trae el 164 de serie. ○

Precio 4.780.960 Ptas.

de admisión de longitud variable, permite disponer de un caudal de potencia efectiva tanto a un régimen alto como a bajas revoluciones. Es una pena que las excelencias de este motor tropiecen con unos desarrollos largos que ensombrecen, en parte, el trabajo efectivo del motor. El lado bueno de esto es un consumo muy contenido para un vehículo de semejante peso y caballaje. A pesar de su tamaño el Audi se maneja y se tiene bien en curvas. ○

Precio 4.351.382 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.771 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **174 CV (128 kW)** a **5.500 rpm.** Par máximo/rpm: **24,5 mkg (250 Nm)/3.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/discos.** Antibloqueo de frenos: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.400 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,2 s.** 1.000 m. salida parada: **30,7 s.** Velocidad máxima: **209 km/h.** Consumo urbano: **13,1 l/100 km.** A 90 km/h: **7,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,2 m.** (Publicado en el Nº 391)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **143 CV (105 kW)** a **4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **26,5 mkg (260 Nm)/2.200.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos.** Antibloqueo de frenos opcional: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.480 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,1 s.** 1.000 m. salida parada: **31,4 s.** Velocidad máxima: **211 km/h.** Consumo urbano: **9,6 l/100 km.** A 90 km/h: **6,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,9 m.** (Publicado en el Nº 425)

REUNE bajo el capó todo el potencial tecnológico en motores diésel de BMW. Es el diésel más rápido del mercado como lo demuestran sus prestaciones, dignas de un vehículo de gasolina de buena potencia. Dotado de un *intercooler*, que enfría el aire de admisión después de ser comprimido por el turbocompresor, el 525 tds de BMW logra desarrollar la importante cifra, para este tipo de mecánicas, de 143 caballos de potencia. Pero no sólo sorprende por sus contundentes prestaciones, sino desde el mis-

LA marca inglesa ha sabido jugar en el Sovereign el aspecto señorial con el toque deportivo, que se sirve ahora con guarnición Sport Pack, o lo que es lo mismo, un interesante *kit* o preparación especial enfocada a mejorar su comportamiento. El Sport Pack supone para el bolsillo un desembolso de 680.000 pesetas, dinero bien empleado puesto que el Jaguar gana mucho en placer y facilidad de conducción. El tren delantero, ahora literalmente se pega al asfalto. Este equipo comprende dos bloques. En

FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.980 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **226 CV (166 kW)** a **4.750 rpm.** Par máximo/rpm: **38,4 mkg (377 Nm)/3.650.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos.** Antibloqueo de frenos opcional: **Teves.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.800 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,2 s.** 1.000 m. salida parada: **29,7 s.** Velocidad máxima: **220 km/h.** Consumo urbano: **17,3 l/100 km.** A 90 km/h: **9,5 l/100 km.** A 120 km/h: **11,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,6 m.** (Publicado en el Nº 389)



BMW 525 TDS

EL DIESEL MAS RAPIDO DEL MUNDO

VIRTUDES ● Prestaciones ● Calidad de acabado ● Confort de marcha.

DEFECTOS ● Asientos poco envolventes ● Volante grande ● Instrumentación simple.

mo instante en que giramos la llave de arranque. El ruido es mínimo, las vibraciones al ralentí también. Y a medida que vamos pisando el acelerador la sorpresa deja paso a la admiración. Nuestro BMW alcanza la zona roja del cuentarrevoluciones sin titubeos y cambia su voz por el característico sonido de los motores

de seis cilindros de la marca germana, pero de gasolina. Por sus características el 525 tds es especialmente recomendado para aquellas personas que recorran muchos kilómetros a lo largo del año sin que el consumo sea un problema. ○

Precio 4.397.000 Ptas.

PLACER INGLES

VIRTUDES ● Comportamiento ● Motor suave y enérgico ● Equipamiento completo.

DEFECTOS ● Situación de la rueda de repuesto ● Diámetro de giro ● Dirección ligera a alta velocidad.

uno se han modificado las suspensiones, dirección y parte de la transmisión. En el otro se han mejorado las llantas y los neumáticos. El resultado es evidente nada más arrancar. Se aprecia una mayor firmeza de la suspensión, pero sin perder en comodidad. Lo que sí gana es en seguridad, las trayecto-

rias de las curvas se trazan más limpias y el balanceo de la carrocería apenas afecta a los pasajeros. También se agradece el endurecimiento de la dirección, la efectividad del autoblocante y el excelente cambio automático. ○

Precio 9.240.329 Ptas.



JAGUAR 4.0 SOVEREIGN SPORT PACK

Motor 16 / 87

JAGUAR 4.0 XJR



DEPORTE DE ELITE

VIRTUDES ● Rendimiento del motor ● Buena presentación ● Confort de marcha

DEFECTOS ● Situación de la rueda de repuesto ● Diámetro de giro ● Altura interior

ES un clásico moderno. Un auto con un toque de exclusividad, tanto por su carrocería como por su precio. Un coche que hace volver cabezas y arranca gritos de exclamación. En el XJS 4.0 se nota el trabajo del equipo de ingenieros de Jaguar Sport, para complacer las demandas de los clientes más de-

portistas. Así la potencia se ha incrementado un once por ciento respecto al modelo anterior. Se monta, de serie, diferencial autoblocante. La suspensión se ha rediseñado por completo, ahora es más dura, dispone de nuevas barras estabilizadoras y amortiguadores de gas. El resultado es una notable mejora en

EL KAISER

VIRTUDES ● Motor sensacional ● Seguridad y confort ● Amplitud interior

DEFECTOS ● Maletero justo ● Tamaño exterior exagerado ● Precio excesivo

ES la respuesta de Mercedes a la ofensiva de sus rivales en el segmento de las grandes berlinas. El 600 SEL asombra por todo. Su motor de doce cilindros y seis litros, sus cinco y pico metros de largo, su metro y medio de anchura y sobre todo su precio, cercano a los dieciocho millones de pesetas. Todo en el

Mercedes 600 SEL es a lo grande, más de 400 caballos de potencia, casi 2.200 kilos peso. Pero también todo funciona a las mil maravillas: cambio, motor, suspensión, dirección, frenos... La decoración interior derrocha lujo: asientos de piel, paneles de madera de raíz, regulación eléctrica de los asientos con tres



MERCEDES 600 SEL

88/ Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.980 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electr.** Potencia máxima: **251 CV (185 kW) a 5.150 rpm.** Par máximo/rpm: **38,4 mkg (377 Nm)/4.000.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/discos.** Antibloqueo de frenos: **Teves.** Suspensión (del/tras): **Independiente/independiente.** Peso en orden de marcha: **1.825 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,5 s.** 1.000 m. salida parada: **29,4 s.** Velocidad máxima: **227 km/h.** Consumo urbano: **14,8 l/100 km.** A 90 km/h: **8,9 l/100 km.** A 120 km/h: **11,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,4 m.** (Publicado en el Nº 400)

su comportamiento, sin afectar al confort de marcha. El equipamiento y el acabado están cuidados al máximo, como corresponde a un coche de semejante precio. Destaca un equipo de música desarrollado especialmente para este Jaguar por la firma Alpine. Este equipo tiene la particularidad, aparte de oírse de maravilla, de poder montar un lector de Compact Disc en el maletero y manejarlo a distancia desde el puesto de conducción.

Precio 10.346.000

memorias, equipamiento por todo lo alto, acabados perfectos. Pero si no estamos satisfechos con el equipamiento de serie y nos sobra algún dinerillo, podemos comprar hasta una nevera (se monta en el maletero), entre la larga lista de opciones. Los pasajeros del 600 SEL van a notar gran diferencia con otros coches por la enorme amplitud interior. El tamaño del Mercedes tiene su pega cuando tenemos que circular o aparcar por ciudad.

Precio 17.635.000

FICHA TECNICA

Cilindrada: **5.987 c.c.** Número de cilindros: **12 en V.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyec. electrónica.** Potencia máxima: **408 CV (300 kW) a 5.200 rpm.** Par máximo/rpm: **59,1 mkg (580 Nm)/3.800.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Autom. de 4 vel.** Dirección: **Circulación de bolas asis.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos vent.** Antibloqueo de frenos: **Bosch.** Suspensión (del/tras): **Independiente./indep.** Peso en orden de marcha: **2.190 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,5 s.** 1.000 m. salida parada: **26,2 s.** Velocidad máxima: **250 km/h.** Consumo urbano: **19,4 l/100 km.** A 90 km/h: **11,5 l/100 km.** A 120 km/h: **13,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,1 m.** (Publicado en el Nº 408)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.290 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **200 CV (147 kW) a 5.000 rpm.** Par máximo/rpm: **33,6 mkg (330 Nm)/2.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos.** Antibloqueo de frenos opcional: **Sí** Suspensión (del/tras): **Independiente/eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.385 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,3 s.** 1.000 m. salida parada: **28,3 s.** Velocidad máxima: **233 km/h.** Consumo urbano: **13,5 l/100 km.** A 90 km/h: **7,1 l/100 km.** A 120 km/h: **12,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,3 m.** (Publicado en el Nº 325)

LA venta de la mitad de las acciones de la firma sueca a General Motors, ha supuesto una serie de variaciones para el grande de los Saab. El 9000 CST ha recibido una nueva carrocería cuyos objetivos han sido, primero, hacer más rígido el conjunto aumentando la seguridad tanto activa como pasiva y, segundo, modificar la estética estilizando la respecto al CD. La renovada carrocería ha permitido, a su vez, trabajar sobre las suspensiones para conseguir que el Saab se asiente mejor sobre el asfalto. El

DE inminente venta en nuestro país, el nuevo Volvo 850 se presenta con tecnología punta, dimensiones compactas y una importante reducción de peso. Por fuera mantiene la fuerte y angulosa personalidad Volvo, por dentro las mejoras son grandes. Se mueve por un motor de cinco cilindros en línea, cuya novedad es su disposición: delantero transversal. Andando, el 850 lo hace de manera suave, elástica y brillante. Otra peculiaridad mecánica elogiada es la dirección, que permite conducir con gran pre-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.435 c.c.** Número de cilindros: **5 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **170 CV (125 kW) a 6.200 rpm.** Par máximo/rpm: **22,4 mkg (220 Nm)/3.300.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos.** Antibloqueo de frenos opcional: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/semidependiente.** Peso en orden de marcha: **1.330 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,6 s.** 1.000 m. salida parada: **31,2 s.** Velocidad máxima: **212 km/h.** Consumo urbano: **12,8 l/100 km.** A 90 km/h: **8,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,7 m.** (Publicado en el Nº 418)



PODER NORDICO

VIRTUDES ● Carrocería mejorada ● Motor sobresaliente ● Calidad y confort.

DEFECTOS ● Tacto del cambio ● Consumo ● TSC opcional.

CST no tiene ahora apenas pérdidas de motricidad a su paso por las curvas, la carrocería se balancea menos y las trazadas son más precisas. Pero si el agarre del Saab no convence del todo al usuario, se puede disponer, como opción, de un sistema antipatinamiento llamado TSC, que mejora aún más la seguri-

dad del coche, sobre todo en condiciones climatológicas adversas. El motor es una bomba que empieza a funcionar desde muy pocas vueltas. Dispone de un carácter fuerte, casi bronco, ideal para conductores que aprecien el genio de un coche.

Precio 5.068.800 Ptas.

BUENAS PERSPECTIVAS

VIRTUDES ● Seguridad activa y pasiva ● Habitabilidad ● Facilidad de conducción.

DEFECTOS ● Presentación interior pobre ● Sujeción asientos de cuero ● Pérdidas de tracción.

cisión a cualquier velocidad. En cuanto a comportamiento, el Volvo agradecería un sistema de control de tracción, porque las pérdidas de motricidad cuando pisamos a fondo el acelerador, en determinadas ocasiones como arrancadas o salida de curvas, son frecuentes. Con todo, el nuevo Volvo se maneja con increíble

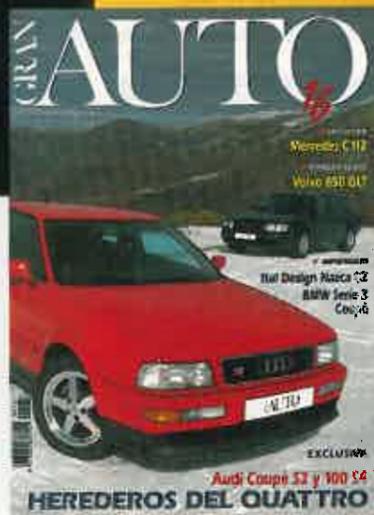
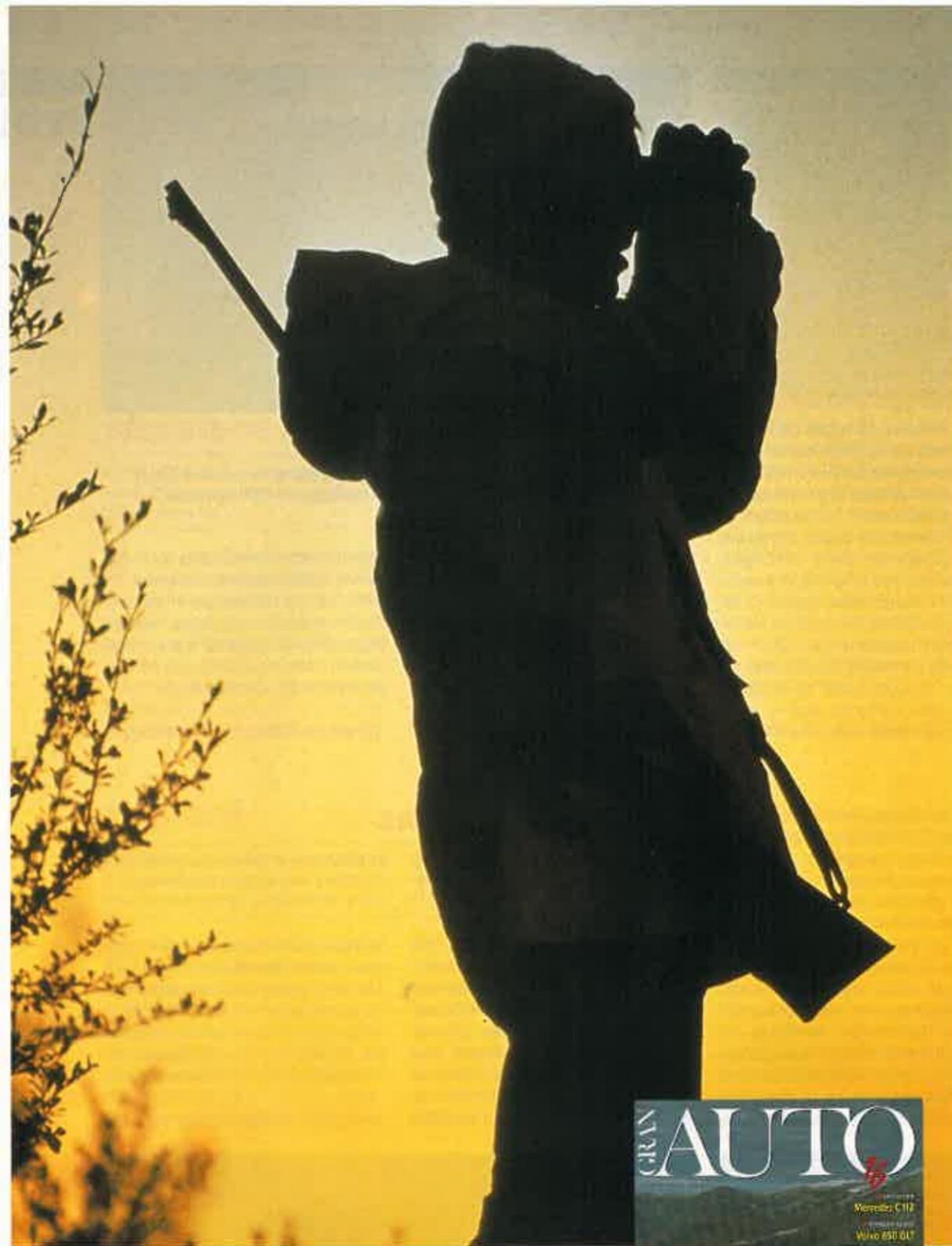
facilidad. Los interiores están acabados con materiales de buena calidad, pero presentan un aspecto triste, poco vistoso. El equipo de serie incluirá aire acondicionado, ordenador de abordo, cuatro elevallas eléctricas y ABS, entre otras cosas.

Precio 3.960.000 Ptas.



VOLVO 850 GLT

Motor 16 / 89



"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.

DIVE&B

La gran revista de unos pocos.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.959 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **210 CV (155 kW) a 6.200 rpm.** Par máximo/rpm: **25 mkg (245 Nm)/4.500.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos vent.** Sin antibloqueo de frenos. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.260 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,2 s.** 1.000 m. salida parada: **28,6 s.** Velocidad máxima: **236 km/h.** Consumo urbano: **10,8 l/100 km.** A 90 km/h: **7,5 l/100 km.** A 120 km/h: **9,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **56,4 m.** (Publicado en el Nº 403).

SOLO mil unidades del Alfa Romeo SZ saldrán de las factorías de Zagato. Su estructura parte de la base del Alfa 75, quizá el último coche verdaderamente Alfa. La carrocería, realizada en material *composite*, es un ejercicio de estilo con el que Zagato y Alfa han querido impresionar. La longitud es de apenas cuatro metros, distancia en la que no queda sitio para el maletero. Se trata, por tanto, de un puro dos plazas. La tapicería es de cuero y el cuadro de instrumentos, típicamente italiano, completísimo. En cam-

EL Honda NSX, además de una línea espectacular y un equipamiento completo, está dotado con tecnología de Fórmula 1, por lo cual rompe con todos los moldes existentes en este tipo de vehículos. El interior, capaz únicamente para dos ocupantes, está muy bien cuidado. La postura de conducción resulta cómoda, gracias en parte a que el volante es regulable en altura y profundidad. De hecho, el equipamiento roza la perfección. Todos los elementos posibles, desde *air-bag* hasta sistema de antibloqueo de

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.977 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **274 CV (201 kW) a 7.300 rpm.** Par máximo/rpm: **29 mkg (284 Nm)/5.400.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent. / Discos vent.** Antibloqueo de frenos de serie. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.370 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,0 s.** 1.000 m. salida parada: **25,0 s.** Velocidad máxima: **270 km/h.** Consumo urbano: **15,1 l/100 km.** A 90 km/h: **8,3 l/100 km.** A 120 km/h: **11,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **38,2 m.** (Publicado en el Nº 402).



ALFA ROMEO
SZ

PROVOCACION

VIRTUDES ● Agarre excepcional ● Motor potente y elástico ● Coche exclusivo

DEFECTOS ● Calidad de acabado ● Ausencia de maletero ● Confort escaso

bio, es difícil encontrar la postura adecuada para conducirlo. Aun así, se disfruta al conducirlo. Pocos motores hay tan agradables y tan brillantes como el V6 de tres litros de Alfa. En cuanto a la estabilidad hay dos vertientes. Es difícil de imaginar dónde está el límite de adherencia en curva rápida, circunstancia en

que las suspensiones realizan todo el trabajo. Por el contrario, la comodidad deja mucho que desear, traqueteo que sólo se aguanta viendo la rapidez con que pasan los kilómetros. Con todo, su poseedor gozará de un producto exclusivo.

Precio aprox. 10,5 Millon.

UNA FORMULA MAGICA

VIRTUDES ● Línea espectacular ● Mecánica de vanguardia ● Prestaciones impresionantes

DEFECTOS ● Poca visibilidad trasera ● Alta temperatura en maletero ● Dirección sin asistencia

frenos y aire acondicionado pertenecen al equipo de serie. La carrocería está construida íntegramente en aluminio, aloja el motor en posición central y por detrás el maletero, que tiene un tamaño reducido y alcanza elevadas temperaturas por su proximidad con el propulsor. Este está hecho prácticamente a medida del

NSX, se comporta de forma magnífica en toda su gama de revoluciones, con una gran capacidad de reacción desde muy pocas vueltas. La estabilidad, ayudada por la electrónica, merece la misma elevada nota que el resto del coche.

Precio 11.550.000 Ptas.



HONDA
NSX

Motor 16 / 91

AUDI COUPE
2.3 E CAT

AUDI COUPE
20V CAT

AUDI COUPE
2.3 E QUATTRO

AUDI COUPE
20V QUATTRO

AUDI
COUPE S2



A FONDO/ DEPORTIVOS DE LUJO

A FONDO/ DEPORTIVOS DE LUJO

NUEVOS MOTORES MAS POTENTES AMPLIAN LA OFERTA DE LOS AUDI COUPE

Las versiones de los Audi Coupé han sufrido múltiples variaciones en los últimos tiempos. De las más interesantes son aquellas dotadas del motor de cinco cilindros, propulsor que ha sustituido al de 2,2 litros y 136 caballos. Aunque se ha perdido potencia, se mantiene el buen tacto y elasticidad del anterior, con la ventaja añadida de un consumo inferior. La versión de cuatro ruedas motrices supone un encarecimiento porcentual elevado y tampoco hay tanta potencia como para justificar el empleo de tracción total, salvo para quienes circulen habitualmente por carreteras muy resbaladizas. Por otro lado, los motores de cuatro válvulas que aparecían en esta prueba de gama se han sustituido por el motor de seis cilindros en V y 174 caballos, un propulsor de comportamiento impecable, con el que estos modelos ga-

AUDI COUPE 2.3 E
Es agradable de utilizar y de consumo moderado. Es la opción lógica con este motor.
Precio 3.735.442 Ptas.

AUDI COUPE 2.3 E QUATTRO
La tracción a las cuatro ruedas resulta, en proporción, un poco cara con este motor.
Precio 4.442.811 Ptas.

AUDI COUPE 2.3 E 20V
Versión sustituida por el Audi Coupé 2.8 V6, con un elástico motor de 174 caballos.
Precio 4.447.623 Ptas.

AUDI COUPE 2.3 20V QUATTRO
Versión sustituida por el Audi Coupé 2.8 E V6 Quattro, razonable opción de tracción total.
Precio 4.981.758 Ptas.

AUDI COUPE S2
Esta es la versión más potente y deportiva de la gama. Su motor turboalimentado es elástico y su estabilidad elevada.
Precio 6.006.720 Ptas.

(Publicado en el nº 413)

narán principalmente en capacidad de recuperación y agrado de conducción. En este caso, la opción de cuatro ruedas motrices tiene más razón de ser por dos motivos. El primero de ellos es que la diferencia, con respecto al de dos ruedas motrices y con el mismo motor, es menor que la que hay entre los del motor de 2,3 litros. Y segundo, porque en este caso la potencia y el par motor son lo suficientemente elevados como para aprovechar la superior capacidad de tracción.

Un escalón por encima se encuentra el Audi Coupé S2, un modelo con verdadero espíritu deportivo. Lleva un motor de cinco cilindros turboalimentado de 220 caballos, que sólo se ofrece en la variante de cuatro ruedas motrices. Su mecánica resulta progresiva y su estabilidad impresionante, al igual que sus frenos. El cuadro de instrumentos de este modelo se diferencia claramente de sus compañeros de gama por el color de sus relojes y por el volante deportivo de tres radios, integrado en un conjunto sobrio y con aspecto de robustez.

Pero no sólo el S2 goza de buen equilibrio entre estabilidad y comodidad, también los otros Coupé lo tienen.

En cuanto a características generales, la habitabilidad es mejor de lo que el aspecto de la carrocería podría presagiar. Cuatro adultos pue-

den viajar cómodamente. Aunque ello va en detrimento del maletero, más bien pequeño. Además, la rueda va situada en su interior, dispuesta verticalmente en un lateral, por lo cual su volumen, ya de por sí algo escaso, resulta todavía menos aprovechable. Pero éste es un in-

conveniente aceptable en un Coupé, aunque sean ligeramente caros como los Audi, si en contrapartida se dispone, como es el caso, de motores agradables de conducir, buen acabado, equipamiento completo y un comportamiento dinámico de primera línea.

FICHA TECNICA

	2.3E	20 V CAT	2.3 E QUATTRO	20V QUATTRO	S2
Cilindrada (c.c.)	2.309	2.309	2.309	2.309	2.226
Nº de cilindros	5, en línea				
Nº de válvulas por cilindro	2	4	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica				
Potencia máx./rpm.	133 CV(98kW)/5.500	170 CV(125kW)/6.000	133 CV(98kW)/5.500	170 CV(125kW)/6.000	220 CV(162kW)/5.900
Par máx./rpm.	19,0mkg(186Nm)/4.500	22,4mkg(219Nm)/4.500	19,0mkg(186Nm)/4.500	22,4mkg(219Nm)/4.500	31,5mkg(309Nm)/3.100
Tracción	Delantera	Delantera	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 5 vel.				
Dirección	Cremallera asistida				
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos				
Peso (kg)	1.170	1.200	1.280	1.320	1.420
Acel. 0-100 km/h (s)	11,4	9,9	11,1	9,8	6,7
1.000 m. salida parada (s)	33,2	31,3	32,7	31,0	27,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,6	34,3	34,6	34,0	30,1
Rec. 1km desde 40km/h en V	38,1	38,0	37,5	37,5	35,1
Vel. Max (km/h)	199	218	197	216	247
Consumo urbano (l/100km)	11,9	12,7	12,3	13,0	15,7
Cons. a 90 km/h (l/100km)	7,9	7,9	8,2	8,4	10,8
Cons a 120 km/h (l/100km)	9,2	9,4	9,6	10,0	11,9
Sonoridad a 90km/h (dB)	64,6	65,4	64,7	65,4	65,5
Frenada a 100 km/h (m)	43,8	44,7	48,9	46,1	41,5



EOLO DESENCADENADO

VIRTUDES ● Prestaciones sensacionales ● Espíritu deportivo ● Relaciones de cambio.

Las sensaciones fuertes todavía tienen cabida en el panorama automovilístico actual. Y el Shamal es un claro ejemplo de ello. 325 caballos de potencia transmitidos al asfalto por el eje trasero se encargan de que un conductor avezado pueda saborear el dominio sobre una máquina poco sumisa. Unas

DEFECTOS ● Detalles mal resueltos ● Entrega brusca de potencia ● Sin opción de ABS.

prestaciones de primer orden, aunque en determinadas circunstancias sean poco aprovechables por la brusquedad del motor, la caja de cambios de seis velocidades y las suspensiones regulables en dureza convierten al conductor en piloto.

En el interior, el volante es regulable en altura, pero mediante un me-

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.217 c.c.** Número de cilindros: **8 en V.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica y dos turbos.** Potencia máxima: **326 CV (240 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **44,4 mkg (436 Nm)/ 2.800.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Antibloqueo de frenos: **Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.290 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,3 s.** 1.000 m. salida parada: **25,4 s.** Velocidad máxima: **254,7 km/h.** Consumo urbano: **12,6 l/100 km.** A 90 km/h: **9,2 l/100 km.** A 120 km/h: **11,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,0 m.** (Publicado en el Nº 414)

canismo incómodo, y los asientos sujetan bien, por lo que la postura al volante resulta cómoda. A pesar de algunos detalles, el acabado ha mejorado mucho con respecto a otros Maserati y el equipamiento es elevado, con tapicería de cuero y un buen equipo de climatización. El único «pero» en este apartado es la ausencia de antibloqueo de frenos, ni siquiera como opción, ausencia que reafirma el espíritu sin concesiones de este modelo deportivo.

Precio 13.204.320 Ptas.

UN COCHE COQUETO

VIRTUDES ● Estabilidad excelente ● Diseño original ● Calidad de acabado.

Original en la forma y en el fondo, el Mazda MX-3 es un coche que no pasa desapercibido. Por su línea, con sus faros en forma de lágrima o su enorme luneta trasera que llega a cumplir funciones de ventanilla lateral trasera para mejorar la visibilidad. Tampoco el motor se ajusta a cánones convenciona-

DEFECTOS ● Recuperaciones flojas ● Respaldo sin memoria ● Rueda de repuesto de emergencia.

les. Un seis cilindros en V, para cilindradas inferiores a dos litros y medio, hasta hace pocos meses era una novedad absoluta. A diferencia de la estabilidad, las prestaciones que se consiguen con él no son nada excepcional, sino más bien algo pobres, pero funciona con encomiable suavidad, característica que se

hace extensible a otros apartados como el manejo de la caja de cambios, la dirección o cualquier mando o pedal a disposición del conductor o acompañantes. En cuanto al equipamiento, el aire acondicionado y el antibloqueo de frenos están incluidos en el equipamiento de serie. Quizá su aspecto más negativo es la habitabilidad en las plazas traseras, que por altura sólo son aptas para niños. Un precio lógico a pagar por un vehículo tan singular.

Precio 3.425.280 Ptas.



MAZDA MX3

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.845 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **136 CV (100 kW) a 6.800 rpm.** Par máximo/rpm: **16,3 mkg (160 Nm)/5.300.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Antibloqueo de frenos de serie. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.115 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,5 s.** 1.000 m. salida parada: **31,3 s.** Velocidad máxima: **205 km/h.** Consumo urbano: **11,2 l/100 km.** A 90 km/h: **7,5 l/100 km.** A 120 km/h: **9,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,2 m.** (Publicado en el Nº 426)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **143 CV (105 kW) a 6.400 rpm.** Par máximo/rpm: **18,2 mkg (178 Nm)/4.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Antibloqueo de frenos opcional. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.050 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,0 s.** 1.000 m. salida parada: **30,2 s.** Velocidad máxima: **209 km/h.** Consumo urbano: **11,2 l/100 km.** A 90 km/h: **7,1 l/100 km.** A 120 km/h: **9,7 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **33,6 m.** (Publicado en el Nº 397)

Los pequeños vehículos japoneses están imponiendo últimamente una revolución en las formas. Ejemplo de ello es el Nissan 100 NX que además de su peculiar línea, mediante un sencillo mecanismo ofrece la posibilidad de convertirlo en targa. En contrapartida, el interior, como resulta habitual en este tipo de vehículos, carece de gran habitabilidad, ya que las plazas traseras sólo pueden ocuparlas niños a causa del reducido espacio. Sin embargo, el maletero sí resulta capaz para un volumen de maletas



NISSAN
100 NX

CAPRICO ORIENTAL

VIRTUDES ● Rendimiento del motor ● Acabado y equipamiento ● Convertible en targa.

considerable. En el otro extremo, el puesto de conducción está bien resuelto, aunque se echa de menos un sistema para regular la altura del asiento, ya que la cintura del coche queda algo alta y cuesta apreciar los límites del coche en maniobras.

El propulsor es moderno, todo de aluminio y sube con facilidad de vuel-

DEFECTOS ● Cambio impreciso de 5ª a 4ª ● Reglaje asiento del conductor ● Frenada en suelo ondulado.

tas desde bajos regímenes, a pesar de su culata de dieciséis válvulas que siempre penaliza este aspecto. La estabilidad es buena, así como el equipamiento y el acabado. Un conjunto atractivo para aquellos que no requieran un espacio amplio.

Precio 3.165.000 Ptas.

MANEJABLE Y EFICAZ

VIRTUDES ● Facilidad de conducción ● Rendimiento del motor ● Equipamiento y precio

acabado mantiene la tónica habitual de los coches de esta marca: Modélico. El funcionamiento del motor es suave y elástico y junto a una caja de cambios de seis velocidades bien escalonadas, permite utilizarlo desahogadamente con consumos moderados o exprimirlo sin piedad. Para pararlo, los cuatro discos venti-

DEFECTOS ● Marcha atrás sin gatillo ● Volante bajo ● Limpia trasero sin intermitencia

lados, junto con el sistema de antibloqueo de serie, ejecutan su trabajo rozando la perfección y pueden ser utilizados intensivamente sin desfallecer. Este modelo, que sustituye al Porsche 944, tiene buena relación calidad-precio.

Precio 7.500.800 Ptas.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.990 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **240 CV (176 kW) a 6.200 rpm.** Par máximo/rpm: **31,1 mkg (305 Nm)/4.100.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Antibloqueo de frenos de serie. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.370 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,0 s.** 1.000 m. salida parada: **27,7 s.** Velocidad máxima: **251 km/h.** Consumo urbano: **13,2 l/100 km.** A 90 km/h: **8,1 l/100 km.** A 120 km/h: **9,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,0 m.** (Publicado en el Nº 423)



PORSCHE 968



VUELVE LA ESTRELLA AMERICANA

VIRTUDES ● Precio atractivo ● Amplitud interior ● Comportamiento sano

DEFECTOS ● Radio de giro grande ● Pedales altos ● Consumo de combustible

DE la gama de los conocidos coches americanos, el que más llama la atención es, sin duda, el Voyager. Se trata de un familiar de los denominados monovolumen que tiene al Renault Espace como principal rival. Es un segmento avalado con un importante éxito comercial en Estados Unidos, mientras que

en nuestro país está aún por producirse. El Chrysler Voyager SE es el modelo básico de la gama. Un vehículo que cuesta casi 2.600.000 pesetas y que ofrece siete plazas con un equipamiento en que tanto el aire acondicionado, elevavoluntas eléctricos o los retrovisores exteriores regulables desde el mismo mando

EXCURSIONES EN GRUPO

VIRTUDES ● Equipamiento muy completo ● Espacio interior ● Frenos

DEFECTOS ● Motor poco potente ● Instrumentación escasa ● Cambio lento e impreciso

UNA de las versiones más interesantes de la gama Vanette de Nissan es la denominada Optima. Ofrece un aspecto exterior muy atractivo, que poco se parece al resto de versiones, destacando las siglas en los laterales, faros antiniebla o los espejos retrovisores pintados del mismo color que el resto de

la carrocería. En el interior, gracias a sus tres filas de asientos, se puede viajar ocho personas y con la ventaja de poder girar los del centro. El equipamiento incluye como elementos de serie la tapicería exclusiva, pintura metalizada, aire acondicionado, cierre centralizado y elevavoluntas eléctricos. El motor es



NISSAN
VANETTE

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.501 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **99 CV (75 Kw) a 4.800 rpm**. Par máximo/rpm: **18,2 mkg (179 Nm)/2.800**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Antibloqueo de frenos: **No**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.555 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,2 s**. 1.000 m. salida parada: **37,2 s**. Velocidad máxima: **159,3 km/h**. Consumo urbano: **13,5 l/100 km**. A 90 km/h: **7,7 l/100 km**. A 120 km/h: **13,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,0 m**. (Publicado en el Nº 433).

son opcionales. El motor destaca por su funcionamiento a bajo régimen, aunque tiene como pega principal el alto consumo de combustible cuando se quiere obtener un buen rendimiento. El Voyager es una excelente opción para familias que necesiten un coche amplio y confortable sin necesidad de pagar una cifra excesiva de dinero. Además, la red oficial que ha creado Chrysler Iberia supone una garantía de cara al servicio postventa.

Precio 2.538.478 Ptas.

de 1,5 litros y desarrolla una potencia de 70 caballos. Una cifra un tanto escasa, sobre todo a tope de carga. En definitiva, esta Optima es un vehículo ideal para el usuario que necesite más de cinco plazas. Un coche perfecto, por ejemplo, para hoteles, transporte escolar, etc. Y en el caso de una familia numerosa, es ideal para el tiempo libre o el disfrute de los ratos de ocio en grupo. El Nissan Vanette es el monovolumen de menor precio del mercado.

Precio 2.241.700 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.488 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Un carburador**. Potencia máxima: **70 CV (50,5 Kw) a 5.200 rpm**. Par máximo/rpm: **11,6 mkg (113,6 Nm)/3.200**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **De recirculación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos ven./Tambores**. Antibloqueo de frenos: **No**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.190 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **27,4 s**. 1.000 m. salida parada: **43,2 s**. Velocidad máxima: **127,3 km/h**. Consumo urbano: **11,4 l/100 km**. A 90 km/h: **8,9 l/100 km**. A 120 km/h: **14,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **54,8 m**. (Publicado en el Nº 399).

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.849 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **153 CV (110 Kw) a 5.400 rpm**. Par máximo/rpm: **23,4 mkg (225 Nm)/2.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ven./Discos**. Antibloqueo de frenos: **Opcional**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semidepen.** Peso en orden de marcha: **1.390 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,0 s**. 1.000 m. salida parada: **32,3 s**. Velocidad máxima: **197,2 km/h**. Consumo urbano: **13,3 l/100 km**. A 90 km/h: **10,2 l/100 km**. A 120 km/h: **13,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **41,4 m**. (Publicado en el Nº 395).

DE todos los Espace que se venden en nuestro mercado, el V6 es el más potente y caro. El motor de gasolina es uno de los elementos más agradables del coche. Con 153 caballos de potencia, destaca por su elasticidad y por la ventaja de alcanzar los 200 kilómetros por hora en un santiamén. El problema radica en que hay que mover más de 1.400 kilos y con una gran superficie frontal, la aguja del indicador de gasolina baja deprisa; gastar menos de 10 litros es harto difícil. El Espace V6 se agarra muy bien a

SU nombre es Legacy, su apellido Subaru, pero lejos de ser sólo una berlina familiar de gran espacio, este japonés se mueve en todos los terrenos con gran soltura gracias a sus acertadas soluciones técnicas. Unas soluciones que empiezan por la tracción permanente a las cuatro ruedas, un dispositivo para aumentar la distancia al suelo y una caja de cambios con reductora para rodar con marchas cortas por terrenos difíciles. De esta forma, no es nada complicado adentrarse por caminos de tierra con muchas pie-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.221 c.c.** Número de cilindros: **4 opuestos**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **136 CV (100 Kw) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **19,3 mkg (189 Nm)/4.800**. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ven./Discos**. Antibloqueo de frenos: **Opcional**. Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.365 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,6 s**. 1.000 m. salida parada: **32,2 s**. Velocidad máxima: **191 km/h**. Consumo urbano: **11,1 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **48,4 m**. (Publicado en el Nº 434).



CONCEPTO NUEVO

VIRTUDES ● Concepto exclusivo ● Comportamiento muy bueno ● Habitabilidad inimaginable

DEFECTOS ● Consumo elevado ● Puesto de conducción ● Retrovisores poco eficaces

la carretera y la carrocería apenas balancea en las curvas. En el interior, hay siete asientos que ofrecen múltiples posibilidades de movimiento y reglaje, desde ponerlos en sentido contrario a la marcha hasta plegarlos sobre el respaldo y convertirlos en pequeñas mesas para trabajar o jugar a las cartas. To-

dos los elementos del interior están muy bien terminados y son funcionales pero cómodos a la vez. El único problema importante del Renault Espace es la poca capacidad que admite el maletero cuando utilizamos las siete plazas.

Precio 4.595.500 Ptas.

LAS APARIENCIAS ENGAÑAN

VIRTUDES ● Buen comportamiento asfalto-tierra ● Confort de marcha ● Calidad de acabado

DEFECTOS ● Cambio impreciso ● Aire acondicionado opcional ● Frenos poco resistentes

dras porque el Subaru Legacy puede comportarse prácticamente como un todo terreno aunque no conviene confundirlo como tal. El motor es un cuatro cilindros pero dispuestos en oposición con una cilindrada de 2,2 litros y 136 caballos de potencia. El equipamiento de serie incluye antena de radio automática y

las principales opciones son el sistema antibloqueo de frenos, aire acondicionado, llantas de aleación ligera y pintura metalizada. La única laguna es la falta de un regulador interior del haz luminoso, dada su gran capacidad de carga.

Precio 3.356.621 Ptas.



SUBARU
LEGACY SW

VOLVO 940 16V STATION WAGON



EQUILIBRIO EN LA FAMILIA

VIRTUDES ● Capacidad interior
● Equilibrio mecánico ● Seguridad activa y pasiva

DEFECTOS ● Suspensión trasera
● Diseño interior ● Overdrive eléctrico

DENTRO de la Serie 900 de Volvo, quizá sea la versión familiar el modelo más carismático. Conocidos en mercados internacionales como Station Wagon, los Volvo con dicho tipo de carrocería tienen cada día más aceptación en nuestro mercado, sobre todo desde la importante rebaja en los precios. Este 940

con motor de cuatro válvulas por cilindro obtiene un buen rendimiento entre eficacia en carretera y economía general. La carrocería es ideal para usuarios que quieren gran capacidad de carga con multitud de posibilidades de regulación de los asientos traseros para aumentar la capacidad del maletero. El coche se

JUGAR CON EL ESPACIO

VIRTUDES ● Buen acabado
● Gran habitabilidad ● Consumo y autonomía

DEFECTOS ● Baja velocidad máxima ● Falta de aire acondicionado ● Maletero sin cortinilla

LA Volkswagen Caravelle tiene una larga tradición en el campo del transporte. El nuevo modelo se diferencia claramente de las versiones anteriores, no sólo por el diseño de la carrocería, sino también porque la tracción es a las ruedas delanteras. En esta versión se utiliza un motor diésel de cinco cilindros

que desarrolla una potencia de 78 caballos. Un motor especialmente brillante a la hora de pasar por la gasolinera. A pesar de sus 1.700 kilos, como mínimo, y no hay que olvidar la forma de la carrocería, los consumos son asombrosamente bajos si adoptamos una conducción relajada. El interior destaca por sus



VOLKSWAGEN
CARVELLE
98 / Motor 16

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.986 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **139 CV (102 Kw) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **18,5 mkg (181 Nm)/4.800.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ven./Discos.** Antibloqueo de frenos: **Sí.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.395 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,2 s.** 1.000 m. salida parada: **32,8 s.** Velocidad máxima: **191,7 km/h.** Consumo urbano: **10,3 l/100 km.** A 90 km/h: **8,4 l/100 km.** A 120 km/h: **11,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **48,3 m.** (Publicado en el Nº 431).

vende con sistema antibloqueo de frenos de serie y aire acondicionado, mientras que las opciones son la tapicería de cuero y el climatizador automático. En cuanto a los defectos, la suspensión trasera por eje rígido que hace rebotar más de la cuenta en malas carreteras y el «overdrive» eléctrico -que se acciona por un botón situado en el pomo de la palanca de cambios- en lugar de una quinta marcha son los defectos principales del Volvo 940 Familiar.

Precio 4.228.000 Ptas.

tres filas de asientos, desmontable la del medio, para alojar bultos de gran volumen. La Caravelle con motor diésel tiene un buen comportamiento en carretera y la velocidad de paso por curva es muy elevada. En cuanto a su utilización como vehículo de transporte de personas, no se le puede hacer ningún reproche. Se accede a todas las plazas con facilidad y los asientos resultan cómodos y sujetan con firmeza el cuerpo y la zona lumbar.

Precio 2.999.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.370 c.c.** Número de cilindros: **5 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **78 CV (57 Kw) a 3.700 rpm.** Par máximo/rpm: **16,7 mkg (164 Nm)/1.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Antibloqueo de frenos: **No.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.640 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **21,1 s.** 1.000 m. salida parada: **40,9 s.** Velocidad máxima: **137,8 km/h.** Consumo urbano: **9,0 l/100 km.** A 90 km/h: **7,7 l/100 km.** A 120 km/h: **11,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **46,8 m.** (Publicado en el Nº 414).

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.771 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **106 CV (78Kw) a 3.850 rpm.** Par máximo/rpm: **24,7 mkg (242 Nm)/2.500.** Tracción: **Integral engranable.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Circulación de bolas, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.695 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **19,7 s.** 1.000 m. salida parada: **39,5 s.** Velocidad máxima: **156,2 km/h.** Consumo urbano: **10,6 l/100 km.** A 90 km/h: **6,1 l/100 km.** A 120 km/h: **12,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **60,1 m.** (Publicado en el Nº 396)

EL Isuzu Trooper es un todo terreno de mecánica robusta, fiable y moderna. Su motor tiene un magnífico rendimiento a cualquier régimen y una suavidad excepcional, además de ofrecer unas prestaciones de primer orden.

Los únicos defectos achacables a este motor son su rumorosidad al ralentí y un consumo excesivamente sensible a la intensidad con la que se pise el pedal derecho. Las relaciones del cambio son un poco largas y el funcionamiento del mismo es suave pero impreciso.

NOS encontramos ante un vehículo que se mueve por el campo como pez en el agua, con una gran capacidad para trepar, en parte debida al enérgico motor de 105 caballos que proporciona brillantes aceleraciones y un empuje envidiable. Su respuesta es muy buena a todo régimen, aunque las alegrías con el acelerador se pagan caras. La suspensión por ejes rígidos, si bien muy fiable, no es nada confortable, e impone un buen castigo a los ocupantes, agravado por el alto nivel sonoro y las fuertes vibracio-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.464 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **105 CV (77Kw) a 5.600 rpm.** Par máximo/rpm: **17,9 mkg (175 Nm)/3.000.** Tracción: **Integral engranable.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Circulación de bolas, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Ejes rígido/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.1370 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,5 s.** 1.000 m. salida parada: **38,9 s.** Velocidad máxima: **144,6 km/h.** Consumo urbano: **15,9 l/100 km.** A 90 km/h: **10,6 l/100 km.** A 120 km/h: **13,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **65,8 m.** (Publicado en el Nº 403)



FUERZA DE CARACTER

VIRTUDES ● Rendimiento del motor ● Magnífico acabado ● Prestaciones muy buenas.

DEFECTOS ● Dirección sensible ● Acceso a las plazas traseras ● Asientos blandos.

Engranar la tracción integral es fácil, pues todo el proceso se realiza desde el puesto de conducción. Las características del Trooper no le convierten en un gran trialero: grandes voladizos, recorridos de suspensión, altura del suelo escasa, diferencial autoblocante trasero poco efectivo, etc. El punto fuerte de este coche

son las pistas por las que se mueve con eficacia. El Trooper es cómodo en carretera, pero se balancea en exceso. El equipamiento, instrumentación e interior son de primer orden, al igual que su maletero, y todo ello a un buen precio.

Precio 3.371.900 Ptas.

CABALLERIA LIGERA

VIRTUDES ● Modelo muy carismático ● Aptitudes todo terreno ● Robustez

DEFECTOS ● Comportamiento en carretera ● Consumos elevados ● Confort

nes. Esto y un comportamiento en carretera un poco delicado no le hacen ser el coche idóneo para largos viajes. En campo, todo cambia. La tracción integral, con rueda libre en el tren delantero, la conformación y altura de su carrocería y el cambio preciso y rápido le convierten en el coche a batir fuera de las carrete-

ras. Equipamiento y acabado son austeros pero suficientes, y no se hecha nada en falta en la instrumentación. El Wrangler es un coche muy particular con el que no pasaremos inadvertidos y cuya concepción no muchos entenderán.

Precio 2.016.800 Ptas.



JEEP
WRANGLER
Motor 16 / 99

**MITSUBISHI
MONTERO GL**



SENSACIONES RENOVADAS

VIRTUDES ● Motor potente y suave ● Frenos eficaces ● Buen comportamiento.

DEFECTOS ● Capota complicada ● Recorrido de suspensión corto ● Pincas traseras justas.

MITSUBISHI ha apostado fuerte por su oferta en todo terreno. El nuevo Montero supone una renovación total del anterior modelo. La mecánica no se ha visto muy afectada por los cambios, pero se han mejorado aspectos muy determinados como la dirección -ahora más precisa-, la caja de cambios y los frenos.

A diferencia de otras versiones superiores, el Montero GL tiene la transmisión tradicional de ruedas delanteras engranables y no la moderna caja transfert Super Select.

El motor, que ha sufrido leves retoques, tiene un funcionamiento muy suave y una gran capacidad de recuperación. La postura de conducción

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 2.477 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyectora y turbo con intercooler. Potencia máxima: 99 CV (73Kw) a 4200 rpm. Par máximo/rpm: 24,5 mkg (240 nm)/2.000. Tracción: Integral engranable. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Circulación de bolas, asistida. Frenos (del/tras): Discos ventilados. Suspensión (del/tras): Independiente/Eje rígido con muelles. Peso en orden de marcha: 1.550 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,6 s. 1.000 m. salida parada: 38,3 s. Velocidad máxima: 150,5 km/h. Consumo urbano: 9,4 l/100 km. A 90 km/h: 7,9 l/100 km. A 120 km/h: 13,7 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,5 m. (Publicado en el Nº 398)

es muy adecuada, y la visibilidad es prácticamente inmejorable. La habitabilidad, sin ser mediocre, no es el punto fuerte de este coche. El equipamiento es bastante completo y la rumorosidad, a pesar de la capota, no es muy alta. El Montero puede ser un buen coche de uso diario, con unas aptitudes todo terreno que se ven mermadas por su suspensión, aunque su comportamiento en carretera, que es intachable, lo convierte en un coche muy polivalente.

Precio 3.159.480 Ptas.

MAS LARGO, MAS CARO

VIRTUDES ● Buen comportamiento ● Equipamiento y acabado ● Funcionalidad.

DEFECTOS ● Precio elevado ● Rueda de recambio sin antirrobo ● Consumo.

ESTE Suzuki comparte base mecánica con el Vitara convencional, pero aumenta su longitud en nada menos que 41 centímetros, y la distancia entre ejes en 28 cm. De esta forma, el nuevo Vitara puede alojar a cuatro personas con su equipaje sin aperturas. Se ha aumentado la potencia hasta los 95

caballos mediante la incorporación de una culata de 16 válvulas e inyección electrónica multipunto. El resultado es un motor de funcionamiento suave y que empuja con fuerza entre las 3.000 y las 5.500 rpm. Con el aumento de longitud, el confort y el comportamiento han mejorado, pero no así su agilidad en

zonas trialeras. Este Vitara se mueve sin complejos por carretera gracias a su motor brioso y a su seguridad y, fuera de ella, los pisos blandos y deslizantes, donde la ligereza del conjunto le favorece, son su especialidad. El equipamiento es completo y el interior muy acogedor. El Vitara J LX Wagon es un vehículo que se defiende con dignidad en todos los terrenos y que ofrece espacio para cuatro personas, aunque a un precio alto.

Precio 2.788.000 Ptas.



FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 1.590 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección multipunto. Potencia máxima: 95 CV (70kw) a 5.600 rpm. Par máximo/rpm: 13,5 mkg (130 nm)/4.000. Tracción: Integral engranable. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Circulación de bolas, asistida. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/Eje rígido con muelles y amortiguadores. Peso en orden de marcha: 1.165 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,0 s. 1.000 m. salida parada: 34,9 s. Velocidad máxima: 158,9 km/h. Consumo urbano: 11,8 l/100 km. A 90 km/h: 8,8 l/100 km. A 120 km/h: 11,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 67,8 m. (Publicado en el Nº 432)



**CITROËN
AX GTI**

**FIAT
UNO TURBO**

**DEPORTIVOS
DE BOLSILLO**

Como herencia tecnológica de sus respectivas marcas, los pequeños utilitarios reciben mecánicas de altas prestaciones que hacen de ellos divertidos y eficaces deportivos. Dentro de estos cuatro modelos las particularidades mecánicas se centran principalmente en los sistemas de alimentación. Ninguno de ellos recurre al tradicional carburador, lo que indica, claramente, que ha quedado obsoleto cuando se trata de exprimir el máximo potencial de los motores. El Fiat Uno es el más veterano y el único que monta un turbocompresor, mientras que el Citroën, que nunca

había recurrido a la inyección de combustible en el AX, monta en este caso un sistema de este tipo. Es precisamente este último coche el que conserva mejores cualidades para el uso urbano, gracias a ser bastante más corto que sus rivales y registrar unos consumos menores. Para quien se decante por una conducción netamente deportiva, serán el impulsivo Fiat Uno y el nervioso, en cuanto a reacciones, Volkswagen Polo, los más idóneos. En cuanto al Clio, queda como el más potente, aunque dócil de reacciones, y el más completo para un uso polivalente ciudad-carretera.

El motor del 16 válvulas del Clio se sitúa entre los mejores de su categoría y, si bien no tiene la patada del motor turbo que equipaba su predecesor, su elasticidad es muy superior y se puede exigir al acelerador sin temor a sobresaltos repentinos. Fiat se ha quedado sola en la defensa del turbocompresor, aunque Ford la acompaña con el reciente e indomable Fiesta turbo. Los cuatro recurren a suspensiones duras, aunque especialmente es el Polo quien pone de manifiesto esta particularidad. Menos confortable es el más firme en los apoyos. El equipo está en los cuatro casos basado en asientos deportivos y son el Renault y el Fiat Uno quienes ofrecen mayor instrumentación.

1º RENAULT CLIO 16 V
Es el más potente y equilibrado. Muy fácil y cómodo de conducir, resulta un coche cómodo en cualquier circunstancia.
Precio 1.742.603 Ptas.
2º VOLKSWAGEN POLO G40
De comportamiento muy deportivo gracias a sus firmes suspensiones, posee altas prestaciones con bajos consumos.
Precio 1.727.399 Ptas.
3º CITROËN AX GTI
Es el más ciudadano y económico en cuanto a consumo y precio de adquisición.
Precio 1.688.305 Ptas.
3º FIAT UNO TURBO
Es el más veterano. A pesar de sus brillantes prestaciones y su excelente habitabilidad, posee un peor acabado y un consumo elevado.
Precio 1.771.757 Ptas.
(Publicado en el nº 404)

FICHA TÉCNICA				
	AX GTI	UNO TURBO	CLIO 16V	POLO G40
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.372	1.764	1.272
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	100CV/72 km/h/6.800	118CV/85 km/h/6.000	140CV/121 km/h/6.500	115CV/84 km/h/6.000
Par máx./rpm	13,5 mkg (127 Nm) 4.200	16,8 mkg (161 Nm) 3.500	16,8 mkg (161 Nm) 4.250	15,3 mkg (150 Nm) 3.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Dirección	Cremlatera	Cremlatera	Cremlateras asistida (sp)	Cremlatera
Frenos (del/tras)	Discos ventil./tambores	Discos ventil./discos	Discos ventil./discos	Discos ventil./tambores
Peso (kg)	955	925	975	830
Accel. 0-100 km/h (s)	9,4	7,9	6,4	8,2
1.000 m. salida parada (s)	31,2	29,3	29,4	29,5
Rec. 1km desde 40 km/h IV	35,4	33,2	32,5	33,2
Rec. 1km desde 40km/h V	38,9	37,9	36,2	38,4
Vel. Max (km/h)	169,0	202,0	209,5	192,0
Cons. urbano (l/100km)	8,6	10,3	10,3	9,7
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,2	6,4	6,1	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,1	9,8	8,2	7,0
Sonoridad a 90km/h (dB)	68,2	67,9	68,3	68,8
Frenada a 100 km/h (m)	43,5	45,0	43,0	44,8

**RENAULT
CLIO 16V**

**VOLKSWAGEN
POLO G40**

A FONDO / TODO TERRENO ● UN ANO DE PRUEBAS

● UN ANO DE PRUEBAS ● COMPARATIVA / PEQUEÑOS

**SUZUKI
VITARA J LX W**

FIAT
UNO TDS

FORD
FIESTA 1.8 TD



UNA CUADRILLA CON MUCHA MARCHA

ADOPTAR un turbocompresor ha supuesto para los motores diésel, en general, un nuevo soplo de vida que, sin gravar los bajos consumos de este tipo de motores, ha aumentado considerablemente la potencia. Esto se ha hecho aún más patente en los de menor cilindrada, como es el caso que nos ocupa.

El Fiat Uno TDS ha sido el último en llegar al mercado de este segmento en particular. Con una cilindrada en torno al litro y medio y potencias similares a las conseguidas por motores de gasolina de similar cubicaje, incluso superan a estos

en cuanto a respuesta a bajo régimen y, por supuesto, en economía de consumos.

Entre estos cuatro, es el Peugeot 205 D Turbo el que consigue una potencia máxima más elevada y, además, muy aprovechable gracias a un elevado par motor y a unos desarrollos del cambio muy acertados.

En el Ford, el motor desarrollado en conjunto con la firma Turmesa, ha tenido un resultado brillante, aunque sin alcanzar la espectacularidad del Peugeot 205. En contrapartida, se conforma con un consumo menor que el francés.

El motor del Corsa también sorprende por su rendimiento sin ser tan potente como sus rivales, pero resulta más elástico (mayor potencia disponible a bajas revoluciones) que el Fiat Uno. Otra de sus características, la de pesar menos que sus rivales, le permite superar también al Fiat en aceleración y al Ford en recuperaciones. Sin embargo, se descuelga en cuanto a comportamiento al presentar un tren delantero menos firme en curvas, aceleraciones o frenadas.

El Fiat, a menor cilindrada, es el que consigue una mayor potencia específica (caballos/litro) y es el único que dispone de intercambiador de calor para enfriar el aire de admisión.

FICHA TECNICA				
	UNO TDS	FIESTA TD	CORSA TD	205 D turbo
Cilindrada (c.c.)	1.567	1.753	1.477	1.796
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección y turbo
Potencia máx./rpm	72CV(53 kw)/4.800	77CV(56,6 kw)/4.800	66CV(48,5 kw)/4.600	78CV(57,5 kw)/4.300
Par máx./rpm	13,3 mkg(139 Nm)/3.000	14,1 mkg(139 Nm)/2.600	13,5 mkg(132 Nm)/2.600	16,0 mkg(157 Nm)/2.100
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas			
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	910	920	860	925
Acel. 0-100 km/h (s)	12,7	12,9	12,1	11,6
1.000 m. salida parada (s)	34,4	35,1	34,1	33,9
Rec. 1km desde 40 km/h IV	37,6	35,2	36,1	33,5
Rec. 1km desde 40 km/h V	42,1	38,9	41,8	37,1
Vel. Máx (km/h)	167,5	171,2	168,4	174,7
Cons. urbano (l/100km)	5,8	5,6	5,3	8,7
Cons. a 90 km/h (l/100km)	4,6	4,3	4,0	5,0
Cons. a 120 km/h (l/100km)	5,8	6,4	6,0	7,5
Sonoridad a 90 km/h (dB)	71,4	72,8	68,1	65,8
Frenada a 100 km/h (m)	48,1	46,1	48,8	52,8

1º PEUGEOT 205 D TURBO
Con un excelente comportamiento, es el más potente y muy maniable.
Precio 1.838.873 Ptas.

2º FIAT UNO TDS
Habitabilidad sobresaliente, motor muy agradable y estabilidad con sus principales cualidades.
Precio 1.560.015 Ptas.

3º FORD FIESTA 1.8 TD
Sus consumos son más bajos aunque las prestaciones resultan brillantes.
Precio 1.833.068 Ptas.

4º OPEL CORSA TD
Un buen motor que gasta poco y posee un cambio agradable, pero al que no acompaña la suspensión delantera.
Precio 1.514.389 Ptas.
(Publicado en el Nº406)

OPEL
CORSA TD

PEUGEOT
205 D TURBO

PEUGEOT
106 XR



IGUALDAD MECANICA, DIFERENCIAS EN EL DETALLE

ESTOS dos utilitarios comparten el mismo corazón mecánico. Se trata del motor PSA de cuatro cilindros 1.1 que muestra un brío y unas prestaciones muy gratificantes pese a los bajos consumos registrados. La potencia se hace, tanto en el 106 como en el AX, suficiente para viajar con soltura, por lo que no son coches restringidos exclusivamente al uso urbano.

En el caso del Peugeot, la ventaja estriba en un mejor acabado y un diseño más moderno, además de un mayor número de opciones. El Citroën, por su parte, afina más en el apartado del consumo y dispone de una habitabilidad muy buena con la posibilidad de aire acondicionado, costando algo menos que el 106.

El comportamiento es otra de las cualidades compartidas por los dos ágiles francesitos. El Peugeot, último en llegar, aventaja ligeramente a su homólogo, gracias a una distancia y un ancho de vías mayor que mejora el apoyo en curvas y línea recta. En ambos, la crítica en el apartado comportamiento viene dada por el acusado balanceo de la carrocería en zonas viradas, incómoda sobre todo para los pasajeros traseros.

El uso del cambio se hace muy agradable en los dos en conducción deportiva y el 106 dispone en este sentido de cinco caballos más de

1º PEUGEOT 106 XR
Digno sucesor del popular 205, hereda sus cualidades de eficacia y comportamiento. Muy bien acabado y con opciones de equipamiento.

Precio 1.250.000 Ptas.

2º CITROËN AX 11 TRE
Gran habitabilidad y consumos mínimo son las bazas de este ciudadano polivalente que no teme a la carretera.

Precio 1.201.196 Ptas.
(Publicado en el Nº418)

FICHA TECNICA		
	PEUGEOT 106 XR	CITROËN AX 11 TRE
Cilindrada (c.c.)	1.124	1.124
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador	Un carburador
Potencia máx./rpm	60CV(44Kw)/5.800	55CV(40Kw)/5.800
Par máx./rpm	8,9 mkg(87 Nm)/3.200	9,1 mkg(89 Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	780	690
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,9	13,5
1.000 m. salida parada (s)	35,6	35,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,8	36,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,1	39,7
Vel. máx. (km/h)	155,5	153,1
Cons. urbano (l/100km)	7,7	7,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,0	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	71,5
Frenada a 100 km/h (m)	53,2	56,8

potencia que se hacen notar cuando se exprime la mecánica. Un «pero» al motor sería su arranque en caliente. Los dos coches tienden a ahogarse fácilmente si no se pisa el acelerador a fondo, indicando la ventaja de una inyección monopunto, más precisa y ahorradora que los actuales carburadores.

El acceso a las plazas traseras se hace en los dos coches algo incómoda a pesar de un mecanismo de corredera con memoria. Las versiones de cuatro puertas palián este problema en el caso de familias más numerosas. El habitáculo del 106 está más cuidado y el del AX resulta algo ruidoso cuando se rueda por carretera.

CITROËN
AX 11 TRE

CITROËN
AX 14 TD

FIAT
UNO DS



PEUGEOT
205 XAD

RENAULT
CLIO RL D

COMPARATIVA / PEQUEÑOS

LOS PEQUEÑOS DIESEL, UN COMPENDIO DE ECONOMIA

LOS propietarios de un pequeño diésel pueden seguir utilizando su coche hasta en las más duras aperturas económicas y *cuestas* tras las navidades o verano. Dejando a parte gustos personales que en nada atañen al bolsillo y por tanto no pueden valorarse económicamente, la opción del diésel tiene razón de ser cuando se realiza un buen número de kilómetros anuales, ya sea en trayectos urbanos o interurbanos.

Normalmente, las versiones de gasolina suelen ser más baratas de adquisición que sus homólogas de gasóleo, pero al cabo de un periodo que suele ir desde los treinta a los ochenta mil kilómetros, según los casos, el diésel amortiza esta diferencia en forma de ahorro a la hora de repostar en el surtidor. Un caso especial es el Peugeot 205, en el que la versión de gasolina de 65 caballos es más cara que el XAD, por lo que este último reduce su tiempo de amortización al mínimo. En cuanto a la línea y diseño de cada uno de los modelos presentados como anteriormente mencionábamos, conviene desmentir una creencia ampliamente

difundida y romper una lanza en favor de la combustión diésel: Los gases de escape emitidos por un propulsor de gasóleo son menos contaminantes que los producidos por un motor de gasolina sin catalizador. Esto es debido a las características especiales de los motores diésel, ya que por tratarse de motores más elásticos que los de gasolina, suelen recuperar mejor y son más cómodos de condu-

cir porque hay que recurrir menos a la palanca del cambio de marchas. Todo ello contribuye a producir menos gases contaminantes y, por tanto, menor cantidad de polución en el ambiente. Otra cosa son las partículas sólidas, más abundantes en el gasóleo al ser una fracción del petróleo más pesada. De todas formas, ya están lejos los tiempos en que el gasóleo era sinónimo de humeantes esca-

pes y espectaculares carbonillas. Los modernos y precisos sistemas de inyección dosifican, según las necesidades de cada momento, la cantidad de combustible idónea.

Otra ventaja de estos coches es su práctica autonomía que permite rodar toda la semana sin visitar el surtidor, con el ahorro de tiempo que ello también supone, sobre todo en medios rurales donde el suministro esté más

espaciado. Un depósito de un diésel puede alargarse más de un tercio respecto al de uno de gasolina.

Otra particularidad de los diésel, en la cual se han realizado notables mejoras técnicas, es la de las vibraciones, algo congénito en este tipo de propulsores. Con un funcionamiento más bronco, son más difíciles de equilibrar y su elevada compresión los hace más ruidosos.

FICHA TECNICA				
	AX 14 TD	UNO DS	FIESTA CLX D	CORSA 1.5 D
Cilindrada (c.c.)	1.380	1.697	1.753	1.488
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección mecánica	Inyección mecánica	Inyección mecánica	Inyección mecánica
Potencia máx./rpm	53CV(40,0 kw)/5.000	58CV(42,6 kw)/4.600	60CV(44,1 kw)/4.500	50CV(36,8 kw)/4.800
Par máx./rpm	8,6 mkg(84 Nm)/2.500	10,5 mkg(103 Nm)/2.500	11,2 mkg(110 Nm)/2.500	9,2 mkg(90 Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	711	885	815	850
Accl. 0-100 km/h (s)	14,4	18,4	16,0	16,3
1.000 m. salida parada (s)	40,7	44,2	41,8	43,8
Rec. 1km desde 40 km/h IV	36,5	40,0	37,6	39,7
Rec. 1km desde 40km/h V	40,7	44,2	42,8	43,8
Vel. Max (km/h)	156	156	157	149
Cons. urbano (l/100km)	5,0	6,6	6,2	5,3
Cons. a 90 km/h (l/100km)	4,3	4,8	4,3	4,4
Cons. a 120 km/h (l/100km)	6,7	7,0	6,7	7,3
Sonoridad a 90km/h (dB)	71,3	68,6	70,6	67,8
Frenada a 100 km/h (m)	43,2	43,2	42,5	45,1

FICHA TECNICA				
	205 XAD	CLIO RL D	IBIZA 1.7 D	POLO FOX D
Cilindrada (c.c.)	1.769	1.870	1.714	1.398
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección mecánica	Inyección mecánica	Inyección mecánica	Inyección mecánica
Potencia máx./rpm	60CV(44,2 kw)/4.600	65CV(47,0 kw)/4.500	57CV(42 kw)/4.500	48CV(35 kw)/4.500
Par máx./rpm	11,4 mkg(111,4 Nm)/2.600	12,3 mkg(118 Nm)/3.500	57 mkg(40 Nm)/4.500	8,7 mkg(85 Nm)/2.700
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	855	915	950	805
Accl. 0-100 km/h (s)	16,1	15,4	22,5	16,2
1.000 m. salida parada (s)	37,4	37,0	40,6	37,7
Rec. 1km desde 40 km/h IV	39,9	38,8	38,5	38,5
Rec. 1km desde 40km/h V	38,9	38,8	38,5	38,5
Vel. Max (km/h)	156	159	148	154
Cons. urbano (l/100km)	5,9	7,5	8,0	5,6
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,0	5,4	5,4	4,4
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,5	8,2	7,7	6,6
Sonoridad a 90km/h (dB)	71,1	70,1	70,5	68,7
Frenada a 100 km/h (m)	41,3	45,2	49,9	44,5

1º CITROËN AX TD
Por consumo es el primero de la lista, con sólo cinco litros cada cien kilómetros.
Precio 1.239.931 Ptas.

2º FORD FIESTA 1.8 D
Con excelentes calidades de acabado, gasta muy poco y se amortiza muy rápido.
Precio 1.405.000 Ptas.

3º OPEL CORSA 1.5 D
La respuesta y prestaciones del motor alemán son sus principales calidades.
Precio 1.377.548 Ptas.

4º VW POLO FOX D
De excelentes calidades, su carrocería ha sido renovada, aunque es el más caro tras el Fiesta.
Precio 1.377.548 Ptas.

5º PEUGEOT 205 X AD
Por prestaciones y por precio, inferior al de gasolina, es de los más atractivos.
Precio 1.259.547 Ptas.

6º FIAT UNO DS
Su principal arma es la habitabilidad, tanto para los ocupantes como para el maletero.
Precio 1.337.745 Ptas.

7º RENAULT CLIO RL D
Es el modelo más nuevo y con un atractivo diseño acompañado de prestaciones sorprendentes.
Precio 1.328.100 Ptas.

8º SEAT IBIZA
Es el que más gasta, aunque dispone de una excelente autonomía.
Precio 1.277.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 406)

En la actualidad esto se ha mejorado notablemente y, excepto en frío, ninguna vibración o ruido revela que rodamos en un diésel, siempre que el habitáculo esté aceptablemente aislado.

Mecánicamente, los motores de gasóleo requieren menos cuidados que los de gasolina y sus revisiones se espacian más, consistiendo, básicamente, en limpiezas periódicas de los inyectores.

Una reparación sería por desgaste (eso sí, frecuentemente algo más onerosa que en los propulsores de gasolina) no debería surgir en ningún caso antes de los cien o ciento veinte mil kilómetros, margen más que suficiente para haber amortizado el coche respecto a los de gasolina.

FORD
FIESTA CLX D

OPEL
CORSA 1.5 D

SEAT
IBIZA 1.7 D

VOLKSWAGEN
POLO FOX D

COMPARATIVA / PEQUEÑOS

**CITROËN
ZX AVANTAGE**

**FIAT TIPO
1.4 DGT**



**PEUGEOT
309 GR**

**RENAULT
19 GTS**

COMPARATIVA / MEDIOS

**EL CITROËN ZX
CONTRA LOS
FAMILIARES DE
CINCO PUERTAS**

EN este competido segmento, cualquier novato tiene que superar una dura prueba para sobrevivir. El ZX 14 Avantage cubre un hueco en la gama Citroën hasta ahora vacío y se convierte en una de las opciones de compra más atractivas del mercado. En primer lugar, dispone de una carrocería de línea moderna y con un aprovechamiento interior bastante razonable. La mecánica es brillante y con una fiabilidad ya demostrada en otros modelos del Grupo PSA, además de presentar una suspensión de tipo convencional pero que incorpora un eje posterior autodireccional que lleva la estabilidad a límites insospechados en este tipo de coches. En el lado opuesto de la balanza, encontramos un maletero un tanto reducido, que a pesar del ingenioso sistema para abatir el asiento, resulta insuficiente si viajamos con toda la familia a cuestas. Sorprende en esta versión del ZX el buen rendimiento del motor y lo bien aprovechados que están estos

75 caballos. Esto se debe, en gran medida, a las razonables relaciones de cambio. Desde un punto de vista funcional, el ZX es un coche cómodo, tal vez un poco ruidoso y con algún detalle de acabado que no está a la altura, tal como el material de los soportes de la bandeja posterior. No dispone de dirección asistida, lo cual puede

echar para atrás a algún comprador, pero sin embargo y pese a esta carencia, el manejo en parado resulta fácil y cómodo. Los seis rivales del ZX están muy bien asentados en el mercado y a pesar de que algunos ya tienen la renovación a la vista, sus cifras de ventas apuntan muy alto. No es tarea fácil decidirse por uno u otro, ya que los gustos personales y las necesidades de cada

uno influyen mucho. Si lo que prima es la amplitud, está claro que el elegido será el Tipo, mientras que si buscamos un confort de marcha y una buena calidad, el Escort nos dará muchas satisfacciones. El Renault 19 y el Citroën ZX tienen un buen equilibrio entre un extremo y otro, mientras que el nuevo Golf y el Astra han cambiado un tanto el pa-

norama del segmento con unas ofertas más que atractivas. El Peugeot 309 pasa un tanto desapercibido entre tanta novedad, pero no hay que descartarlo, sobre todo si buscamos un excelente comportamiento y una capacidad razonable. Los últimos datos de mercado mantienen a este modelo en candelero, superando comercialmente incluso

1º FORD ESCORT CLX 1.6
Es el más confortable y muy fácil de conducir, presentando muy buenas calidades.
Precio 1.722.919 Ptas.

2º FIAT TIPO 1.4 DGT
Gran habitabilidad de plazas y maletero unido a un comportamiento muy noble.
Precio 1.691.460 Ptas.

3º CITROËN ZX AVANTAGE
Con respuestas muy energéticas, diseño de última generación y con la nueva dirección trasera.
Precio 1.606.778 Ptas.

4º RENAULT 19 GTS
Coche muy equilibrado y con una habitabilidad sobresaliente.
Precio 1.683.318 Ptas.

5º OPEL KADETT LS 1.4
Para quien aprecie un motor brillante y fiable sin importar la veterania del modelo.
Precio 1.597.069 Ptas.

6º VW GOLF 75
Lo mejor es su comportamiento, recientemente sustituido, ha llegado de forma brillante al final de su cometido.
Precio 1.795.069 Ptas.

7º PEUGEOT 309 GR
Antecesor del moderno ZX. Buen comportamiento y potentes frenos.
Precio 1.667.386 Ptas.

(Publicado en el Nº 400).

FICHA TÉCNICA

	ZX 1.4	TIPO 1.4	ESCORT 1.6
Cilindrada c.c.	1.550	1.372	1.596
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	75CV(55kw)/5.900	57CV(78kw)/6.000	90CV(66kw)/5.800
Par máx./rpm	11,8mkg(121nm)/5.600	11,1mkg(108nm)/2.900	13,5mkg(133nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/Disco
Peso (kg)	940	945	960
Acel. 0-100 km/h (s)	12,0	12,6	12,6
1.000 m. salida parada	33,8	37,4	34,3
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,7	38,2	37,2
Rec. 1km desde 40km/h V	39,8	43,8	42,0
Velocidad máx. (km/h)	170	161,1	174,0
Cons. urbano (l/100 km)	9,3	8,1	10,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,0	5,4	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,1	7,8	9,0
Sonoridad a 90 km/h (dB)	73,1	69,9	63,5
Frenada a 100 km/h (m)	52,1	55,6	54,3

FICHA TÉCNICA

	KADETT 1.4	309 GR	R-19 GTS	GOLF 75
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.442	1.390	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador doble	Carburador doble	Carburador
Potencia máx./rpm	75CV(54 kw)/5.000	83CV(61 kw)/5.600	60CV(50kw)/5.750	90CV(66kw)/5.200
Par máx./rpm	11,0mkg(107nm)/3.000	11,9mkg(110nm)/3.000	11,1mkg(108nm)/2.750	14,8mkg(145nm)/3.300
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del./tras)	Discos/discos	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	875	890	940	880
Acel. 0-100 km/h (s)	12,5	12,6	12,4	10,3
1.000 m. salida parada (s)	34,5	34,1	34,2	31,8
Rec. 1km desde 40 km/h IV	38,2	35,1	37,0	34,7
Rec. 1km desde 40km/h V	44,5	39,1	41,2	38,7
Vel. Máx (km/h)	170	173,2	176,0	171,0
Cons. urbano (l/100km)	8,8	10,1	8,9	8,8
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,5	5,3	6,5	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100km)	6,7	6,7	7,8	8,7
Sonoridad a 90km/h (dB)	70,2	70,9	71,9	70,8
Frenada a 100 km/h (m)	50,2	53,8	54,5	51,0

a modelos de nuevo cuño en la marca como el tentador 106.

En el momento de realizar esta prueba, el Fiat Tipo se enfrentó al ZX haciendo valer su título de coche del año a sus espaldas. Su mejor argumento es la habitabilidad, que es precisamente donde el francés cojea más. Los diseñadores italianos han conseguido un espacio interior amplio sin sacrificar el maletero. Por su parte el ZX devuelve la pelota con una respuesta más alegre en cualquier tipo de conducción, que lo hace más entretenido para aquellos que disfrutan conduciendo. Desgraciadamente la factura se paga ante el surtidor, puesto que el ZX consume bastante más que su rival, que destaca entre todo el grupo por un gasto muy aqulitadado.

**FORD ESCORT
CLX 1.6**

**OPEL KADETT
LS 1.4**

**VOLKSWAGEN
GOLF 75**

COMPARATIVA / MEDIOS



TURBO, LA MODERNA PANACEA DE LOS MOTORES DIESEL

SITUADOS en la cumbre de su segmento, el Fiat Tipo TD DGT y el Renault 19 Turbo DX luchan entre ellos por la supremacía. El completo paquete de equipo opcional del Fiat y el precio del Renault son sus principales bazas para esta batalla sobre el asfalto.

Estos dos modelos estaban hasta ahora solos en lo alto de los cuatro metros diésel turboalimentados. Y decimos estaban pues el Opel Astra y el Volkswagen Golf, a punto de llegar, serán otras importantes versiones que seguramente no desmerecerán a sus respectivas marcas

1º RENAULT 19 TURBO DX
Rápido y divertido, es además muy cómodo con un precio muy competitivo.

Precio 2.137.200 Ptas.

2º FIAT TIPO 1.9 TD DGT
También con prestaciones y consumos excelentes dispone de una habitabilidad óptima.

Precio 2.284.628 Ptas.

(Publicado en el Nº 422).

aunque sus niveles de potencia no serán tan deslumbrantes como los del Fiat y el Renault. Con prestaciones asombrosas para su cilindrada, estos polivalentes coches rompen la idea tradicional de los motores de gasóleo. Con desarrollos de la transmisión cortos y alcanzando su velocidad máxima a un régimen muy elevado, su personalidad es casi deportiva. El Renault incorpora un nuevo frontal que mejora la entrada de aire para refrigerar el motor y que será extendido a todas las versiones en un futuro próximo. Curiosamente, no equipa un intercambiador de calor como el Fiat Tipo, destinado a refrigerar el aire de admisión aspirado por el turbocompresor y que mejora en este tipo de propulsores la potencia sin penalizar apenas el consumo. El hecho de poseer unas excelentes recuperaciones, en carretera la quinta velocidad puede utilizarse casi constantemente y, en trazados más lentos, con la cuarta y tercera relación del cambio se puede rodar muy deprisa. En la ciudad, donde hay que cambiar más a menudo, es donde se pone de manifiesto la precisión de la caja de cambios. Estables y seguros en su comportamiento, ninguno de los dos supera claramente a su rival pero el Renault es más barato y además su sistema antibloqueo de frenos cuesta 85.000 pesetas menos que el del Tipo, aunque a diferencia de este no pueda equipar aire acondicionado.

	FICHA TECNICA	
	TIPO 1.9 TD DGT	R-19 TURBO DX
Cilindrada (c.c.)	1.929	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo
Potencia max/rpm	92CV(67,5Kw)/4.100	93CV(68,5Kw)/4.200
Par max/rpm	19,4mkg(190Nm)/2.400	18,2mkg(175Nm)/2.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.110	1.040
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,1	11,7
1.000 m. salida parada (s)	34,9	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	13,7	18,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	23,7	23,1
Vel. máx. (km/h)	150,1	188,3
Cons. urbano (l/100km)	6,9	7,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,3	5,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,9	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,1	46,2

RENAULT 19
TURBO DX



LOS ULTIMOS GTI: UNA NUEVA GENERACION

LA llegada de estos tres nuevos dieciséis válvulas de dos litros de cilindrada supone un significado incremento de actividad dentro del ámbito de este atractivo segmento. Aunque algunas características son comunes en los tres coches, cada marca ha dado a su modelo un enfoque claramente diferente, intentando llegar a un tipo de usuario específico. El Astra se muestra como el más agresivo. El Escort, el último en llegar, parece el más equilibrado, y el Tipo, con su carrocería de cinco puertas, es el más familiar.

En el mundo de los GTI de 16 vál-

ulas, faltaba por competir una marca, Ford. Pero al fin la esperada versión deportiva del Escort ya está aquí, y con una denominación RS (Rallye Sport), que augura fuertes sensaciones. Ford, a lo largo de su historia automovilística, ha utilizado las letras RS en doce ocasiones para resaltar el carácter deportivo de otros tantos modelos.

Su estética es de lo más discreta, pero frente a sus rivales sus principales argumentos son un espléndido motor y una excelente caja de cambios.

Por el contrario, sus puntos débi-

les son los frenos y las suspensiones.

Dentro de esta particular dinámica, Fiat, Ford y Opel se han lanzado para obtener una buena tajada del mercado de los GTI, cada día más en alza. A pesar de los puntos comunes a cada uno, lo cierto es que las diferencias entre ellos inclinan la balanza hacia tres públicos distintos. Por una parte tenemos la carrocería. De los tres hay dos con tres puertas mientras que el Tipo es de cinco, lo que hace más apto para el planteamiento familiar. Para aquellos conductores que busquen un deportivo a ultranza sin concesiones al confort, el Astra será el coche que mejor encaje.

1º OPEL ASTRA
En Opel han conseguido un equilibrio casi perfecto entre prestaciones y consumos.
Precio 2.533.500 Ptas.

2º FORD ESCORT
Tiene un motor potente y elástico, buenas prestaciones y una generosa habitabilidad.
Precio 2.358.000 Ptas.

3º FIAT TIPO
Muy estable, espacioso, dispone además de unos desarrollos bien adaptados a nuestras carreteras.
Precio 2.278.015 Ptas.
(Publicado en el Nº 424)

	FICHA TECNICA		
	ESCORT	ASTRA	TIPO
Cilindrada c.c.	1.988	1.998	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	150CV(112kw)/6.000	150CV(110kw)/6.000	148CV(107kw)/6.250
Par máx./rpm	20,7mkg(190nm)/4.500	20mkg(196nm)/4.800	18mkg(173nm)/5.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos ABS	Discos vent/Discos ABS	Discos vent/Discos
Peso (kg)	1.110	1.100	1.180
Acel. 0-100 km/h (s)	8,4	8,5	9,1
1.000 m. salida parada	29,2	29,8	30,6
Rec. 1km desde 40km/h IV	30,8	31,8	33,4
Rec. 1km desde 40km/h V	35,4	36,7	37,3
Veocidad máx. (km/h)	209	220,3	204
Cons. urbano (l/100 km)	11,3	9,8	11,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	6,1	7,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,1	7,9	9,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,3	70,0	68,9
Frenada a 100 km/h (m)	49,4	40,6	42,5

**ALFA ROMEO
33 1.3
VELOCE**



**DOS ITALIANOS
DE POSTIN Y CON VETERANIA**

COMO si de dos buenos vinos se tratase, el tiempo no ha perjudicado a estos dos coches italianos. Doce años lleva nada menos el Lancia Delta en los mercados europeos por ocho del popular 33. Es raro ver coches que aguanten tanto en el mercado, lo que dice mucho del diseño original de estos vehículos, así como de las diversas modificaciones que han ido sufriendo a lo largo de su existencia. Las versiones enfrentadas son las básicas de sus respectivas gamas y, aunque Lancia monta un motor con algo más de cilindrada, lo cierto es que

1º ALFA 1.3 VELOCE
Con un brillante motor y un comportamiento deportivo, mantiene un precio muy equilibrado dentro de su segmento.

Precio 1.439.759 Ptas.

2º LANCIA DELTA 1.5 LX
Más familiar y parco en consumo, dispone de una dirección muy precisa y de un comportamiento agradable.

Precio 1.491.729 Ptas.

(Publicado en el Nº 430).

FICHA TECNICA		
	ALFA 33 1.3 VELOCE	LANCIA DELTA 1.5 LX
Cilindrada (c.c.)	1.351	1.498
Nº de cilindros	4 opuestos dos a dos	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	2 carburadores dobles	Carburador doble
Potencia max./rpm.	88CV(65kw)/6.000	82CV(60kw)/5.600
Par max./rpm.	12,4mkg(122Nm)/4.000	12,7mkg(124Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	910	955
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,1	12,0
1.000 m. salida parada (s)	34,2	34,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,4	36,5
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,5	40,0
Vel. máx. (km/h)	175,0	165,9
Cons. urbano (l/100km)	11,1	8,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,1	7,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,4	67,4
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	56,6

las brillantes reacciones del motor 1.3 de Alfa emparejan a ambos. Esta característica deportiva del motor de cilindros opuestos penaliza al Alfa con un consumo urbano más elevado que la media en esta cilindrada. El Lancia, más tranquilo de respuestas, es asimismo más ahorrador en el gasto de gasolina.

El comportamiento de ambos conjuga perfectamente el uso cotidiano con el placer en la conducción del fin de semana. El Lancia aventaja a su rival en cuanto a la dirección se refiere, pero los conductores más impulsivos se encontrarán más a gusto en el Alfa, cuyas reacciones son más vivas.

El punto donde más se nota el paso del tiempo es en su carrocería. La habitabilidad no es el punto fuerte de ninguno de los modelos en cuestión, pero el Alfa resulta algo más amplio, tanto en el maletero como en las plazas posteriores. Sin embargo, la postura de conducción está mejor conseguida en el Delta.

En lo que han mejorado con el transcurrir del tiempo es en la aireación, gracias a mejoras respecto a sus versiones originales.

La elección entre uno u otro es difícil pero las pistas están claras. El Alfa es más deportivo, mientras que el Delta resulta más familiar. Los concesionarios ofrecen buenas ofertas en los dos, siendo sus precios muy competitivos, disponiendo por ello de dos modelos de alta costura italiana y con solera.



**LANCIA
DEDRA
1.8 I.E.**

**FAMILIARES CON CIERTO AIRE DE
DISTINCION**

Son dos modelos que tanto por sus inserciones de madera y las esmeradas terminaciones, pertenecen a un segmento medio especial elitista. De tamaño son muy similares, el Rover es un poco más largo mientras el Lancia algo más ancho. Pero el inglés, con una superficie acristalada mayor ofrece mejor visibilidad. El italiano por su parte, como buen artista, combina de forma más estética los paneles de madera con los plásticos del salpicadero. Nacidos como familiares, cumplen bien con su cometido, en ambos se accede cómodamente a las plazas traseras, los asientos son suficientemente cómodos (algo más en el Dedra), y disponen de asiento del conductor y volante regulables en altura. En maleteros, vuelve a ganar el Lancia con un poco más de capacidad. En cuanto al equipamiento de serie, el 416 incorpora elevalunas eléctricos traseros, mientras el Dedra dispone de manómetro de aceite y varias interesantes opciones (antibloqueo de frenos, asiento partido, lavafaros, etc.) no disponibles en su rival. Es en las mecánicas donde se notan las diferencias. El Rover se distancia con un moderno y brillante motor Honda de dieciseis válvulas, agradable de utilizar por su equilibrio entre rendimiento y consumo. El del Lancia con mayor cilindrada y

1º ROVER 416 GSI
Destaca y gana a su rival por su moderno, brillante y eficaz motor Honda de 16 válvulas, un motor de estupendo rendimiento y económicos consumos.

Precio 2.261.000 ptas.

2º LANCIA DEDRA 1.8 i.e.
Tiene una presencia muy cuidada, unos asientos confortables, algo menos de nivel sonoro que su rival y algo más de espacio en el maletero para equipaje.

Precio 2.199.000 ptas.

(Publicado en el Nº 391).

menos potencia, tiene un rendimiento inferior en prestaciones y sobre todo en consumo. Las diferencias en el de consumo de combustible son importantes, la media en el inglés es de 7,8 litros los cien kilómetros, mientras que en el italiano es de 11,4. La palanca de cambios también se maneja mejor en el Rover, cuenta con un mecanismo preciso y rápido. En el Dedra las marchas no engranan tan limpiamente, por lo que se pierde en rapidez. Las suspensiones en ambos son cómodas, y amparan bien a los pasajeros de los baches. En cuanto a precio la diferencia es pequeña y a favor del Lancia, puesto que el Rover cuesta unas 60.000 pesetas más.

FICHA TECNICA		
	Dedra 1.8 i.e.	416 GSi
Cilindrada (c.c.)	1.756	1.590
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	110CV(81kW)/6.000	116CV(85kW)/6.300
Par max./rpm	14,7mkg(144Nm)/3.000	14,3mkg(141Nm)/5.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera y piñón, asist.
Frenos (del/tras)	Discos/discos	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.150	1.075
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,9	9,7
1.000 m. salida parada (s)	32,8	31,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,2	34,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,0	38,1
Vel. máx. (km/h)	192	195
Cons. urbano (l/100km)	11,7	8,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	10,8	6,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,7	9,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,2	67,3
Frenada a 100 km/h (m)	52,8	54,1

**LANCIA
DELTA 1.5 LX**

110 / Motor 16

**ROVER
416 GSI**

Motor 16 / 111

ALFA ROMEO
75 3.0 V6

BMW
M3

FORD SIERRA
COSWORTH

RENAULT 21
TURBO



COMPARATIVA / BERLINAS
● EN VANO DE DERECHAS ●

COMPARATIVA / BERLINAS
● EN VANO DE DERECHAS ●

DE LA CALLE A LOS CIRCUITOS

LOS modelos protagonistas de esta prueba comparativa tan sólo tienen en común que están representados en el Campeonato de España de Turismos, y son, además, los coches que dominan dicho certamen. Sin embargo, sus mecánicas son muy dispares. El Alfa Romeo 75 3.0 V6 y BMW M3 disponen de un motor atmosférico -el segundo con culata de cuatro válvulas por cilindro- y tracción trasera. El Ford Sierra Cosworth es un tracción integral con motor multiválvulas y turbo, mientras que el Renault 21 Turbo también lleva mecánica turboalimentada pero la tracción es a las ruedas delanteras. Primero se han comparado en una utilización exclusivamente deportiva y después en conducción normal. En un circuito el más efecti-

vo es el Sierra Cosworth, gracias a su óptimo sistema de tracción a las cuatro ruedas y por su motor más potente. El M3 es un coche muy bien resuelto, pero para obtener el máximo rendimiento hay que ser un experto al volante. La tercera posición se la lleva el R-21 Turbo que tiene muy buenas suspensiones, aunque el motor está mal adaptado a un circuito por la forma tan violenta de entrada de potencia. El Alfa 75 es el último por una suspensión demasiado blanda, a pesar de que el motor V6 ofrece unos bajos impresionantes. En uso cotidiano el puesto de honor es para el Renault, gracias a su mayor habitabilidad, maletero más grande y equipamiento más completo; aunque es el menos potente, es el de mejor precio

1º SIERRA COSWORTH
Es el más potente y su sistema de tracción integral proporciona una estabilidad óptima.
Precio 4.390.000 Ptas.
2º BMW M3
Está muy bien resuelto aunque para obtener el máximo rendimiento hay que ser un experto.
Precio 6.719.000 Ptas.
3º RENAULT 21 TURBO
Su motor turbo es el peor adaptado de los cuatro para una utilización en circuito.
Precio 3.585.000 Ptas.
4º ALFA ROMEO 75 V6
A pesar de un motor impresionante, una suspensión con un tarado demasiado blando le penaliza en conducción deportiva.
Precio 3.580.975 Ptas.
(Publicado en el nº 398)

	FICHA TECNICA			
	ALFA 75 V6	BMW M3	SIERRA CÓS.	R-21 TURBO
Cilindrada (c.c.)	2.999	2.302	1.995	1.995
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	2	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inj. elec. + turbo	Inj. elec. + turbo
Potencia máx/rpm	192CV(141 kw)/6.000	215CV(158 kw)/6.750	220CV(162 kw)/5.250	175CV(129kw)/5.200
Par máx/rpm	29,5mkp(250Nm)/4.500	23,5mkp(230Nm)/4.600	29,5mkp(290Nm)/2.500	27,5mkp(269Nm)/3.000
Tracción	Trasera	Trasera	A las cuatro ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas			
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos ventil./discos	Discos ventil./discos	Discos ventil./discos	Discos ventil./discos
Peso (kg)	1.300	1.360	1.350	1.215
Acel. 0-100 km/h (s)	8,4	7,8	6,6	7,4
1.000 m. salida parada (s)	29,5	28,2	26,9	27,6
Rec. 1km desde 40 km/h IV	32,4	31,7	31,3	28,6
Rec. 1km desde 40km/h V	35,4	36,6	36,8	33,0
Vel. Max (km/h)	216	235	231	227
Cons. urbano (l/100km)	13,0	13,9	11,7	13,1
Cons. a 90 km/h (l/100km)	8,5	7,5	7,8	7,9
Cons. a 120 km/h (l/100km)	13,1	10,1	10,7	9,9
Sonoridad a 90km/h (dB)	67,9	69,7	66,8	70,3
Frenada a 100 km/h (m)	45,4	35,8	40,0	45,7

junto al Alfa. El Ford tiene un magnífico acabado, la mejor relación calidad/precio y la mecánica más avanzada y eficaz, amén de un equipamiento completo con aire acondicionado de serie. El tercer lugar es para el Alfa Romeo que por ser más estrecho dispone de menor sitio para ocupantes y el acabado es el peor de los cuatro. El excesivo precio y las plazas traseras, demasiado justas, son las razones principales del último puesto del BMW, que si bien tiene ABS de serie carece de aire acondicionado; por el contrario, es el que ofrece una mejor calidad de acabado. Lo que queda claro es que el M3 está muy por encima de sus rivales en cuanto a precio se refiere y, tanto el R-21 como el Alfa 75, los que mejor se adaptan a un uso familiar, además de que tienen el precio más asequible, sin olvidar al Sierra Cosworth.



FAMILIARES POR FUERA LUJOSOS POR DENTRO

SON dos modelos de sobra conocidos, las carrocerías no presentan ninguna innovación, las mecánicas tampoco. Las diferencias del Baccara y del STI residen en sus interiores, vestidos en cuero y con unos accesorios que los elevan a la categoría de lujo. Son las versiones de cinco estrellas de modelos tan populares como el Renault 21 TXE y el Peugeot 405 SRI, pero con un precio superior: unas setecientas mil pesetas más para el Baccara y algo menos de quinientas mil para el STI. La justificación de este incremento de precio la encon-

1º RENAULT 21 BACCARA
Aporta un equipamiento de serie más caro y apetecible que su rival. Destaca un equipo de música, con 4 altavoces, que se maneja debajo del volante.

Precio 3.224.100 Ptas.

2º PEUGEOT 405 STI
Es más parco en su decoración interior, tiene menos madera de raíz y revestimientos de cuero. Además, el antibloqueo de frenos no es de serie.

Precio 2.901.300 Ptas.
(Publicado en el nº 409)

tramos, en ambos coches, en unos asientos y el revestimiento del volante, en cuero, a parte de los detalles de madera que alegran los interiores. Pero sobre todo en un enriquecimiento de los equipamientos. El equipamiento, ya de por sí completo, del 21 TXE (aire acondicionado, ABS, elevalunas eléctricos o faros antiniebla), alcanza su máxima expresión en el 21 Baccara, con la aportación de elementos tales como un sistema de regulación de la velocidad, con mandos situados en el volante, reglaje interior de la altura de faros, retrovisores de regulación eléctrica, asientos delanteros con resistencia eléctrica, mecanismo de alarma antirrobo y, por último, un equipo de música con cuatro altavoces, cuyos mandos están debajo del volante. Por su parte, el Peugeot completa el equipamiento de 405 SRI con: Asientos de regulación eléctrica, retrovisores de reglaje eléctrico, apoyabrazos central retráctil para los asientos delanteros, funda trasera para esquíes, y clavija para variar la altura de los faros desde el interior. Entre los elementos que incluye el Baccara, que no tiene el STI, destaca la alarma con sirena, el control de velocidad y, sin lugar a dudas, el más apetecible: El equipo de música con los mandos al lado del volante. El equipo contrario aporta asientos de regulación eléctrica, funda portaesquíes y apoyabrazos central, pero también su precio es más barato.

FICHA TÉCNICA		
	PEUGEOT 405 STI	RENAULT 21 BACCARA
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.995
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	125CV(92KW)/5.500	120CV(88KW)/5.500
Par max/rpm	16,5mkg(162Nm)/3.000	16,7mkg(163Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos	Discos vent./discos/ABS
Peso (kg)	1.040	1.080
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,4	10,2
1.000 m. salida parada (s)	31,8	31,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,5	35,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,9	38,5
Vel. máx. (km/h)	197	197
Cons. urbano (l/100km)	12,1	10,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,5	7,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,3	69,6
Frenada a 100 km/h (m)	53,6	54,9

RENAULT 21
BACCARA



DIFERENCIAS DE CARACTER

LOS dos coches de esta comparativa representan lo más aseQUIBLE de sus respectivas marcas. A primera vista, mientras el Mercedes 190 E presenta la silueta clásica y tradicional de la casa germana, el BMW destaca enseguida por su línea más moderna y aerodinámica. Al volante de uno y otro coche, la diferencia queda clara desde los primeros momentos. El BMW no renuncia al talante deportivo que tanto ha marcado a la casa bávara, mientras que el Mercedes se inclina por un rodar tranquilo y confortable. Aunque ofrezcan potencias equiparables, el BMW se acerca a los doscientos kilómetros por hora y supera, claramente, a su oponente en aceleraciones y recuperaciones. Mucho tienen que ver en esto los desarrollos del cambio, más cortos, mientras que en el Mercedes al ser más largos, tiene un andar más tranquilo por carretera. Además la caja de cambios del Mercedes tiene una quinta opcional y casi inutilizable en la mayoría de las rutas españolas. El mayor peso y la caja de cambios de cuatro marchas del coche de la estrella, penalizan también en consumos frente a su contrario. Sin embargo, el Mercedes se mueve con gran soltura en curvas y ofrece un confort de primera. Silencioso y comodísimo, permite realizar muchos kilómetros sin cansan-

1º BMW 318 i
Aporta una estética más moderna y aerodinámica que le permite un mejor aprovechamiento interior. También gana en rendimiento y potencia de motor.

Precio 2.850.000 Ptas.

2º MERCEDES 190 E 1.8
Su marcha silenciosa y cómoda permite realizar largos viajes placenteros. Penaliza, frente a su rival, en consumos y precio.

Precio 2.947.000 Ptas.
(Publicado en el nº 394)

cio. En el BMW la discreta cilindrada tampoco resta suavidad y eficacia en su comportamiento. En carretera dispone de mayor nervio, pero también es más ruidoso que su rival. Las plazas delanteras de ambos coches son tan cómodas como lujosas. Las plazas traseras del Mercedes disponen de poco espacio para las piernas, lo que merma un tanto la habitabilidad de la carrocería. Respecto al equipo que traen de serie, siguen la tónica de parquedad de las dos marcas. En el Mercedes, incluso el cuentarrevoluciones deja su espacio a un desproporcionado reloj. En cuanto al acabado ambas marcas se enorgullecen, con razón, de una presentación impecable.

FICHA TÉCNICA		
	BMW 318 i	MERCEDES 190 E 1.8
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.797
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	113 CV (83 kW)	109 CV (80 kW)
Par max/rpm	16,5 mkg (162 Nm)	15,3 mkg (150 Nm)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 4 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	De bolas asistida
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/discos
Peso (kg)	1.145	1.210
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,3	12,5
1.000 m. salida parada (s)	32,8	33,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,3	38,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,2	42,9
Vel. máx. (km/h)	196	185
Cons. urbano (l/100km)	9,0	11,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,6	8,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,3	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,4	66,9
Frenada a 100 km/h (m)	44,1	43,8

MERCEDES
E 1.8



ESPACIO, POTENCIA Y VALVULAS

ESTOS dos vehículos son los modelos más grandes, caros, mejor equipados y con más válvulas de las dos multinacionales americanas. El Senator equipa un motor de diseño totalmente nuevo, con dos catalizadores metálicos, para limitar la emisión de gases nocivos. Pero la característica principal de este motor es el sistema Dual Ram de admisión variable. Este mecanismo permite dosificar la velocidad de entrada de la mezcla gasolina-aire en los cilindros, de forma que por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto, el motor funciona como dos

1º OPEL SENATOR 24V
Es más barato que su oponente, claro que también aporta menos equipamiento, pero se comporta mejor y equipa un motor más potente.

Precio 5.367.500 Ptas.

2º FORD SCORPIO C. 24V
Tiene el gran inconveniente de venderse sólo con transmisión automática. Los frenos son mejores que los de su rival.

Precio 5.548.000 Ptas.
(Publicado en el nº 393)

de tres cilindros, aportando la consabida elasticidad, típica de estos motores. Por encima de las 4.000 vueltas, sin embargo, se comporta con toda la potencia de un seis cilindros. El motor del Scorpio ha sido conjuntamente desarrollado con la compañía Cosworth, especialista en motores de cuatro válvulas por cilindro. El motor del Senator se caracteriza por su silencio, por una ausencia total de vibraciones a cualquier régimen, una elasticidad poco corriente y unas prestaciones que están a buen nivel. El motor del Scorpio también es muy silencioso y equilibrado, pero tiene peor rendimiento en cuanto a velocidad máxima y aceleración, debido a su menor potencia y a la transmisión, que sólo se comercializa con cambio automático de cuatro marchas. Este cambio resulta incómodo para circular por las viradas carreteras españolas, es preferible hacer un uso manual y reducir una velocidad, para evitar el continuo cambio de marcha que se produce apenas aceleramos o levantamos el pie. En cuanto a comportamiento, son coches excepcionales para viajar por autopistas, autovías o carreteras poco sinuosas. Por dentro son muy espaciosos, sobre todo en las plazas traseras y con unos maleteros generosos. El equipamiento, enfocado a proporcionar comodidad y lujo, está cuidado al detalle en los dos: computadoras, asientos de cuero, radio con ecualizador, alarma, etc.

FICHA TECNICA

	SCORPIO C. 24V	SENATOR 24V
Cilindrada (c.c.)	2.933	2.969
Nº de cilindros	6 en V	6 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	195CV(143kW)/5.750	204CV(150kW)/6.000
Par max./rpm	28mkg(275Nm)/4.500	27,5mkg(270Nm)/3.600
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática de 4 vel.	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	De bolas asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos vent.	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.425	1.510
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,3
1.000 m. salida parada (s)	29,9	28,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	27,6	32,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	37,4
Vel. máx. (km/h)	217	232
Cons. urbano (l/100km)	14,6	13,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,2	8,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	15,2	11,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,6	62,2
Frenada a 100 km/h (m)	43,3	52,2

**OPEL
SENATOR 3.0 I
24V**

116 / Motor 16



SIGNOS DE ADMIRACION

POCOS coches, tras cinco años de existencia, aguantarían tan bien el último desafío de Mercedes: la nueva clase S. El BMW 735i no desmerece en absoluto ante su compatriota, pues tiene un motor más brioso que el de éste y su velocidad máxima es prácticamente la misma. En lo referente a las recuperaciones, el Mercedes lleva la batuta y hay que añadir, en este sentido, que las cajas automáticas aprovechan la potencia disponible, incluso mejor que las manuales, sobre todo en el BMW, que dispone de tres programaciones diferentes. También en el Mercedes se puede actuar manualmente sobre la marcha del vehículo. Maniobrando, el BMW se revela más ágil, debido, sobre todo, a la diferencia de 20 centímetros en longitud entre ambos coches. No son los vehículos más apropiados para los recovecos urbanos, pero sorprenden por su facilidad de manejo. El Mercedes, gracias a su excelente reparto de pesos y a su increíble suspensión, hace posible una conducción impensable en un coche de 1.900 kilos. Hay que decir que los trescientos kilos menos que pesa el BMW le favorecen para tener un comportamiento más ágil en determinadas circunstancias. En las frenadas es donde el 300 SE alcanza sus límites: su peso somete a los frenos a

1º MERCEDES 300 SE
Estamos delante de una exposición de la más alta tecnología aplicada al automóvil, que nos proporciona un coche magnífico aunque demasiado pesado.
Precio 8.694.200 Ptas.

2º BMW 735i
El BMW aguanta muy bien el paso de los años, y si bien menos revolucionario que el 300 SE, es más divertido de conducir.
Precio 7.152.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 421).

un trabajo titánico, alargando un poco las frenadas. Al 735i le pasa un poco lo mismo, pero sin ser tan evidente, tras una buena sesión de conducción deportiva. Los conductores más impulsivos agradecerán las opciones deportivas M-Technic. Las magníficas suspensiones del Mercedes, proporcionan un confort y un comportamiento intachables, que, junto a su suntuoso habitáculo, lo convierten en un palacio rodante. La nueva clase S de Mercedes marcará la pauta de las berlinas de lujo durante bastante tiempo, sin embargo el BMW hace valer su categoría. Su carácter más deportivo y su precio le convierten en una opción de compra muy atractiva.

FICHA TECNICA

	BMW 735i	MERCEDES
Cilindrada (c.c.)	3.430	3.199
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm.	211 CV (155 Kw)/5.700	231 CV (170 kw)/5.800
Par max./rpm.	31,5 (305 Nm)/4.000	31,6mkg(310Nm)/4.100
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, de 4 marchas	Automática, de 4 marchas
Dirección	Cremallera, asistida	De bolas, asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.600	1.890
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,1	9,8
1.000 m. salida parada (s)	30,1	30,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,4 s	28,0 s
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	-
Vel. máx. (km/h)	222,6	225,4
Cons. urbano (l/100km)	19,3	20,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,9	9,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,8	11,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	62,8	62,2
Frenada a 100 km/h (m)	41,8	41,9

**MERCEDES
300 SE**

Motor 16 / 117



ASPIRANTES DE LUJO

A primera vista, nos encontramos ante dos magníficas berlinas que superan ampliamente los cuatro metros y medio, con generosos maleteros y una buena amplitud interior. En lo que se refiere a la estructura general, las diferencias se hacen notables: el Audi tiene un motor de disposición longitudinal y suspensiones con un eje torsional en las ruedas traseras e independiente en las delanteras, mientras que el Peugeot tiene el motor dispuesto de forma transversal y suspensiones independientes en las cuatro ruedas, que filtran mejor las

1ª AUDI 100 2.8E
Confortable, con altos niveles de seguridad activa y pasiva. Su motor es muy bueno, no demasiado aprovechado por el cambio de marchas.
Precio 4.351.382 Ptas.

1ª PEUGEOT 605 SV 3.0
Tiene una habitabilidad excelente al igual que su confort. El comportamiento es bueno y tiene un motor elástico pero ruidoso en alto. Es más caro que el Audi.
Precio 4.811.637 Ptas.
(Publicado en el nº 428).

irregularidades. Los motores de los dos coches tienen un funcionamiento sensacional a todo régimen, y la diferencia de cilindrada a favor del francés es prácticamente imperceptible. El motor del Audi, que es el más moderno de los dos, es muy ligero y pequeño con un sistema de alimentación variable muy eficaz. El Peugeot se recupera bien en baja, pero le cuesta subir de vueltas cuando pasa de las cuatro mil revoluciones.

El 605 supera en aceleraciones y velocidad máxima al Audi 100. El excelente motor de este último, le permite sobreponerse a los inadecuados desarrollos de cambio y vencer en el apartado de recuperaciones. En cualquier caso, el nivel de prestaciones de ambos es bueno.

En carretera, el coche alemán es más económico, pero en trayectos urbanos sus desarrollos de cambio le traicionan, y el 605 se erige como el más ahorrador. El confort de marcha de ambas berlinas es sobresaliente, y el silencio con el que rueda el Audi no tiene rivales. La mayor anchura del Peugeot le permite alojar a cinco adultos con holgura, al contrario que el Audi, donde esta operación se realizará con ciertas estrecheces. El nivel de seguridad de ambos modelos es muy alto: equipan ABS de serie, tienen un comportamiento envidiable y una buena motricidad, que en condiciones deficientes de adherencia, es superior en el Peugeot.

FICHA TÉCNICA

	AUDI 100 2.8 E	PEUGEOT 605 SV 3.0
Cilindrada (c.c.)	2.771	2.975
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm.	174 CV (128 Kw)/5.500	170 CV (125 kw)/5.600
Par max./rpm.	24,5 (250 Nm)/3.000	24,5mkg(240Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Frenos (del./tras)	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Peso (kg)	1.400	1.415
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,2	9,8
1.000 m. salida parada (s)	30,7	30,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,3 s	35,0 s
Rec. 1km desde 40 km/h en V	36,9 s	38,6 s
Vel. máx. (km/h)	209	218,3
Cons. urbano (l/100km)	13,1	12,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	9,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	61,9	69,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,2	41,6



CORAZONES GEMELOS EN DIFERENTES CARROCERIAS

CUANDO apareció el nuevo Serie 3, sorprendió el importante incremento de sus dimensiones exteriores con respecto al anterior modelo. Con estas nuevas medidas, cabe plantearse la duda entre elegir un modelo de la Serie 5 o uno de la Serie 3. En el haber del primero, se debe apuntar mayor habitabilidad, especialmente en las plazas traseras y en el maletero, y también la superior presencia que confiere su carrocería de más de 4,7 metros de largo. A favor del segundo se encuentran un buen número de factores. El primero es el precio, aunque conviene tener en cuenta que el 525i lleva aire acondicionado de serie, que en el 325i cuesta 250.000 pesetas. El segundo son las cualidades dinámicas. El 325i se muestra más ágil en virtud de su mayor ligereza. El inferior peso del Serie 3 y unos desarrollos de cambio ligeramente más cortos, permiten al Serie 3 superar a su hermano mayor en todas las prestaciones y también en consumo. Además se muestra más dócil en curva, aunque ambos modelos superan este apartado con buena nota, gracias a un buen equilibrio entre comodidad y estabilidad.

En cuanto a mecánica, ambos modelos comparten el motor y la disposición de sus elementos. El propulsor destaca por su suavidad y potencia, pero resulta un tanto pe-

1ª BMW 325i
A pesar de su tamaño, algo menor, el 325i supera al 525i en casi todos los apartados, excepto habitabilidad y presencia.
Precio 4.120.000 Ptas.

2ª BMW 525i
A igualdad de equipamiento, el 525i es poco más caro que el 325i, pero sale perdiendo en cuanto a cualidades dinámicas.
Precio 4.765.000 Ptas.
(Publicado en el nº 429).

rezoso en el apartado de recuperaciones por lo que los desarrollos más cortos del Serie 3 y su menor peso juegan a su favor.

En cuanto al acabado, reina el empate. Ambos modelos merecen buena calificación en este apartado y aunque la Serie 3 le haya dado algunos problemas más a BMW, parece que ya están resueltos.

Por fin, la elección no resulta fácil. Depende claro está del tipo de comprador. Para quien necesite o simplemente le satisfaga un vehículo de representación, el modelo grande es el indicado. Para los más calculadores, sin necesidades de ostentación, probablemente resulte más atinado elegir el Serie 3.

FICHA TÉCNICA

	BMW 325i	BMW 525i
Cilindrada (c.c.)	2.494	2.494
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm.	192CV(141 kW)/5.900	192CV(141 kW)/5.900
Par max./rpm.	25,0 mkg(245Nm)/4.700	25,0 mkg(245Nm)/4.700
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.295	1.495
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,4	8,6
1.000 m. salida parada (s)	27,9	29,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,7	33,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,9	37,6
Vel. máx. (km/h)	234	228
Cons. urbano (l/100km)	11,4	12,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,0	8,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,1	10,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,4	62,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,7	41,5



UN ORIGEN COMUN PARA DOS CONCEPTOS RADICALMENTE DIFERENTES

La estrecha relación entre Mercedes y Porsche queda patente en el Mercedes 500 E, que se ha realizado en Porsche, marca que aceptó el encargo de Mercedes por tratarse de un modelo totalmente diferenciado a los que actualmente tiene en producción, aunque sin embargo, tiene múltiples puntos en común con el Porsche 928 S4 GT. Ambos emplean motores de ocho cilindros en V, en torno a los cinco litros de cilindrada, cuatro válvulas por cilindro y potencia y par motor semejantes. El Mercedes sólo se ofrece con cambio automático,

1ª MERCEDES 500 E
La ventaja más clara del Mercedes es la mayor comodidad que ofrece, sin desmerecer en cualidades dinámicas.

Precio 13.180.600 Ptas.

2ª PORSCHE 928 S4 GT
El llamativo aspecto del Porsche juega a su favor, en contrapartida limita notablemente la habitabilidad y la comodidad.

Precio 13.798.400 Ptas.

(Publicado en el nº 416).

mientras el Porsche ofrece alternativa entre manual y automático. En nuestra prueba optamos por el manual a causa de su mayor demanda en España. Por ello, el Mercedes resulta más agradable en trayectos urbanos, pero a elevada velocidad el Porsche resulta más eficaz, también porque el Mercedes está dotado de control electrónico de la tracción, que impide que patinen las ruedas motrices. Si bien, las cualidades dinámicas son ligeramente favorables al Porsche, la berlina toma la revancha en lo referente a comodidad. Ello se debe a varios motivos. Por una parte, la carrocería del Mercedes permite un acceso más fácil, y su asiento trasero partido, para sólo dos ocupantes, resulta muy cómodo. Pero también la sonoridad, claramente inferior, y el tarado de las suspensiones, tratan mejor a los ocupantes en el Mercedes que en el Porsche. En lo que ambos rayan a gran altura es en el ajuste y la calidad de acabado de sus interiores. El Mercedes es una berlina con la mecánica de un deportivo, una máquina arrolladora, pero discreta. El Porsche, por el contrario, es un deportivo con todas las de la ley: carrocería espectacular, reacciones vivas y sólo para dos plazas.

En la actualidad, el Porsche 928 S4 GT ha sido sustituido por el 928 GTS, que mantiene las mismas características fundamentales, aunque su potencia se ha incrementado desde 330 hasta 350 caballos.

FICHA TECNICA		
	MERCEDES 500 E	PORSCHE 928 S4 GT
Cilindrada (c.c.)	4.973	1.957
Nº de cilindros	8, en V	8, en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm.	326CV(240 kW)/5.700	330CV(243 kW)/6.200
Par max./rpm.	48,9 mkg(480Nm)/4.000	43,9mkg(430Nm)/4.100
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 marchas	Manual de 5 velocidades
Dirección	Rec. de bolas, asistida.	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	1.700	1.580
Acel. 0 a 100 km/h (s)	6,4	6,0
1.000 m. salida parada (s)	26,4	25,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	25,2	27,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	31,1
Vel. máx. (km/h)	250	273,8
Cons. urbano (l/100km)	16,9	22,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	11,6	10,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	13,8	12,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,2	67,9
Frenada a 100 km/h (m)	42,1	40,6

**PORSCHE 928
S4 GT**



MONSTRUOS DEL ASFALTO, VELOCIDAD Y PRESTACIONES DE VERTIGO

POSIBLEMENTE su disposición mecánica está ya superada, pero siguen teniendo una fuerte personalidad y carisma, que les permite ser objeto de deseo para los amantes de los automóviles. Aunque siguen manteniendo unos esquemas clásicos, con el motor colgado por detrás del eje trasero, presentan tantas novedades con respecto a sus predecesores, que sólo las recuerdan en apariencia. Las suspensiones han sido muy mejoradas, lo que les confiere un comportamiento más noble. Esto, unido a un reparto de pesos mucho más equilibrado, hace que su conducción sea mucho más fácil y al alcance de cualquier conductor.

Los dos motores de estos coches coinciden en potencia, 250 caballos. Pero entre ellos hay diferencias. El motor del Alpine, con turbo, tiene un carácter mucho más fuerte y se nota cuando despliega todo su potencial. Por contra, el del Porsche, entrega la potencia con una increíble progresividad. En otra cosa que coinciden es en sus prestaciones, muy similares, aunque ligeramente superiores las del Alpine.

En cuanto al manejo del cambio, ninguno de los dos plantea problemas, aunque en su funcionamiento hay diferencias. En el Porsche la palanca está perfectamente situada y sus movimientos son cortos y preci-

1ª ALPINE A 610
A su excelente mecánica hay que sumar un precio muy interesante, muy inferior que el de su rival.

Precio 8.228.600 Ptas.

2ª PORSCHE CARRERA 2
Tiene un motor progresivo, que resulta muy agradable. Su precio más elevado se compensa con una mejor calidad de acabado

Precio 10.227.200 Ptas.

(Publicado en el Nº 417)

so, pero requiere una mano dura, puesto que el tacto es muy rudo. En cambio el del Alpine es muy suave, como si de una berlina familiar se tratase. En su contra tiene unos recorridos un poco largos.

Estos coches son perfectamente utilizables tanto en ciudad como en autopistas, pero donde realmente se disfruta de ellos es en carreteras con curvas, que es donde se puede apreciar la bondad de sus mecánicas.

Estos dos coupés cuentan con un equipamiento de gran altura y para decidirse por uno u otro, su precio será una importante baza. El Alpine cuesta alrededor de dos millones de pesetas menos.

FICHA TECNICA		
	ALPINE A-610	PORSCHE CARRERA 2
Cilindrada (c.c.)	2.975	3.600
Nº de cilindros	6 en V	6 Boxer
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. electrónica, turbo	Inyec. electrónica
Potencia max./rpm	250CV(184Kw)/5.750	250CV(184Kw)/6.100
Par max./rpm	36,7mkg(350Nm)/2.900	31,6mkg(309Nm)/4.800
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	1.420	1.380
Acel. 0 a 100 km/h (s)	5,6	5,8
1.000 m. salida parada (s)	25,1	25,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	28,6	29,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	33,5	33,2
Vel. máx. (km/h)	263	264
Cons. urbano (l/100km)	13,2	14,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,9	9,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,5	72,6
Frenada a 100 km/h (m)	40,9	41,6

**PORSCHE
CARRERA 2**

L. ROVER
DISCOVERY
V8

M. MONTERO
V6 GLS

TOYOTA
4RUNNER V6



LA NUEVA GENERACION, BERLINAS DE MONTAÑA

HOY en día, gracias a una increíble evolución técnica, los vehículos todo terreno con motor de gasolina son perfectamente utilizables en todo tipo de situación. Sus consumos se han visto muy reducidos gracias a la adopción de técnicas de vanguardia en sus motores. Estos tres modelos son los más representativos de la élite del todo terreno, con motorizaciones que van desde 3 a 3,5 litros, destacando el V-8 del Discovery. También coinciden en sus carrocerías, con cinco puertas y una buena capacidad de carga. Sin embargo, cada uno de

ellos destaca en un campo. Por un lado, nos encontramos con que el más aventurero es el Discovery, con unas mejores aptitudes campo a través. En el otro extremo encontramos al Mitsubishi Montero, perfectamente adaptado a un uso por carretera. En el medio está el Toyota 4Runner, que sin llegar al nivel del Discovery en campo o la excelente capacidad rutera del Montero en asfalto, es perfectamente utilizable en cualquier condición.

De los tres, el mejor motor es el del Toyota, que se comporta de maravilla a cualquier régimen y es el

más económico, mientras que el del Discovery se ve penalizado por el sistema permanente de tracción y es el más tragón. En carretera los tres se desenvuelven a la perfección, pero en esas circunstancias el Montero está un escalón por encima. Los tres coches son amplios, resultando el Toyota el más capaz, sobre todo en capacidad de carga del maletero. En lo que se refiere a terminación los modelos japoneses son superiores al modelo inglés.

Con todo esto, por aptitudes y precio, el Toyota es superior a sus rivales. El último lugar lo ocupa el Discovery, al que tanto su precio como su consumo le gravan irremediablemente.

FICHA TÉCNICA			
	DISCOVERY	MONTERO	4RUNNER
Cilindrada c.c.	3.532	2.972	2.959
Nº de cilindros	8 en V	6 en V	6 en V
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	155CV(114kW)/4.750	150CV(110kW)/5.000	143CV(105kW)/4.600
Par máx./rpm.	26,6mkg(263Nm)/3.000	24,1mkg(236Nm)/4.000	24,5mkg(240Nm)/3.400
Tracción	A las 4 ruedas	Engranable a las 4 rue.	Engranable a las 4 rue.
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Recr. de bolas asis.	Recr. de bolas asis.	Recr. de bolas asis.
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos ven.	Discos vent./Tambor
Peso (kg)	1.925	1.850	1.850
Acel. 0-100 km/h (s)	15,1	12,9	12,5
1.000 m. salida parada	37,0	34,7	34,5
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,9	35,8	36,4
Rec. 1km desde 40km/h V	41,7	38,2	40,2
Velocidad máx. (km/h)	165,8	169,0	168,1
Cons. urbano (l/100 km)	21,0	13,9	15,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	11,6	10,0	10,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	16,4	14,8	14,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,7	64,3	63,1
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	47,3	49,8

1ª TOYOTA 4RUNNER
Es la opción más equilibrada. Permite una buena utilización en cualquier condición.
Precio 4.234.587 Ptas.

2ª MITSUBISHI MONTERO
En carretera tiene unas magníficas condiciones. Es un coche con una concepción moderna.
Precio 4.833.280 Ptas.

3ª L. ROVER DISCOVERY
Es el que tiene más aptitudes para una utilización en campo a través. Es el que más consume.
Precio 4.572.000 Ptas.

(Publicada en el nº 431).



ALGO MAS QUE JUGUETES PARA EL VERANO

ENTRÉ los descapotables hay tres coches que por su atractivo hacen dudar a cualquiera que se plantee la posibilidad de disfrutar de uno de ellos: el BMW Z1, el Lotus Elan SE y el Mazda MX-5.

Todos ellos son ligeros descapotables de dos plazas que hacen revivir el viejo concepto de los «roadster» ingleses de finales de los cincuenta.

El Mazda MX-5 es, a pesar de ser de origen japonés, el que ha seguido la tradición británica con más fidelidad. Dispone de la mecánica menos potente de los tres, pero a

pesar de todo, sus 115 caballos se muestran más que suficientes para disfrutar de la conducción. Su precio y el limitado número de unidades importadas lo ponen al alcance de tan sólo unos pocos.

El Lotus Elan recurre a un motor de origen Isuzu más potente que, gracias a la turboalimentación, desarrolla 165 caballos de pura energía. El nuevo Elan sigue manteniendo la tradición artesanal en su fabricación y sus posibilidades deportivas son francamente buenas gracias a una estructura muy rígida y bien realizada. Precisamente en

este aspecto es también donde más destaca el BMW Z1. Su chasis ha sido muy bien elaborado y reforzado y permite practicar una conducción deportiva sin problemas. Además tiene el motor más potente, con 171 caballos y su nivel de prestaciones es muy elevado.

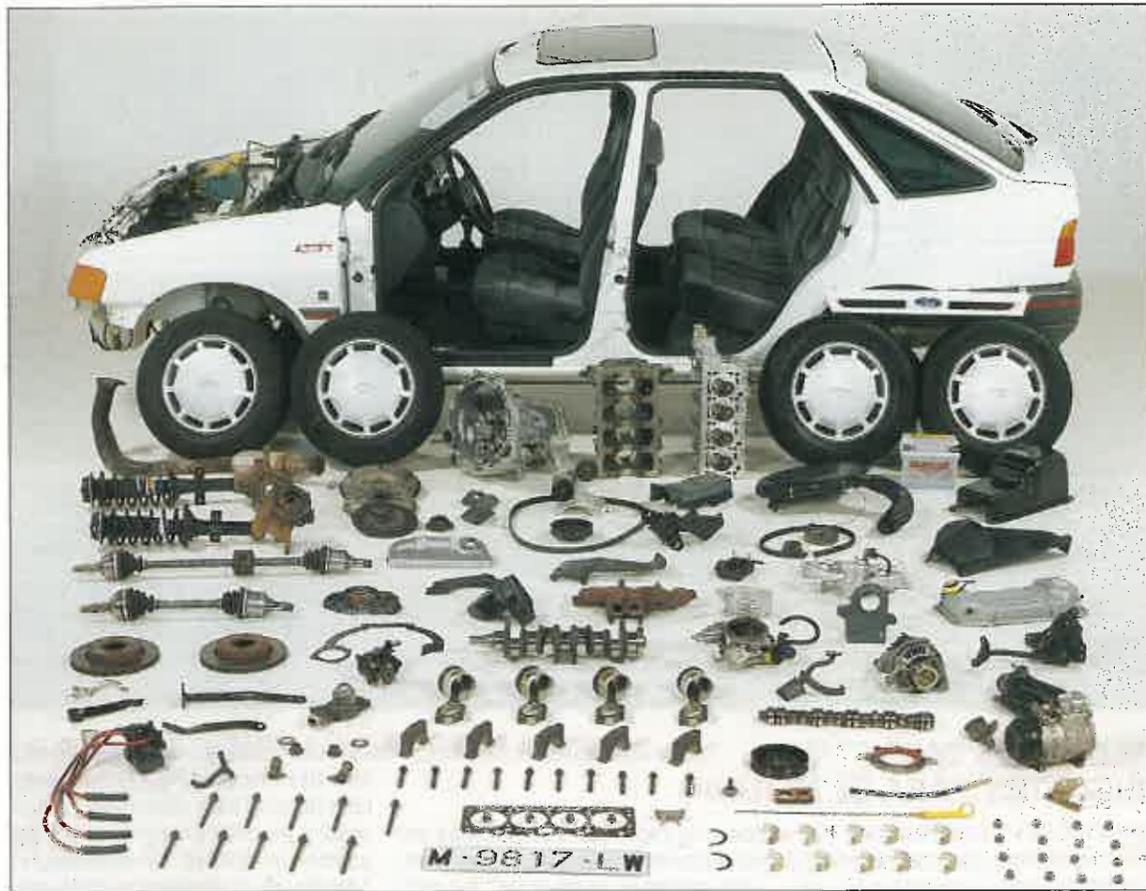
En el interior, es el Lotus el que tiene la decoración más deportiva de los tres. La sencillez y el equilibrio en el habitáculo del Mazda son los puntos más llamativos, mientras que en el BMW Z1 destaca un acabado de primera y su peculiar sistema de acceso, con unas puertas que se bajan automáticamente pero que dificultan en cierta medida el acceso al interior del coche.

BMW Z1
El más potente y está muy bien acabado. Un producto bueno, pero a un precio algo elevado.
Precio 8.210.000 Ptas.

LOTUS ELAN SE
Su comportamiento es excelente y las prestaciones sensacionales. Fabricación artesanal y estética muy llamativa.
Precio 5.742.080 Ptas.

MAZDA MX-5
Es el concepto más puro de «roadster». Líneas clásicas y atractivas en un producto muy bien hecho.
Precio x3.489.920 Ptas.
(Publicado en el nº 399).

FICHA TÉCNICA			
	BMW Z1	LOTUS ELAN	MX-5
Cilindrada c.c.	2.494	1.588	1.597
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	4	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica+Turbo	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	170CV(125kW)/5.800	165CV(123kW)/6.600	115CV(85kW)/6.500
Par máx./rpm.	22,6mkg(222Nm)/4.300	20,4mkg(200Nm)/4.200	14mkg(132Nm)/5.500
Tracción	Trasera	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos+ABS	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.020	1.020	955
Acel. 0-100 km/h (s)	9,0	7,4	10,1
1.000 m. salida parada	29,5	27,9	31,1
Rec. 1km desde 40km/h IV	31,0	31,2	34,1
Rec. 1km desde 40km/h V	34,9	34,5	38,3
Velocidad máx. (km/h)	215,6	219,2	183,8
Cons. urbano (l/100 km)	12,4	10,7	9,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	7,4	6,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,7	8,9	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,8	73,1	72,2
Frenada a 100 km/h (m)	42,9	41,2	52,8



**TRAS 30.000 KILOMETROS DE PRUEBAS,
ASIGNATURA APROBADA**

S IEMPRE fue el Ford Escort un automóvil apreciado por sus usuarios, debido especialmente a su homogeneidad, su fiabilidad mecánica y su excelente presentación. Con motivo de la aparición del nuevo modelo, se llevó a cabo una prueba de larga duración, en una unidad de la versión de 1.600 centímetros cúbicos y carburador; una motorización típica del Escort, que tradicionalmente ha venido gozando de la aceptación del público.

Durante el desarrollo de la prueba no se conocieron apenas incidentes, si descontamos una banal avería en el alternador, que tardó algo más de la cuenta en repararse, ya que no disponían del recambio necesario en el servicio técnico de la marca. Posteriormente, se soltó una pieza de plástico del carenado inferior, cuya reparación apenas costó un par de minutos, sin necesidad de visitar el taller.

A esto se reducen, pues, los problemas durante los primeros 30.000 kilómetros de la vida de esta unidad, que podemos considerar absolutamente normal, si tenemos

en cuenta que este kilometraje corresponde aproximadamente a los dos primeros años de funcionamiento.

Efectuado el kilometraje, se procedió al habitual desmontaje y análisis de los componentes. Tampoco en este aspecto se observaron anomalías dignas de mayor atención. El carburador, del tipo electrónico habitual en Ford, mostraba algunos desajustes, lo que le hacían funcionar algo recalcitrantemente en caliente.

LO MEJOR

El estado general del coche, su buen aspecto al cabo de los 30.000 kilómetros recorridos y la facilidad y sencillez con que se llevan a cabo cualquier tipo de operaciones de mantenimiento.

...Y LO MEJORABLE

El sistema de carburador electrónico, que es delicado de mantener ajustado y la calidad de las pastillas de freno, un poco blandas, con lo que su vida media es corta.

Pero fueron las pastillas de freno las que acusaron más la prueba. En los 30.000 kilómetros rodados, agotaron su vida útil, lo que entra dentro de lo tolerable, si consideramos además que en estas pruebas, predomina el uso del coche en carretera. Un usuario de desplazamientos urbanos, debe alcanzar una duración de las pastillas notablemente mayor. Los discos de frenos no mostraron señales de desgaste.

Probablemente lo más positivo de la prueba fue comprobar el aspecto general del coche; de los guarnecidos, tapizados y mandos. Como es habitual en Ford, el paso del tiempo no desluce la impresión del primer día; y eso a pesar de tratarse de una versión (la CLX), en la que no se ofrecen detalles de lujo o de refinamiento.

En opinión de nuestro jefe de mecánicos, Angel Robledo, las operaciones de montaje y desmontaje son fáciles, sin necesidad de útiles especiales. Es una mecánica sencilla, fácil de reparar, con una única dificultad en el carburador, que exige que sea revisado en un servicio oficial y del conjunto de la dirección asistida y el aire acondicionado, que dificultan algunas operaciones.



**EL PRIMER SEAT CON LA FIRMA VW,
SUPERO LA PRUEBA CON HONESTIDAD**

T ENIAMOS verdadero interés por conocer los resultados de una prueba de larga duración sobre el Seat Toledo, el primer coche de Seat bajo la tutela de Volkswagen, de quien hereda la mayoría de sus elementos mecánicos, comenzando por el motor. Cuando llegó esta unidad a nuestras manos, una de las primeras que salieron de las instalaciones de la Zona Franca de Barcelona, la primera impresión fue excelente: bien presentado y mejor acabado, no parecía un producto de la mala época de Seat, en la que han sido tan frecuentes los pequeños desajustes y fallos de acabado.

Aunque, en lo que a calidad se refiere, se ha avanzado años-luz, el coche que probamos en Motor 16 acusaba algunos problemas menores, tan típicos de otras épocas, que todos creíamos superados. Con el paso de los meses, la calidad ha ido mejorando en los Toledo y algunos de los defectos encontrados en nuestra prueba, hay que achacarlos a que la unidad era de preserie.

Lo cierto es que, durante la prueba, hubo problemas con el equipo

de aire acondicionado, que dejó de funcionar; con el selector de la caja de cambios, que dificultaba engranar la marcha atrás; con los mandos de la ventilación, que se rompieron; con una bandeja del salpicadero, que se soltó; y con el embrague, cuyo pedal se puso más duro de lo normal. De todos estos problemas, el más complejo es el del embrague, ya que se produjo porque la suciedad y el polvo entran a través de la carcasa, que está,

LO MEJOR

La calidad intrínseca del coche, garantizada por el prestigio de Volkswagen y su indudable robustez mecánica.

...Y LO MEJORABLE

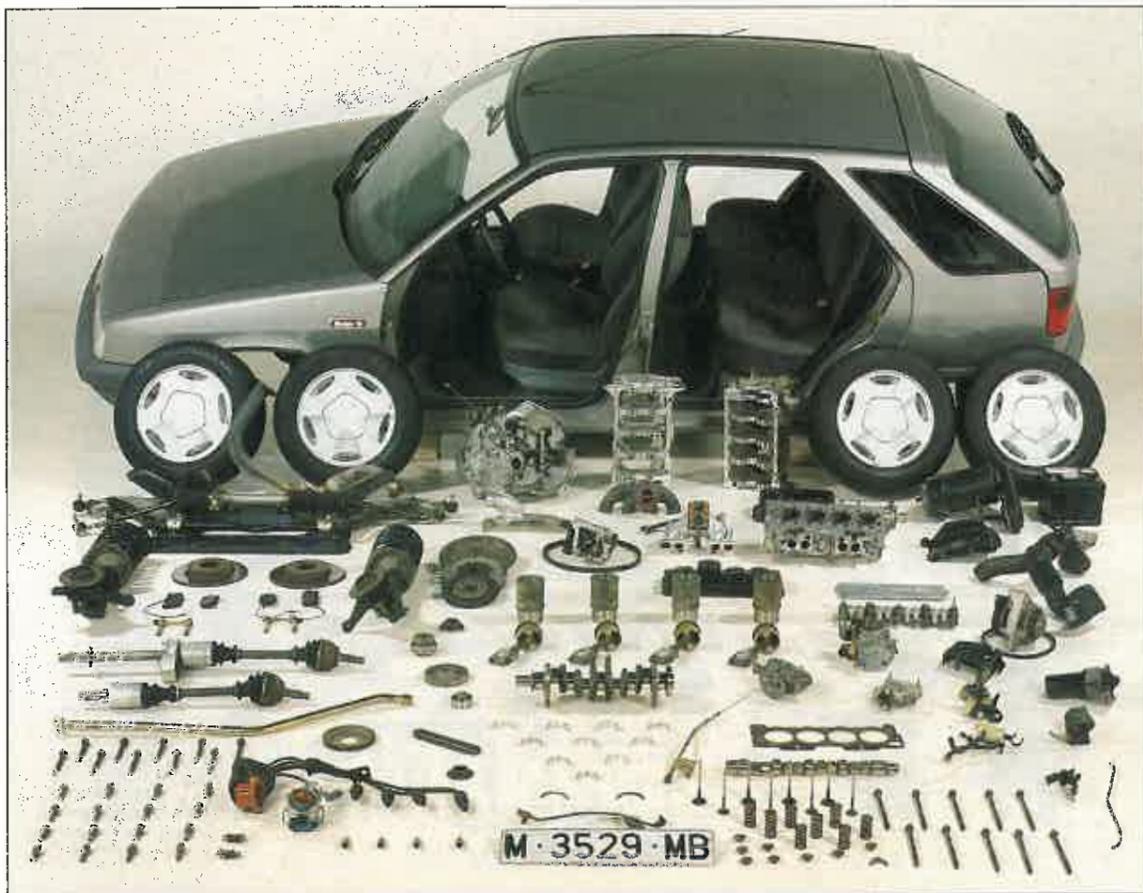
La calidad con que fabricaron las primeras unidades de preserie, que han acusado pequeños problemas de ajuste y terminación, hoy felizmente superados. El consumo de aceite, superior a lo habitual, obliga a vigilar el nivel con cierta frecuencia.

claramente, mal diseñada. Por lo demás, ninguna avería trascendente, pero que hubiesen obligado a un usuario a visitar el taller más veces de las que desearía.

En el desmontaje posterior, se pudo verificar que la calidad mecánica es un hecho incuestionable, que proporcionará mucha vida a este coche. Sólo un hecho nos llamó la atención y es la holgura con que se han dimensionado las guías de válvulas, por lo que se produce un consumo de aceite superior al normal y más carbonilla de lo usual en las cabezas de las válvulas y en la culata. Por lo demás, el Toledo ofrece un diseño moderno y fiable, como no podía ser menos de una mecánica sobradamente probada en los Golf y Jetta.

Durante la prueba, tuvimos que acudir en más de una ocasión a servicios oficiales, llamándonos la atención las dificultades para lograr encontrar piezas de repuesto con celeridad. Por ejemplo, el aire acondicionado estuvo cerca de un mes sin poderse arreglar por falta de repuesto de un manguito.

En resumen, un buen producto, al que le falta un poco de control en la calidad de fabricación.



LA CONCEPCIÓN DE LOS CITROËN YA NO ES TAN COMPLICADA

El Citroën Zx es el heredero de uno de los coches más singulares de los últimos años, el GS/GSA, del que muchos usuarios guardan gráfimo recuerdo y del que muchos automovilistas tienen una opinión equivocada respecto a su complejidad mecánica. Los sistemas de suspensión hidráulica y las culatas refrigeradas por aire no eran bien vistas por los talleres independientes, que colgaron el sanbenito de «problemáticos» a estos coches. El tiempo se ha encargado de corregir errores. Pero, el caso es que el nuevo ZX, muchísimo más convencional que el GSA, fue sometido a nuestro rotundo análisis de duración, con un balance muy positivo.

No es fácil convencer a nuestro mecánico Angel Robledo sobre las bondades de tal o cual modelo. Pues bien, del ZX ha afirmado que ha sido uno de los coches de mejor mecánica que han pasado por esta casa... y han pasado prácticamente todos los que se fabrican, de gran difusión.

Durante los 30.000 kilómetros recorridos se apreciaron muy pocas

anomalías: una puerta que no cerraba correctamente; un tapacubos cuyo enganche se soltó; la rotura de una cruceta en la palanca de cambios, que dificultaba el engranaje de algunas marchas; y el desreglaje ligero del carburador. Sólo el problema de la palanca de cambios exigió visitar el taller oficial, donde en menos de un cuarto de hora de trabajo, quedó solucionado el problema.

Una vez desmontado todo el coche, no se detectaron desgastes

LO MEJOR

La fiabilidad y robustez mecánica y la modernidad del diseño de todos los órganos, que no acusaron el kilometraje recorrido.

El ZX es uno de los coches más sencillos de reparar de cuantos hoy en día se encuentran en el mercado.

...Y LO MEJORABLE

Algunos defectos de terminación e insonorización, especialmente, el ajuste de las cerraduras de las puertas y el portón posterior.

anormales ni problemas dignos de mención. El motor, de aluminio, muy ligero, mostraba el aspecto de nuevo, sin desgastes apreciables. Tampoco la compresión varió desde los valores del primer día, y las emisiones tóxicas, que verificamos al inicio y final de cada uno de los ensayos de larga duración, arrojó valores normales. Los frenos apenas habían perdido 2,5 milímetros de espesor, por lo que su duración puede ser superior a los 50.000 kilómetros para un uso normal. La ligereza del coche es, en parte, responsable de este buen estado. El líquido, conservaba su punto de ebullición como el primer día y los discos, no mostraban señales de desgaste ni rayaduras.

A lo largo de la prueba, se efectuaron tres mediciones de consumos y prestaciones. Al inicio, a los 15.000 kilómetros y al finalizar. Tras el periodo de rodaje, en que los datos no son del todo fiables, el mejor momento del coche se obtuvo en los alrededores de los 15.000 kilómetros. Pero el descenso de los resultados, ha sido inapreciable a lo largo del tiempo que ha estado en nuestras manos y absolutamente dentro de lo normal en estos casos.

LOS COCHES MODERNOS FRENAN MEJOR DE LO QUE CREEMOS

PARA la gran mayoría de los conductores, los frenos son el elemento principal de un automóvil; el que más seguridad les proporciona. Hoy día, los fabricantes sólo parecen mostrar interés por motores potentes, pero nada más lejos de la realidad: los coches de hoy día frenan como no podíamos imaginar hace unos años; no sólo porque las distancias hasta la detención son cortas, sino porque la seguridad de la frenada ha mejorado mucho. El ABS ha significado un paso transcendental, pero también un sistema estándar ofrece calidad. Motor 16 llevó a cabo un análisis exhaustivo de los frenos de los 20 coches de más venta en España, con un resultado espeanzador.

Durante unas sesiones de trabajo verdaderamente maratonianas, los 20 coches fueron sometidos a varias pruebas, bajo las mismas condiciones climatológicas, en la pista del INTA, en los alrededores de Madrid, único lugar donde pueden alcanzarse velocidades muy elevadas

y frenar con absoluta seguridad en todos los aspectos.

La primera parte de la prueba consistió en medir las distancias de frenada a las habituales velocidades de 60, 100 y 120 kilómetros por hora (que son las velocidades máximas establecidas cuando Motor 16 inició sus ensayos con el Correvit); un tipo de pruebas a las que sometemos a todos los coches que probamos en esta publicación.

Posteriormente, se procedió a un



análisis de fatiga, efectuando 10 frenadas seguidas a 100 kilómetros por hora, para conocer la evolución de las distancias de frenada en función de la temperatura de los frenos. Finalmente, se procedió a un análisis subjetivo, en el que se conoció la impresión de los diferentes probadores sobre cada modelo, analizando el tacto del pedal, la estabilidad de la frenada en recta o en situaciones críticas como curva o pavimento mojado. En el balance final podrán encontrar algunos datos reveladores.

Se decidió establecer un «coche patrón» para establecer una valoración. Se tomó como referencia, un Porsche Carrera 4, posiblemente el coche de serie que mejor frene del mundo, con un sistema pensado para detenerlo cuando circula a 250 kilómetros por hora. Al Porsche le adjudicamos la nota «10» y los 20 modelos analizados se puntuaron sobre esta referencia.

Se puede decir que por donde más cojean nuestros coches, en lo



CITROËN AX

Tacto del pedal blando, pero permite buena dosificación. Distancias razonables, pero acusa la fatiga.
Nota: 6

FIAT UNO

Pedal duro a alta velocidad y tendencia a perder el equilibrio. Con el abuso, baja el pedal pero mantiene las distancias.
Nota: 5

FORD FIESTA

Frenos potentes y resistentes a la fatiga. Algunos bandazos a velocidades altas. Baja el pedal con el esfuerzo, pero mantiene la frenada.
Nota: 8

OPEL CORSA

Carga mucho sobre el fren delantero, por lo que hay que corregir la trayectoria. Regular resistencia a la fatiga.
Nota: 6

PEUGEOT 205

No destaca por la potencia de frenado, pero ofrece buen tacto y frenada muy equilibrada. Mantiene la efectividad por mucho que se abuse.
Nota: 8

RENAULT CLIO

Resiste bien el que se abuse de sus frenos, sin que las frenadas se alarguen. A velocidad elevada, las distancias se alargan.
Nota: 8

SEAT MARBELLA

Aunque aguanta bien la fatiga sin que se hunda el pedal, la frenada se ve comprometida al descargarse el tren posterior, obligando a corregir.
Nota: 5

SEAT IBIZA

En las frenadas a alta velocidad las distancias se alargan. El tacto es bueno y la frenada se dosifica bien.
Nota: 6

VOLKSWAGEN POLO

Frenos muy equilibrados. Se dosifican bien y no pierden efectividad con el uso. A alta velocidad se alargan las distancias.
Nota: 8

FIAT TIPO

No son especialmente potentes, pero se dosifican bien. Parece perder efectividad con el uso, pero se recupera muy bien.
Nota: 7

FORD ESCORT

Distancias de frenada razonables. A alta velocidad hay que corregir la trayectoria. El pedal pierde tacto pero no capacidad de frenada.
Nota: 6

OPEL KADETT

Frenos muy potentes, con excelentes distancias de frenada, pero con cierta tendencia al bloqueo. Tendencia a dar algunos bandazos.
Nota: 7

PEUGEOT 309

Buen tacto del pedal, pero en frío, las distancias se alargan. Tras algunas frenadas, la situación mejora notablemente.
Nota: 7

RENAULT 19

Tacto de pedal muy esponjoso y difícil de dosificar la frenada. A alta velocidad hay que corregir. Aguanta bien la fatiga.
Nota: 6

VOLKSWAGEN GOLF

Frenada potente y equilibrada incluso a alta velocidad. Aguanta bien el trabajo intenso pero se endurece el pedal.
Nota: 8

CITROËN BX

Tacto del pedal delicado, sin recorrido. Resiste bien la fatiga. Uno de los mejores sistemas del mercado, con ABS incluido.
Nota: 9

FORD SIERRA

El tacto del pedal es muy duro, pero el coche se detiene en pocos metros. No acusa la fatiga ni desciende el pedal.
Nota: 8

OPEL VECTRA

Tacto de pedal muy equilibrado que proporciona frenadas bastante ajustadas, que se alargan ligeramente con la fatiga.
Nota: 8

PEUGEOT 405

El pedal varía su dureza conforme se calientan los frenos, pero no se aprecian pérdidas de eficacia. Excelente resultado.
Nota: 8

Renault 21

Tacto de pedal casi perfecto. Aunque carga bastante sobre el tren delantero, la frenada es energética y equilibrada.
Nota: 9

que a frenos se refiere, es en el equilibrio de las frenadas a alta velocidad. Este es el caso del Renault 19 o el Ford Escort, que tienen unos frenos potentes, pero que requieren una buena dosificación para evitar que el eje trasero busque su propio camino. Este se aprecia solamente en situaciones límite, pero es precisamente en estas circunstancias cuando se requieren unos buenos frenos. También hay gratas sorpresas, como el VW Polo, que dispone de un sistema energético y equilibrado o el Ford Fiesta, cuyo sistema antibloqueo detiene el coche en pocos metros, en seco, contrariamente a lo que se ha dicho tantas veces sobre los ABS. Precisamente, lo que se puso de manifiesto con los ABS es su excelente equilibrio, y por la capacidad de mantener la dirección en caso de frenada apurada. Aunque se han apreciado diferencias entre uno y otros sistemas, los antibloqueo son altamente recomendables para cualquier tipo de vehículo. Si hay que destacar algunos coches de buenos frenos, mencionemos el Renault 21, Peugeot 405 y Citroën BX.



CORREVT, EL MEJOR NOTARIO
El Correvit es el mejor sistema conocido para efectuar medidas y comprobar la calidad de la frenada. Consiste, básicamente, en un ordenador central, instalado en el vehículo, acoplado a un medidor de distancias de alta precisión, funcionando bajo el principio del efecto «doppler». Todo ello, conectado a un interruptor en el pedal del freno, nos permite conocer cualquier parámetro de interés.



PRUEBA COMPARATIVA DE NEUMATICOS, LAS RAZONES DE UNA ELECCION

No es fácil realizar una prueba comparativa de neumáticos. No basta con contar con dos o tres juegos de cada una de las ruedas que queremos probar. Se necesitan también unas instalaciones especializadas, con pistas de todo tipo de firmes, con posibilidades de ser mojadas y con elementos de medida muy precisos. Sólo los fabricantes de neumáticos cuentan con estas instalaciones. Motor 16 efectuó en estos últimos años ensayos de neumáticos, utilizando en exclusividad estas pistas, cedidas gentilmente por las marcas. Pirelli, en Italia, en la primera ocasión, Continental, en Alemania, en la segunda y ahora, Uniroyal, en Francia, en esta tercera oportunidad en que se han probado cubiertas en esta publicación. Para la ocasión, hemos elegido neumáticos de perfil bajo, en medida 185/60 R 14, que son los que habitualmente utilizan las berlinas deportivas de tipo medio.

Se han comparado las seis cubiertas más recientes en el mercado español:

- Continental CH90
- GoodYear Eagle NCT-2
- Firestone Firehawk 690
- Michelin MXV-2

Pirelli P-600

Uniroyal Rallye 440

Para llevar a cabo este test, se procedió a realizar cinco grupos de pruebas, cada una de ellas con el fin de analizar el comportamiento de cada rueda en unas circunstancias concretas.

WET CORNERING

Con este test se analiza el comportamiento de una rueda en curva mojada. Las diferencias entre las seis ruedas han sido muy escasas, ya que entre el mejor (GoodYear) y el peor (Michelin) apenas hay un

2,5 por ciento de diferencia. Lo que se puso de manifiesto con la mejor rueda es que la velocidad de paso en curva mojada, de 100 metros de radio, es de 123,3 kilómetros por hora.

AQUAPLANING LONGITUDINAL

Con esta prueba se pretende conocer la respuesta de cada neumático a la aceleración en recta, sobre calzada escarchada. Aquí sí que las diferencias han sido bastante más importantes. La mejor cubierta resultó ser la Uniroyal, que aguanta hasta los 85,9 kilómetros por hora

BALANCE FINAL

	Coefficiente de importancia	CONT	FRES	GOOD	MICHEL	PIREL	UNIROYAL
AQUAP. LATERAL	30%	98,4	89,4	97,3	99,0	99,3	100,0
FRENOS MOJADO	25%	97,0	93,8	93,5	98,0	100,0	98,3
AQUAP. LONGITUD.	20%	95,7	83,7	90,3	98,1	92,6	100,0
TEST SUBJETIVO	15%	100,0	98,9	85,2	90,9	95,2	96,8
WET CORNERING	10%	99,7	98,7	100,0	97,4	99,7	99,3
FINAL (X coefic.)	100%	97,9	91,7	93,4	97,2	97,6	99,0
RANGO		2º	6º	5º	4º	3º	1º

SEIS RUEDAS A EXAMEN
Las seis cubiertas de perfil 60 de mayor difusión en nuestro país, fueron objeto de innumerables pruebas para establecer la mejor en todos los conceptos.



con contacto entre el neumático y el suelo. Le sigue la Michelin, cuyo límite es de 84,3 km/h, formando con Continental (límite de 82,2 km/h) el bloque de cabeza, con notables diferencias sobre Pirelli, Goodyear y Firestone. La diferencia entre la mejor y la peor es de 14 kilómetros por hora, que es importante a la hora de analizar la seguridad de una rueda.

AQUAPLANING LATERAL

Lo que se pretende en esta prueba es conocer la resistencia al aquaplaning (pérdida de contacto entre la rueda y el suelo, por interposición del agua) en curva. La Uniroyal volvió a ser la mejor cubierta, capaz de alcanzar una aceleración transversal de 0,459 «g», formando un bloque con Continental y Michelin, mientras que Goodyear, Pirelli y Firestone se clasificaban más retrasadas.

FRENADA EN AGUA

Para las pruebas de frenado en



suelo mojado (asfalto y hormigón) se utilizó la pista especial de Rocroi, en la que el coche del test es conducido por un rail. Gracias a este sistema, utilizado también por Continental, se logra una dispersión mínima en la recolección de datos. El neumático que mejor frena en agua (en conjunto de los dos pavimentos) resultó ser el Pirelli, capaz de detenerse en 88,3 metros a 90 kilómetros por hora, con las ruedas bloqueadas (que es como se efectúa este test). Tras la cubierta italiana, se clasificaron Uniroyal, Michelin y Continental, muy próximas entre sí, Goodyear y Firestone, algo más retrasadas.

TEST SUBJETIVO

Finalmente, se completó la prueba con una serie de verificaciones, en distintos tipos de pistas, en los que los probadores daban su impresión subjetiva sobre cada cubierta. Sin aparatos de medida. Sólo con una plantilla en la que puntuar cerca de 60 conceptos de confort, res-

puesta, agarre, ruido, progresividad, «grip», estabilidad... todos aquellos conceptos que intervienen en el comportamiento de una rueda.

Sobre una puntuación máxima de 250 puntos, la Continental obtuvo 187, clasificándose primera y destacando por su nobleza de reacciones y su confort. En segundo lugar, la Firestone, por la rapidez de sus reacciones y la precisión de las trayectorias. En tercer lugar, Uniroyal, por su progresividad. Cuarta fue la Pirelli, muy homogénea, quinta Goodyear, de buen agarre en curvas amplias y finalmente sexta, Michelin, de franca respuesta pero sensible a los cambios de temperatura.

Aunque en el cuadro adjunto se puede observar el resultado global del test, desmenuzando cada una de las pruebas, podemos decir, a modo de balance final, que el neumático Uniroyal Rallye 440 es el que ofrece un mejor conjunto de resultados. Su gran baza es, sin duda, su comportamiento en mojado, tema éste en el que parece haberse especializado la marca, que ofrece en su logotipo un paraguas revelador. Y dentro de sus excelencias en mojado, su resistencia al aquaplaning es proverbial, en recta y en curva. Como quiera que sobre suelo seco y en frenada, la Uniroyal ofrece un comportamiento muy honesto, es fácil deducir su liderazgo. Tras el Uniroyal, el Continental CH90, no se queda muy atrás; es el que mejor resultados obtuvo en el test subjetivo, que es muy revelador por lo que supone de calidad en confort, algo hoy día muy apreciado. También es bueno su comportamiento en mojado, especialmente en calidad de frenada. Precisamente en este concepto el Pirelli P-600 resultó vencedor. Estos tres neumáticos, más el Michelin, forman un cuarteto de cabeza con resultados globales parejos. El neumático francés resultó ligeramente penalizado porque sus resultados en el test subjetivo no estuvieron a la altura de los obtenidos en otra fase de la prueba comparativa. La razón hay que buscarla en que el MXV-2 es un neumático de reacciones nerviosas y no tan progresivo como los mencionados en el grupo de cabeza.

Finalmente, los resultados del test pusieron de manifiesto que los dos productos americanos, Firestone y Goodyear, están por debajo de los europeos, aunque siempre, con diferencias muy escasas.

S
U
S

O

I

C

E

R

D

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra; es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



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 TL	—	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.7 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1300	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1650	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 T.S.	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	—	1420	1220	1040
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	—	—	—	—	830
Sprint 1.5	—	—	—	—	660
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316 i	—	1360	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320 i Touring	2730	2460	—	—	—
320 i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i /530 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 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	8020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	850	740	630	570	—
AX 14 TRS	880	750	660	580	520
AX 14 TRS 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	—	260
Visa II Super E y X	—	—	—	—	280
Visa GT	—	—	—	—	330
Visa 11 E	—	—	—	—	270
Visa 11 RE	—	—	—	—	270
Visa Challenger	—	—	—	—	310
Visa 14 TRS y Style	—	—	—	—	380
Visa GTI	—	—	—	—	730
Visa 17 D, RD, Sty y Challen	—	—	—	—	480
BX	—	—	—	—	610
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1450	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	560
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2350	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2960	2690	—	—	—

FERRARI

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

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Siseley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sting 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	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	780	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	560
Uno 70 SX/SX 5p	980	850	770	640	540
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie AS/D	1260	1080	920	830	—
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1090	920	790	710	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	770	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	830	—
Tipo 1.800 DGT					

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	980	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1180	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	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	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Marky Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Xtra 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	510	370	—
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.8 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 XR3 i	1750	1500	1350	1150	850
Onión CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Onión Ghia GT y Millio. 1.6	1050	930	840	750	600
Onión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onión Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Onión CLD y GLD 1.6	—	—	680	550	—
Onión Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onión GT y Millio. 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Onión CLX 1.6 i	1370	—	—	—	—
Onión CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Onión Ghia 1.6 i	1480	—	—	—	—
Onión Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Onión CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onión Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	800	720	—
Sierra CL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra CL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra CL y GT 2.0 4p	1280	1070	980	850	770
Sierra CL 2.0 4p	—	—	900	810	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalad.	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 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1430	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XRA y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1270	1140	—
Sierra XRA 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 CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	900	600	—
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio GL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	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
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	1210	—
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	3440	—
XJS V12 Cabriolet	6380	5890	5220	4510	3630
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4480	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4640	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fila	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1126	950	860	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	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
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1480	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	—
190 E 2.6	3590	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4280	3880	3400	2980
230 TE	3960	3780	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3560	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3380	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4940	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	6590	5730	4840	4330	3910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSi	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	820	690	540
Kadett 1.4 3p	—	1100	990	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 i 3p	1240	1080	950	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.8 4p Fun	1126	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea., Fris	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	11	

PRECIOS COCHES USADOS

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	800
R21 TX i	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	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1280	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 TX i	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
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3480	3140

MODELO	91	90	89	88	87
111 i	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sport	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFi	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2500	2500	2200	1900	1600
827 Vitese	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	250
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFi 2.0	1150	1050	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFi 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

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. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	860	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	650	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 SXI 1.5 3p	1020	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 GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	460
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
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. GL 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. GL y Bri	790	670	590	490	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	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

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

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	990	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CLD Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1780	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1690	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1390	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	460
Santana GX 5	—	—	—	—	680
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Solracco GT	1250	1070	960	810	660
Solracco GTX	1450	1230	1110	940	750
Solracco GT 16v	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1280	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	960	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	980	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
380 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GUT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GUT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1360	1080
740 GLD	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	—	4700	4350	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V STW	2850	—	—	—	

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valderribas, 75. Cr. Esquerda, 100. Telf. 551 48 00 Fax 561 48 00
TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS
 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
 Audi 90 2.2 E, A.A., D.A., etc., 89 2 175 000
 Ford Escort 1.6i S, extras, 15 000 km, 91 1 390 000
 Land Rover Discovery, 90 2 400 000
 Volkswagen Golf GTI, 89 1 125 000
 Opel Kadett GSi 16 V, 90 1 790 000
 Mercedes 190 2.6, full equip, 88 3 200 000
 Jeep Cherokee, nuevo 3 300 000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel 519 35 77

MERCEDES 560 SEL, 1988, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 300 E, 1987, full equip, 3.100.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 230 E, 1988, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 190 E 2.6, 1989, full equip, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 190 D, 1986, aire, 2.300.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.
JAGUAR Sovereign, 1984, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW M3, 1988, full equip, 3.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
PORSCHE 944 Targa, 1985, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
PORSCHE 911 Targa, 1978, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
VW 1303 descapotable, 1.800.000 ptas, Tel. (91) 409 72 63.
TRIUMPH TR7, 1983, descapotable, 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.
TRIUMPH, mod. TR6, 1.800.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
VW Corrado G60, año 89, extras, 2.700.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

F. TOME, S.A. Austin Montego EFI 2.0, año 88, impecable, garantizado por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Polo Coupe, año 88, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S.A. Volkswagen Golf, automático, año 89, con garantía 18 meses, por 1.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Renault 11 Turbo, con garantía de 12 meses, por 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

no. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Ford Orion 1.6, año 87, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (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. Teléfonos (91) 329 33 14/15.
KADETT GSi 2.0, año 88, rojo, cuadro, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
R-21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 87, 1.450.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
R-21 TI, año 88, full equip, 1.175.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.
IBIZA SXI, año 88, grafito, 950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
AUDI Coupe, año 90, 35.000 km. Tel. (91) 549 57 88.
BMW 535i, año 90, extras. Tel. (91) 549 64 71.
BMW M-3, serie limitada, año 90. Tel. (91) 549 57 88.
BMW M-5, todos extras, año 89. Tel. (91) 549 64 71.

SEAT **F. Tomé**
 VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
 GARANTIA TOTAL ESCRITA
 Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

New Mode
 Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29
 28600 NAVALCARNERO (Madrid)
 TELEFONO (91) 8 11 26 38
BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

BMW 735i, 1988, full, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
BMW 535i, 1989, full, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

TRIUMPH Spitfire, 1.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equip, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
ALFA Romeo 75 1.8 i.e., A.A., año 90. Tel. (91) 549 57 88.

F. TOME, S.A. Alfa 33, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 600.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Opel Rekord, impecable, con aire acondicionado, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Opel Corsa, 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 725.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza GLX, año 87, con 18 meses de garantía, por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Opel Kadett 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S.A. Peugeot 505 GR, año 87, garantía 18 meses, por sólo 725.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (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. Sr. More-



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 ● ELEVACIONES Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION
 Antonio López, 117
 Tel: (91) 4 75 47 93
 Fax: (91) 4 76 90 77
 28026 MADRID

VAROSA motors
 Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
 HUMANES DE MADRID
 TEL: 6 06 51 49 - 6 06 15 11

MITSUBISHI 3000 GT VR4

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

TREMA OSNUR, S.A.
 Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID
VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO
 EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ;CONSULTENOS ! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS
ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29 ; GARANTIA SI !


Teo Martín AUTOMOVILES
VENDO BMW M-3 Campeonato de España de Velocidad, 3.º en el año 91. Conducido por Kuru Villacieros

MAZDA RX7 1989. ROJO
 TODOS EXTRAS. PERFECTO ESTADO
 3.000.000
 TEL: (91) 5 55 95 83

¡ANUNCIESE HOY!
ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037
 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.

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS
 Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
 - Revisados
 - Con garantía hasta 18 meses
 - Financiados hasta 36 meses
 Contactas Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba
UNA OCAION DE AMIGO.
 Estamos donde siempre.
 P: de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.
 ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
 Domicilio _____
 Teléfono _____ Firma _____

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



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, 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

PARTICULAR VENDE
PEUGEOT 309 SR
M-HK, COLOR GRIS,
53.000 KMS. SIEMPRE
EN GARAJE,
MUY CUIDADO
835.000 PTAS
TEL(91) 3 73 01 44
TARDES-NOCHES

VENDO
GOLF CABRIO
CAPOTA, BATERIA Y RUEDAS
NUEVAS. INCLUYE EQUIPO
RADIO Y KIT AERODINAMICO
EN PERFECTO ESTADO.
GARAJE 24 HORAS. 64.000
KMS.
1.300.000. PTAS
TEL: (91) 4 16 79 46
(CONTESTADOR)

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. (91) 549 57 88.
FIAT Croma CHT, año 89, gris oscuro, A.A. Tel. (91) 549 64 71.
FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. (91) 549 57 88.
FORD Scorpio 2.9i Ghia, A.A., año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.
MERCEDES 300 E, año 89, extras, 32.000 km. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES 190 E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. (91) 549 64 71.
MERCEDES 300 CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 57 88.
PORSHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
RENAULT-21 GTS, A.A., año 88, gris met., 42.000 km. Tel. (91) 549 57 88.
RENAULT-21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 64 71.
MERCEDES 230 E, 5 vel., tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VOLVO 440 GLT, año 89, 30.000 km. Tel. (91) 549 57 88.
BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
CORRADO G60, mod. 92, cuero, teléfono, oculador, llantas BBS, techo eléctrico, ABS, aire, full equip, 1.000 km., 4.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.
FERRARI Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
MERCEDES 190 2.5 16V, 1989, perfecto estado, 12 meses garantía, precio excelente. Tels. (91) 255 86 21/22.
PORSHE 911 Carrera, 1987, como nuevo. Tels. (91) 255 86 21/22.

MADRIDAUTO. S.A.



Exposición: C/ Julian Camarillo. 7
Tel: 303-70-19.

Taller



Concesionario **BOAT**

INSTAL GENERAL PERON, 8 (Posterior)
28020 MADRID
TELEF. 5 71 55 88 (4 LINEAS)
FAX 5 71 48 88

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.
¡NUEVAS INSTALACIONES!
TELEFONIA MOVIL: Distribuidores e instaladores de todas las marcas y S. Técnico. (Precios promoción en la instalación «4 manos libres»)

AUTO-RADIO-SH-FI: El mejor sonido al mejor precio. Fiabilidad absoluta, garantía total.

ALARMAS: Centralitas: Soluciones modernas de comunicación para su oficina.

TELEFONICAS: Llantas, neumáticos, cierrres centralizados, oculadores de radios y estrellas MERCEDES, tapicerías cuero, etc.

ACCESORIOS: Equipos originales y homologados.

AIRE ACONDICIONADO: HONDA-YAMAHA-KAWASAKI-SUZUKI, etc.

MOTOS: (monos cuero a precios mejorables)



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
Seat Marbella	89	Rojo	29.000	495.000	Renault 19 TSE, A.A.	89	Blanco	31.000	1.325.000
Opel Corsa	89	Blanco	30.000	610.000	Renault 21 TXE, A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 1.6 DGT	90	Blanco	28.000	1.375.000
Ford Fiesta Diesel	88	Blanco	34.000	740.000	Citroën BX 16, A.A.	91	Gris	14.000	1.380.000
Seat Ibiza 1.5 GX	89	Gris	21.000	845.000	Renault Clio 1.6V.	92	Negro	9.000	1.425.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	F. Escort Nomade	91	Gris	12.000	1.475.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	VW Golf TD.	90	Blanco	28.000	1.475.000
Renault 5 GTL Esp.	91	Blanco	14.000	895.000	Opel Kadett GSE, A.A.	89	Blanco	28.000	1.490.000
Seat Ibiza Crono, A.A.	89	Gris	24.000	895.000	BMW 318i, 4p., A.A.	87	Blanco	53.000	1.525.000
Lancia Y-10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	VW Golf Cabriolet	88	Blanco	42.000	1.525.000
Citroën AX GT, A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	Fiat Tipo 1.6V.	91	Azul	16.000	1.575.000
Peugeot 205 Diesel	90	Blanco	17.000	1.075.000	VW Golf Turbo D, A.A.	90	Rojo	22.000	1.625.000
F. Escort 1.6, A.A.	90	Blanco	21.000	1.100.000	VW Golf GTI	90	Blanco	25.000	1.625.000
FD. Escort 1.8 D.	90	Blanco	28.000	1.120.000	Citroën BX Turbo D, A.A.	90	Gris	28.000	1.725.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	Audi 100 CD, A.A.	89	Azul	35.000	1.725.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	Blanco	35.000	1.150.000	Peugeot 405 SRI F.E.	89	Burdeos	37.000	1.775.000
Renault Clio 1.4 RT, A.A.	91	Gris	14.000	1.225.000	Lancia Dedra, A.A.	91	Burdeos	16.000	1.825.000
F. Fiesta 1.6 D, 5p., A.A.	91	Blanco	16.000	1.225.000	F. Scorpio 2.4i, F.E.	89	Gris	31.000	1.850.000
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	Renault 21 TXI, Clim.	91	Rojo	17.000	2.100.000
F. Sierra 2.0i S, A.A.	87	Blanco	51.000	1.250.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Rover 820 Si 16V, F.E.	90	Verde	21.000	2.250.000
Peugeot 309 D, A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	F. Sierra XR4i 4, A.A.	91	Blanco	12.000	2.275.000
Alfa Romeo 1.7	89	Blanco	23.000	1.275.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Negro	39.000	2.350.000
Citroën BX Diesel	90	Blanco	22.000	1.275.000	Opel Calibra 2.0i, F.E.	91	Blanco	15.000	2.525.000
Renault 19 Diesel	90	Rojo	38.000	1.275.000	Ranger Rover TD, A.A.	88	Granata	44.000	2.650.000

AUTOMOBILH
Ast/MBM Steindamm,
51, 2000, Hamburgo 1.
Tel. 49-40-24 13 46. Fax
280 31 30. Comercializa-
mos: Mercedes (incluida
nueva serie SE/L), BMW,
Porsche, exposición conti-
nua de 50 coches con se-
guro avería, ofrecemos
servicio de importación
listos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia, importa-
do desde Alemania.
LAMBORGHINI Urraco,
P 250, año 75, rojo, full
equip, impecable, int. piel,
otro blanco, año 72, am-
bos todo origen. Teléfo-
nos (986) 85 82 03 y
55 44 00. Inf. Sr. Janeiro.

¡BENEFICIESE! Nueva
bajada de impuestos, co-
nozca los trámites para
importar toda clase de ve-
hículos y motocicletas, in-
cluimos precios, consejos,
direcciones, etc. Por sólo
2.800 ptas. Import-Auto-
moción. Apartado 375.
30500 Molina de Segura
(Murcia). Tel. (968)
64 11 59. Fax (968)
64 11 78. Seriedad abso-
luta.
AUDI 80 i.e., M-LD,
1990, sólo 27.000 km.,
impecable, garantía total.
Azcona, 62 Garaje.
BMW 735i, único propie-
tario, impresionante esta-
do, todos extras, muy
buen precio. Tels. (91)
255 86 21/22.

MERCEDES 190 2.3,
muy completo, original es-
pañol, garantía 12 meses,
muy interesante. Tels.
(91) 255 86 21/22.
MERCEDES 250 S, anti-
guo, 1968, perfecto esta-
do conservación, no res-
taurado, 400.000 ptas.
Tels. (91) 255 86 21 y
255 86 22.
ROVER 825 Sterling, im-
pecable, todos extras, ga-
rantizado, oportunidad.
Tels. (91) 255 86 21 y
255 86 22.
VOLKSWAGEN Santana
GX5, 110 CV, 1987, ex-
celente estado, garantía
12 meses. Tels. (91)
255 86 21/22.
VENDO tres Ford del 29.
Tel. (91) 319 46 95.

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICIÓN Y VENTA:
C/ Velazquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
564 56 31

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



SUZUKI Santana SJ 410, en perfecto estado, barato. Tels. (91) 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo, varios, desde 150.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 350 SL, restaurado, 3.000.0000 ptas. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

AUDI 90 2.3, año 88, aire, 53.000 km., 1.950.000 ptas. Tel. (91) 718 35 02.

CHEROKEE Turbo-Diesel, año 89, aire, 26.000 km., 3.250.000 ptas. Tel. (91) 352 66 86.

MERCEDES, Audi, todos los modelos gasolina, diesel, garantía total. Tel. (91) 718 35 02.

RENAULT-21 Nevada Diesel, aire, M-ID, 1.275.000 ptas., garantía. Tel. (91) 718 33 47.

HARLEY DAVIDSON FLSTF FAT BOY, con extras 3.000 km., 8 meses, 1.950.000 ptas. Horas oficina. Tel. (988) 72 22 32.

MUSTANG 2.3 Turbo, rojo, a matricular, como nuevo, serie especial, o cambio por 309 1.6V o similar. Tel. (968) 80 79 54.

OPORTUNIDAD Mercedes 190 2.3 16V., urge vender, garantía Mercedes, 2.980.000 ptas. Tel. (91) 570 93 46.

OPORTUNIDAD Audi 200 Turbo, nuevo, año 88, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 677 10 70, horas oficina. Tel. (91) 803 45 99, noches.

CAMARO IROC-2 (International Race Of Champions) Targa, automático, color negro, año 86, full equip. Teléfono (91) 763 66 63.

BMW 325i, año 86, 76.000 km., cuatro puertas, antracita, A.A., D.A., BBS, cierre, cuero, Check Control, élevalunas, techo y espejos eléctricos, acepto coche inferior, oportunidad, 1.800.000 ptas. Horas comercio. Tel. (91) 525 51 63.

PARTICULAR Audi 100 2.2, año 87, gris metalizado, 55.000 km., impecable, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

PARTICULAR BMW 730i, cuero, llantas, techo, año 87, ver para creer, estado impecable, 3.350.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

PARTICULAR Audi 90 Quattro 20V., A.A., ABS, llantas, 35.000 km., final del 90, como nuevo, 2.925.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

¡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 completo, 230 km, 5V. carrocería aluminio según firma, 17 coches, sólo extranjeros, entendidos. Apartado 45.041. 28080 Madrid.

VW Golf, tracción Quattro, ABS, llantas, año 92, 3.000 km., precio interesante. Teléfono (952) 87 71 11.

SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

FORD T, 1920, perfecto estado. Teléfono (91) 898 90 21.

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

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

PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

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 E, 90, extras, 2.450.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

BMW 525i, 90, full equip, 3.100.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

MERCEDES 300 Turbo-Diesel, año 89, completo, 4.250.000 ptas., 42.000 km. Tel. (91) 718 35 02.

BMW 525i, todos extras, año 88, 37.000 km. Tel. (91) 718 35 02.

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



MITSUBISHI
ECLIPSE

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.



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

C.A.N.S.A.



VISITENOS, ENCONTRARA:
AUTOMOCION
• Ofertas fabulosas, vehiculos nuevos.
• Tasaciones inmejorables, vehiculos usados.
• Especialidad: BMW, VW, Audi, Ford, Mercedes, Suzuki.

NAUTICA:
• Concesionario oficial Suzuki, ventas y servicios técnicos.
• Todo tipo embarcaciones.
• Motos agua, Kawasaki, Yamaha.
• Seguros, gestoria, financiación.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID
TEL: 2 55 86 21
2 55 86 22
2 56 17 17

FINANCIACION 12 MESES SIN INTERESES

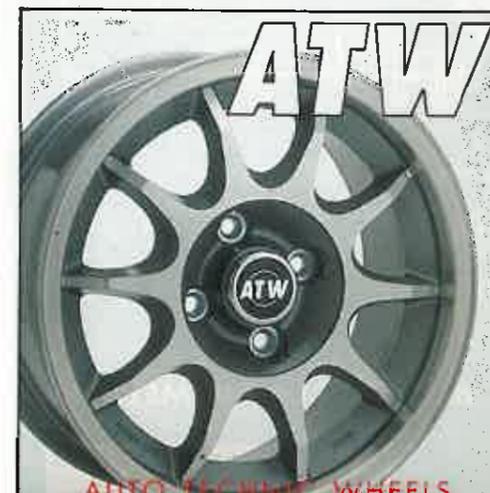
TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS**



Avda. Francisco Maciá, s/n - 25250 BELLPUIG (Lleida)
Tels. (973) 320195 - 337088 - Fax. (973) 337128

AUDI 90 Quattro, blanco 88, full equip, 2.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

ISUZU Troper TD, corto 88, extras, 2.150.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

CITROËN BX 1.9 Break, año 86, 65.000 km., 800.000 ptas. Tel. (91) 718 35 02.

SIERRA XR4i, 160 CV, impecable, 1.000.000 ptas. Teléfono (942) 75 18 50.

SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

FORD T, 1920, perfecto estado. Tel. (91) 898 90 21.

¡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 completo, 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.

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

VW Golf, tracción Quattro, ABS, llantas año 92, 3.000 km., precio interesante. Teléfono (952) 87 71 11.

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

ALFA Romeo 75 1.8 I.E., A.A., año 90. Tel. (91) 549 57 88.

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

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.

MERCEDES 190 E, 90, extras, 2.450.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

BMW 525i, 90, full equip, 3.100.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

AUDI 90 Quattro, blanco 88, full equip, 2.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

ISUZU Troper TD Corto, 88, extras, 2.150.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

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 Dynasty Lesedan, 150 CV, 3.3l., 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.

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.

BMW M-5, todos extras, año 89. Tel. (91) 549 64 71.

BMW 524 TD, año 89, 40.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

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

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

CHEROKEE Limited 4, 91, gris metalizado, 178 CV, full equip, piel, enganche, Pioneer, 10.000 km., impecable, importado, Renault, 3.700.000 ptas. Teléfono (93) 891 06 10. Pedro.

AUDI 100 CD 2.2, año 89. Tel. (91) 549 64 71.

BMW 535i, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 57 88.

BMW 735i, full equip, 32.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

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.

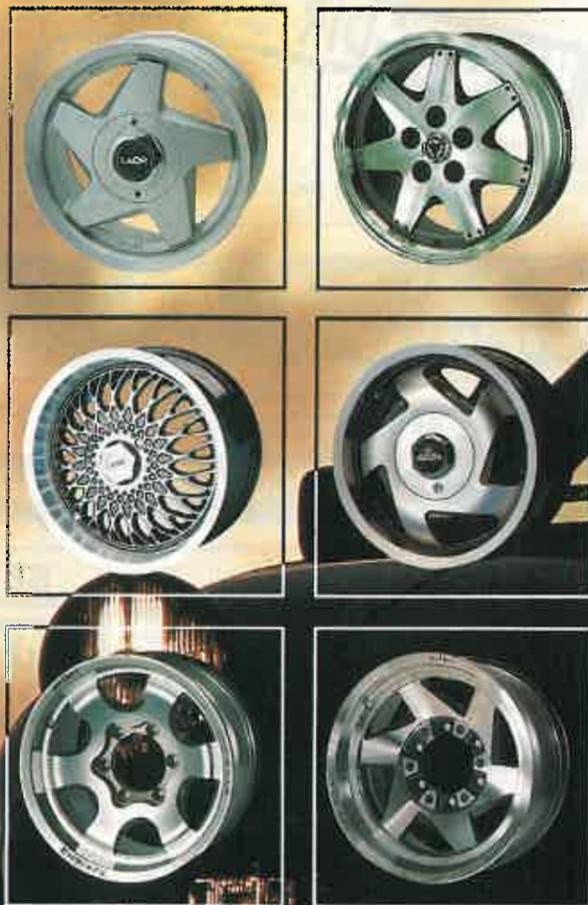
PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

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.

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

ALEACION en MOVIMIENTO



LAHORE comercializa la más alta tecnología en llantas de aleación, modelos para todos los automóviles del mercado, de las marcas más prestigiosas a nivel mundial: **REMOTEC, ALULINE, LAOR, MELBER.**

LAHORE

MADRID: TEATINOS, S/N - Nave G-H - 28820 COSLADA
TEL. (91) 669 36 72 - FAX: (91) 669 43 23
BARCELONA: MALLORCA, 533 - 08026 BARCELONA
TEL. (93) 235 22 80 - FAX: (93) 235 23 98

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



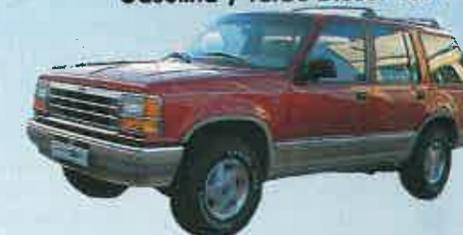
JEEP CHEROKEE LIMITED



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON
Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



JEEP WRANGLER RENEGADE



FORD EXPLORER EDDIE BAUGER



PONTIAC TRANS SPORT GT
Nuevo modelo 165 CV ABS



CHEVROLET BLAZER S-10 LT



CADILLAC SEVILLE
Full Equip.



CADILLAC ELDERADO
Full Equip.



DODGE STEALTH R/T TURBO 300 CV 4 x 4 Full Equip.



MITSUBISHI 3000 GT VR4 300 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

BIMOTA FURANO

MAS ALLA DEL ESCALOFRIO

Ciento sesenta y cuatro caballos de potencia, y trescientos kilómetros por hora de velocidad máxima, son las características que sitúan a la Furano en la rama más alta del árbol genealógico de Bimota. Su finalidad no es más que una: Ser la moto más rápida de cuantas surcan las carreteras de todo el mundo.

Glgi Corbetta

Enviado especial

Si usted ha tenido el gran privilegio de que se le haya concedido un Ferrari F 40, con el cual en repetidas ocasiones ha fomentado la envidia de toda persona capaz de apreciar tan hermoso coche y, como costumbre inevitable, ha ido derrochando por las carreteras tradición, potencia y belleza, no se sienta frustrado si un día ingrato se encuentra con una moto compac-

caballos del F 40, se deberían convertir en mil cien para poder tener la misma relación peso-potencia de la Furano. Y traducida a las dos ruedas, la sensación de rodar en el umbral de los trescientos kilómetros por hora, es comparable a lo que se siente en coche más allá de los trescientos cincuenta kilómetros por hora.

La Furano ha heredado el nombre de un poderoso viento que sopla en el mar Adriático, y que en la zona de Trieste se le conoce y se le teme ba-



COMO LAS DE GRAN PREMIO
El comportamiento de la Furano está en los límites entre una moto de competición y una de carretera. Sólo precisa buenas carreteras.

ta, blanca y roja, de una belleza agresiva salpicada con algunos detalles de fibra de carbono vista. Si además en el carenado lleva escrito el nombre de Furano: resignese, tiene todas las de perder.

Los cuatrocientos setenta y ocho

jo el nombre de Bora. La verdad es que la Furano es una moto cuyo manejo se sitúa entre el respeto más serio, y el difícil desafío que plantea el contacto con los ciento sesenta y cuatro caballos de potencia que desarrolla su motor. Al contrario de lo

que podría parecer en un principio, la Furano no es una moto de tacto brutal, sino dura de manejo, sumamente rígida, y no más incómoda que cualquier otra Bimota monoplaça. Su estructura ciclística está directamente derivada de las Dieci, YB

8 E, y Dieci Biposto, de las que conserva la misma distancia entre ejes, el lanzamiento de la horquilla y la misma longitud del basculante. Este último, como el chasis, están hechos de aluminio Articoardal 100 soldado en Tig, y controlado con rayos

X después de la manipulación. Por el contrario, se ve equipada con suspensiones Ohlins, acordes con el carácter sumamente deportivo y las prestaciones al límite de su categoría. En concreto, la horquilla es invertida, con barras de cuarenta y

dos milímetros de sección, y se puede regular en marcha con escalones centesimales. La excursión es de ciento veinte milímetros, mientras que en la parte posterior, la rueda tiene una oscilación de ciento treinta y cinco milímetros.



VIRTUDES

- Prestaciones únicas
- Línea estética
- Estabilidad y frenada
- Chasis singular

BIMOTA FURANO
PRECIO: 4.408.195 ptas.

- Resonancia del carenado
- Acabado de ciertos detalles
- Tapón de gasolina
- Espejos retrovisores

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Yamaha de cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Doble árbol de levas en cabeza. Cinco válvulas por cada cilindro. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera 75,5X56 mm. Cilindrada total 1.002 cc. Relación de compresión 12:1. Potencia máxima 164 Cv a 10.500 rpm. Par máximo 12 Kg.m. a 9.250 rpm.

ALIMENTACION: Inyección indirecta Bimota Weber Marelli. Encendido transistorizado e integrado en el sistema de inyección. Arranque eléctrico.

TRANSMISION: primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR: Estructura en U de aluminio Artircordal 100. Basculante de sección rectangular del mismo material. Avance de la Horquilla 24.15 grados. Horquilla delantera Ohlins invertida regulable con barras de 42 mm de sección. Amortiguador posterior Ohlins regulable. Excursión de la horquilla 120 mm. Excursión de la rueda posterior 135 mm. Freno delantero de doble disco de 320 mm de diámetro. Pinzas de cuatro bombines. Freno posterior monodisco de 230 mm de diámetro. Neumático delantero de 120/70 ZR 17 TX 11. Neumático posterior de 180/55 ZR 17 TX 23.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes 1.420mm. Peso en seco 180 kilos. Capacidad del depósito: 20 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	300
ACCELERACION (seg.)	
De 0 a 400 m	9,2

(Datos oficiales)

Al contrario de lo que se podría suponer, el motor de la Furano es el fiable y conocido cuatro cilindros Yamaha, de 1.002 centímetros cúbicos con cinco válvulas por cada cilindro, que de serie desarrolla ciento cuarenta y nueve caballos. En este caso, los ingenieros de Bimota, Marconi y Marzocchi, han diseñado un curioso sistema inédito de inyección indirecta, que permite alcanzar los ciento sesenta y cuatro caballos sin



ÚNICO
El poderoso chasis de la Bimota enmarca el motor y las tomas de admisión de la inyección. El conjunto no precisa adjetivos.

modificar ningún elemento móvil del propulsor. Dicho sistema se basa en haber colocado los cuatro inyectores del combustible dirigidos hacia arriba en los conductos de admisión, mientras que en cualquier otra versión, su colocación está a favor del flujo del aire en los conductos. Por lo visto, esta ingeniosa solución optimiza la alimentación en las culatas con cinco válvulas por cada cilindro, debido a que la turbulencia en los conductos de admisión mejora al tener el chorro de la inyección a contramano en relación al flujo del aire.

LA INYECCIÓN

Su funcionamiento y regulación, se basa en una centralita electrónica que dosifica la cantidad del combustible en relación a las revoluciones del motor y a las condiciones atmosféricas. Gracias a esto y al escape realizado «ad hoc» por Termini, la Furano pasa a tener un incremento de quince caballos de potencia, que la colocan en el escalón más alto de la reñida pirámide de la potencia entre las motos de calle.

El principal problema que se plantea al montar en la Furano, no es el dominio de su considerable potencia, como se podría creer en un principio, sino encontrar una carretera



A TOPE
La solidez y el buen rendimiento de la horquilla Ohlins completan la parte ciclista delantera que ostenta frenos de Gran Premio y llantas desmontables.



con el asfalto en perfecto estado, sin prácticas de autoescuelas y a ser posible ningún dominguero. Como se ha dicho en un principio, esta moto no resulta brutal; sin embargo, se ha de manejar con mucha cautela. En la primera toma de contacto, llevada a cabo por las carreteras limítrofes al Lido di Ostia, entre los indisciplinados conductores italianos y el mal estado de las carreteras, la sensación constante era la de volar bajo y casi siempre de lado.

Hasta alcanzar las tres mil quinientas revoluciones por minuto, la Furano acelera bastante menos que los modelos Dieci e YB 8 E de carburadores. Sin embargo, una vez sobrepasada esta cota, la aceleración es tan escalofriante como progresiva. Al principio, resulta difícil evitar el patinamiento de la rueda trasera, que se mantiene latente a lo largo



LA DAMA DESNUDA
La Furano, como todas las Bimota, es tan hermosa sin carenado como con él. La solidez del chasis y la parte ciclista, realizada al máximo nivel tecnológico, le confieren un carácter «racing» singular.

de las siete mil revoluciones por minuto útiles que proporciona el motor, hasta llegar a las once mil quinientas, su régimen máximo de rotación. Y si se da la casualidad de que aparecen anomalías en el asfalto durante la aceleración, es muy fácil perder momentáneamente el control de la moto. Con la Furano, prácticamente no se puede accionar el acelerador con brusquedad, y si se cambia de marcha a tope de revoluciones, el manejo a de ser especialmente cuidadoso.

300 KM. POR HORA

Durante la prueba, no fue posible efectuar mediciones cronométricas por haberse realizado en grupo; a pesar de eso, se pudo comprobar que pasar de los cien a los doscientos kilómetros por hora, es cuestión de instantes. Con suma facilidad se sobrepasan los doscientos cincuenta kilómetros por hora y la Furano continúa empujando de forma despiadada. Según datos oficiales avalados por la máxima seriedad, se asegura que la velocidad máxima es de trescientos kilómetros por hora, y es de suponer que para alcanzarlos, se ha de tener una estatura no superior a un metro sesenta, ya que la protección del carenado es realmente precaria.

Sin embargo, al sobrepasar los doscientos cincuenta kilómetros por hora, se comprueba la excelente aerodinámica de la Furano, que ve reforzada su estabilidad con unas suspensiones a la altura de las circunstancias. Del mismo modo, los poderosos discos de freno de



trescientos veinte milímetros de diámetro con pinzas de cuatro bombines, proporcionan una frenada a nivel de moto de Gran Premio. El carácter altamente deportivo de la Furano se acusa todavía más sobre trazado mixto, donde se ha de pilotar más que conducir. Su sensibilidad a cualquier corrección sobre la trayectoria, así como la precisión en mantener la trazada, son sus propiedades más destacadas.

Por el contrario, si la carretera es sumamente virada, se descubre que la Furano es una moto de «zancada larga». Amoldarla a las curvas muy cerradas y enlazadas cuesta cierto trabajo, aunque su respuesta es sin duda óptima, y la progresión que proporciona la inyección es tan decisiva como apreciable. Sobre la línea estética de la Furano, sólo cabe la aplicación de adjetivos superlativos;

sin embargo, a pesar de valiosos detalles hechos en fibra de carbono como las aletas y el revestimiento del silencioso del escape, aparecen «parches» en fibra de carbono sobre el carenado y el conjunto colín-cubredepósito, que no van más allá de un mero reclamo publicitario. Tampoco Bimota ha solucionado el problema de las resonancias del carenado y del cubredepósito. Se contradice la elevada calidad de estos componentes con el nivel de acabado interior, y tampoco se comprende cómo la cadena roza en las retenciones contra la aleta posterior, causando un «graznido» desconcertante. En compensación a estos detalles tan «italianos», se puede distinguir una Furano sin verta. El sonido de su escape es tan singular como ella misma; es el aullido de la moto más poderosa, nacida en virtud de la velocidad. ○

SIN PALABRAS
Ninguna moto de su categoría se presenta de una forma tan compacta y bien relizada como la Furano. Magnesio, fibra de carbono, Avlonal y Artircordal son los materiales empleados para su construcción.

GIOVANNA AMATI EN LA F-1

«GANARE A TODOS LOS TIOS»

Desde la más tierna infancia, Giovanna Amati sentía una irrefrenable atracción hacia todos aquellos juguetes que tenían cuatro ruedas. Cuando jugaba con una muñeca, no se le ocurría otra cosa que hacerla rodar sobre un cochecito. Para Reyes, solía pedir la réplica de un Ferrari, y su afición por el automovilismo nació al mismo tiempo que su uso de la razón.



EL GRAN DÍA
El Gran Premio de Sudáfrica ha marcado una fecha inolvidable en la vida de Giovanna Amati.

CASI nadie recuerda cuando Giovanna Amati, aquella chica delgaducha, inquieta y con modales enérgicos, se escapó de casa a los quince años, sin un duro en el bolsillo, para ir al encuentro de su gran amor. No se trataba del Príncipe Azul que la esperaba con un caballo blanco entre las nieblas del bosque, sino que al otro lado del bosque del Parco di Monza, la esperaba su gran idilio inquebrantable: los coches de carreras. Y Giovanna, fue al encuentro magnetizada por una afición que, desde entonces, comenzaba a ser la razón de su vida.

En cierta ocasión conoció a Elio de Angelis, un piloto ya consagrado, al que confiaba sus anhelos de convertirse en mujer piloto.

«Si no te decides a luchar para llegar un día a la Fórmula 1- le decía De Angelis-, tu vida se convertirá en un remordimiento sin alivio».

Ahora, su sueño se ha hecho realidad; lástima de que no esté Elio para poderlo presenciar.

En repetidas ocasiones, Giovanna recuerda que cuando él corría en Varelunga, hacía novillos para ir a verle, y pasaba las horas agarrada a las alambreadas del circuito, como una «tífo» cualquiera.

Pero ésta no es la única anécdota que define su fuerte personalidad. A los ocho años se pasaba todo su tiempo libre en soledad, desmontando y volviendo a armar una y otra vez la miniatura de un coche con motor eléctrico.

Su primer contacto directo con el mundo de la velocidad tuvo lugar a los trece años, cuando Giovanni, su padre, no tuvo más remedio que comprarle un ciclomotor.

Cuatro años más tarde, Giovanna hacía correrías por las carreteras de los alrededores de Roma con una Honda 500 VF, con la cual tomó parte también en una carrera entre aficionados en Varelunga.

Al cumplir la mayoría de edad, Giovanna pidió una sola cosa a sus padres: «Os ruego que me dispenséis de tomar parte en vuestros negocios cinematográficos. Comprender que lo único que deseo es ser

Conducir un Fórmula 1 no es sólo cuestión de fuerza física.

piloto de coches y añadió: «mi felicidad está ahí».

Su primer éxito consta de 1980, fecha en la que ganó una carrera a los mandos de un monoplaza de Fórmula Italia. Al año siguiente, se adjudicó el Campeonato Italiano de Fórmula Abarth, y en 1983 se clasificó segunda absoluta en el Under 23. Por fin en 1984 consiguió participar en el Campeonato Italiano de Fórmula 3 en la escudería Ravarotto. Después de muchas peripecias, en 1987, afirmó su condición de piloto al tomar parte en el campeonato Italiano de Fórmula 3000 a los mandos de un BSA Lola T 87/50.

En los siguientes años, Giovanna pilotó un Colt Lola en un primer tiempo, y más tarde pasó a tener un Reynard Cosworth.

A lo largo de su permanencia en la F 3000, en pocas ocasiones logró pasar las clasificaciones, aunque en su debú en Jerez de la Frontera, tomó la salida por delante de un tal Jean Alesi. El mejor resultado

que figura en el palmarés de Giovanna, es un séptimo puesto en la carrera de F 3000 disputada en Le Mans.

En el umbral del ingreso en la Fórmula Reina, Giovanna se mostró más agresiva que

temerosa: «Tengo capacidad para vencer a los tíos -dijo con firmeza, y añadió-, lo único que ruego es que no se me juzgue en la carrera de Kyalami. Si consigo clasificarme, será un éxito».

Las lenguas de doble filo, insinúan que la presencia de Giovanna en el «Gran Circo», es obra de una maniobra publicitaria orquestada por Bernie Ecclestone con la finalidad de captar más interés publicitario hacia la F1. Por el contrario, Amati se defiende al respecto, y parece molestarse con esta visión de su situación: «No, fue Brabham quien me buscó, yo elegí entre March y ellos. Mi aportación económica es de docientos cincuenta millones de pesetas; evidentemente, tampoco tengo la culpa de haber sido elegida como piloto de Marlboro. Este es un deporte muy costoso, y el dinero nunca es suficiente. Por otra parte, para elegir



OBSESIÓN
En todo momento Amati estuvo más pendiente de los tiempos que registraban sus rivales que de los suyos. El no haberse clasificado significó la más grande decepción.



había pilotos con más experiencia, pero Brabham me ha contratado».

-¿Cómo fue el primer encuentro con tu equipo?

«Mucho mejor de lo que imaginaba. Nadie me ha tratado como a una mujer, sino como un piloto. Los ingleses, afortunadamente tienen una mentalidad diferente, y me encontré muy relajada».

-¿Has tenido problemas para adaptarte al coche en Kyalami?

«Evidentemente me han hecho un asiento a mi medida, pero lo más curioso, fue que al tener unas manos tan pequeñas, ha sido necesario construir un volante de menor sección. Creo que es la primera vez que eso ocurre en la F1».

-¿Has reaccionado de forma violenta en la pista cuando algunos

«hombres» del Circo te han acosado?

«No creo que eso haya ocurrido. Tampoco me pasó en la F 3000, y en el caso de verme en una situación semejante, hubiese contestado con la misma moneda. Conducir un Fórmula 1 no es sólo cuestión de fuerza física».

Sin embargo, Amati lograba con dificultad engranar las marchas por la dureza del mando.

-¿Qué es lo más detestable en tu actividad como piloto?

«Sin lugar a dudas la falta de respeto por la vida privada de una. He sido víctima de un secuestro, he tenido varios amores, entre los cuales está Luis Pérez Sala, un hombre adorable del que guardo un recuerdo entrañable, y además un gran pi-



INSÓLITO
Las frágiles manos de una mujer sujetando el casco representan una imagen poco frecuente en la Fórmula 1. Y también lo es llevar pendientes bajo el casco.

loto; sin embargo, me molesta que constantemente se hable de esos asuntos».

Cuentan que Giovanna Amati se ha enamorado sólo de los coches, adora correr y nada más. Y en este momento, busca esa soledad que le dé pie a la mayor concentración posible para poner remedio al desgastado de Kyalami. Su actuación fue castigada con la indiferencia por parte de «toda» la Fórmula 1, no por el hecho de no haber sabido clasificarse, sino por su obstinación en querer menospreciar la dificultad que encierra el manejo de un monoplaza tan peculiar. Los más bondadosos opinan que Amati no reúne las condiciones físicas para desarrollar dicho menester, mientras que la gran mayoría la califica de incompetente y carente de preparación.

Después del sinsabor de no haberse clasificado para el primer Gran Premio de su vida, Amati abandonó el box bajo el efecto del más

ROMA 1978

Al filo del mediodía del doce de febrero de 1978, Giovanna Amati fue secuestrada violentamente en una calle de Roma. La finalidad del rapto era bien sencilla: pedir a Giovanni Amati, su padre, un rescate de ochenta millones de pesetas. Las negociaciones con los secuestradores fueron difíciles, y sobre todo raras. Una vez pagada la cantidad exigida, Giovanna fue liberada el veintisiete de abril del mismo año. Curiosamente, la policía detectó una total falta de desprecio por parte de Giovanna hacia sus secuestradores, y por lo tanto decidió seguir todos sus pasos. Las investigaciones llevaron a la conclusión de que

entre ella y Jean Daniel Neto, uno de sus raptos, había nacido un idilio amoroso, a raíz del cual se diagnosticó un cuadro psíquico bautizado como «Síndrome de Estocolmo», que significaba el enamoramiento entre la persona secuestrada y su secuestrador.

La enredada historia amorosa terminó violentamente a los pocos meses de su liberación, cuando la policía italiana sorprendió al malhechor mientras paseaba en compañía de Giovanna en la Via Veneto. Fue detenido y condenado con severidad a pesar de los desagravios que alegó Giovanna Amati en su descargo.

Secuestro y polémica

SOLEDAD
El aislamiento que conlleva el casco enfrenta a cualquier piloto, hombre o mujer, frente a la cruda realidad.

profundo desdén. No quiso hablar con nadie, no posó para el «grupo de familia» con los demás pilotos que le guardaban un sitio en el centro. En su mirada se leía un profundo desconcierto combinado con una gran inseguridad, y todo ello, no casaba con sus fugaces comentarios, que reiteraban constantemente la falta de dificultad en manejar un Fórmula 1.

Con quince Grandes Premios por delante y la decepcionante derrota de Kyalami en Sudáfrica en las espaldas, la situación de Amati es más confusa que dudosa. Al parecer, lo suyo no es coser y cantar, sino intentar correr un poco, y quedar bien. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta



Tengo capacidad para y puedo vencer a los tíos.

RALLYE DE PORTUGAL

SAINZ: «ESTAMOS AL LIMITE»

Con la victoria del actual Campeón del Mundo, Juha Kankkunen, en el Rallye de Portugal y el continuado dominio del equipo Martini-Lancia, además de la fiabilidad reencontrada de los Ford y su demostrada velocidad en los tramos de tierra; cada día se pone más difícil para Carlos Sainz y Toyota luchar de nuevo por el Campeonato del Mundo de Rallyes.



Esteban Delgado

Enviado especial

TRAS lo acaecido en Montecarlo donde, de no mediar el incidente de los neumáticos que afectó al equipo italiano en Sisteron, Didier Auriol hubiese logrado fácilmente la victoria con casi cinco minutos de ventaja sobre el piloto español, el equipo de Ove Andersson apenas tuvo un mes para buscar la raíz del problema que afectaba al comportamiento del nuevo Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition». Su compor-



tamiento en tramos cronometrados con todo su piso, helado, nevado o seco, sus prestaciones estuvieron a la altura de sus rivales. Sin embargo, en trazados con condiciones mixtas el Toyota Celica era nervioso, con reacciones imprevistas y a menudo difícilmente controlables.

Los ensayos en tierras de Portugal dieron comienzo apenas tres días después de la entrega de premios en Montecarlo. Tanto Armin Schwarz como Carlos Sainz se turnaron para compaginar las pruebas con el vehículo de carreras con los entrenamientos y toma de notas de la prueba lusa.

«En Montecarlo no había ningún problema. El coche tenía un comportamiento nervioso y lo que hemos tratado ha sido de mejorarlo. Para ello hemos optado por otros reglajes de suspensión y otros tarados de amortiguación. Era difícil de conducir. No me gustaba su comportamiento sobre terreno ondulado. Botaba demasiado y para mi estilo de conducción era difícil. Entonces, cuando no tienes confianza en tu coche..., pues no vas rápido».

En Portugal, a pie de tramo era fácil comprobar viendo las trazadas



KANKKUNEN IMPARABLE
Tras realizar una excelente primera etapa de asfalto, el piloto finlandés no hizo ninguna concesión sobre la tierra, logrando ganar por primera vez en su carrera una prueba de carácter mixto.



PROMETEDOR AGHINI
Después de tomar el relevo de Auriol, situándose segundo tras Delecour al término del asfalto, Andrea Aghini no defraudaba en la tierra, a pesar de abandonar al perder una rueda en el fatídico Arganil.

SUSPENSIONES: EL QUID DE LA CUESTIÓN
La gran variedad de posibles reglajes de suspensión en los Toyota, está causando quebraderos de cabeza.



ALEN BUSCÓ SU SEXTO TRIUNFO
Markku Alen no defraudó, sobre todo en la segunda etapa, donde superó a Sainz, aunque se vio retrasado por problemas de suspensión y eléctricos. A la izquierda, el control de la gasolina en los Mitsubishi.



del nuevo Toyota y comparándolas con las del viejo GT-Four que algo no andaba bien en el comportamiento del vehículo japonés. «Me gustaría que no se descolocase tanto, que siguiese mejor las ondulaciones del terreno y a la vez que fuese más efectivo de suspensión. En definitiva, una suspensión dura que no haga el coche demasiado nervioso».

«Ahora la suspensión del Toyota Celica es excesivamente dura en extensión. Para tratar de solucionarlo hemos empezado reduciendo el porcentaje del autoblocante del diferencial delantero. En cuanto a la suspensión, concretamente para este rallye, tenemos diferentes amortiguadores, más duros en compresión y más blandos en extensión si esta seco, y utilizamos

los nuevos neumáticos, distintas caídas, diferente avance, altura y convergencia, además de unos anclajes de suspensión delantera reforzados. Todo esto para asfalto. En la tierra, respecto al año pasado, disponemos de distintos tarados de amortiguación, otro diferencial, distinta posición de su amortiguación y diferentes reglajes».

«Existen muchas posibilidades para variar el centro de gravedad. ¿Cómo lo hemos hecho? No estoy autorizado a contarlo. Podemos empezar, por ejemplo, a jugar con el ángulo del triángulo de suspensión, lo que nos da un comportamiento diferente, y de ahí en adelante, lo que quieras hasta encontrar la mejor solución».

Aunque el nuevo Toyota Celica

Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition» poco tiene que ver, a simple vista, con el viejo modelo, lo cierto es que motor, suspensiones y transmisión son prácticamente idénticos. «Tienes que pensar que el coche en cuanto a suspensiones es exactamente igual que el año pasado. Es decir, esta versión de la suspensión en aluminio la podíamos haber utilizado el año pasado.

Este coche puedo convertirlo exactamente igual que el que conducía en 1991. Lo que nos da toda esa variedad de reglajes respecto al Celica GT-Four es el aluminio». Una suspensión en aluminio con ciertas partes en titanio que viene a costar más de cien mil pesetas por unidad.

«Antes era un amortiguador que entraba y lo ponías, y ahora tienes

«MIA»
BARDOLET

Una experiencia nada fácil

UN MES ANTES DEL RALLYE se confirmó nuestra participación. Muy apresuradamente se organizó todo y el día 17 por la mañana Autet y yo partimos hacia Portugal, muy ilusionados, con 14 días de entrenamientos por delante y con la intención de preparar el rallye a fondo para hacerlo lo mejor posible. Al cabo de 7 días, con un promedio de 600 kilómetros diarios, vimos que la cosa no era nada fácil y nos sería difícil entrenar lo suficiente para ir al máximo. El día antes del Rallye terminábamos de tomar notas de dos de los tramos. Sin apenas descanso, al día siguiente empezaba el Rallye. Nosotros ya salíamos penalizados por el hecho de que nuestro coche pesó 120 kilos más que los oficiales; no disponíamos de llanta de 17 pulgadas y por lo tanto tampoco de los frenos más grandes.

Después de una súper especial sin demasiada importancia, marcamos un buen tiempo en el tramo de Gradil, a 2 segundos de Salonen y Mäkinen, empatados con Chatriot y a sólo 7 segundos de Biasion, teniendo en cuenta que no habíamos hecho ni un solo test previo y sólo habíamos probado 15 minutos el coche, el día antes de la salida. Con la moral muy alta iniciamos el tercer tramo, pero cuando sólo habíamos recorrido un kilómetro y medio se rompió el turbo, perdiendo muchísimo tiempo en el tramo. Cambiamos el turbo, pero a partir de entonces, comenzaron los problemas con la centralita electrónica, que tuvimos que cambiar por la vieja (la que utilizamos en el Rallye Osona en verano del año pasado). El

coche ya no corrió como al principio, pero aun así, quedamos en algunos tramos por delante de Chatriot y muy cerca de Salonen. Al día siguiente empezaban los tramos de tierra. En Lousada marcamos un tiempo a sólo 3 segundos de Salonen. En los siguientes tramos, los tiempos eran similares, hasta que en Lamerinha-2 dimos un gran salto y rompimos una transmisión. A partir de entonces, rompíamos una transmisión tras otra, sin saber porqué. Entonces, nos planteamos que era mejor conservar el coche. Quedaba tan sólo la última etapa, a la que teníamos mucho miedo por su dureza y poco tiempo de asistencia. Al final, tras volver a romper un par de transmisiones, conseguimos terminar en séptima posición.

Personalmente, pienso que ha sido muy positivo. He adquirido una gran experiencia. He visto cómo es realmente un Rallye del Mundial y sinceramente pienso que si pudiese disponer de un coche como los oficiales, hacer unos test y unos cientos de kilómetros, podría estar perfectamente luchando por los primeros puestos. Lo que no puedo hacer es criticar al coche y al equipo, puesto que Ford España hizo lo imposible para que yo pudiese estar en Portugal en las mejores condiciones posibles, por lo que les estoy infinitamente agradecido. Lo que está muy claro es que competir con los mejores equipos y pilotos del Mundo no es fácil.



SALTO AL INFINITO
«Mia» Bardolet prefirió acabar a lograr cronos de cara a la galería con un material muy distinto al que dispusieron Biasion (en la foto) y Delecour.



distintas piezas que puedes quitar, puedes poner, puedes anclar el triángulo más abajo, tienes más posibilidades. Pero es exactamente igual de recorrido, de distancia entre ejes, anchura de ejes, etc. La gente dice: «es que el coche nuevo...» El coche nuevo es exactamente igual que el antiguo, sólo que con más posibilidades de reglaje. Punto.

Pocos días antes de que diese comienzo el Rallye de Portugal circuló la noticia de que la causa de las bajas prestaciones de los Toyota se debían a haber afrontado, por error, la prueba monegasca con las suspensiones de tierra. «Es una tontería de tal calibre... No se a quién se le habrá ocurrido esa historia. ¿Cuatro páginas? El que lo haya dicho ha metido la pata hasta

RESURGIÓ MIKI BIASION

Muchas cosas han cambiado en Ford tras lo ocurrido en Montecarlo. Al liderato de Delecour, se sumó un excelente Biasion sobre la tierra.

aquí. ¿La gente no tiene ni puñetera idea de lo que es una suspensión de tierra, Esteban, por favor? ¿Cómo vas a hacer un Montecarlo así? Es imposible. Es como si hubiésemos hecho el rallye con dos velocidades, con primera y segunda. A mí cuando me lo dijeron no lo entendía me llamó el «Rizos» para preguntármelo y le dije: Ricardo no te entiendo. ¿Te refieres si hemos hecho el rallye con suspensiones de nieve? ¿Pero de tierra? No lo entiendo. No tiene nada que ver con la marcha de Goldstein. El rallye se hizo con los reglajes de asfalto según las conclusiones a las que habíamos llegado después de los test y punto. Nada más, de verdad. Es un bulo que se ha corrido por ahí sin pies ni cabeza».

La marcha en las últimas dos semanas de tres técnicos del Toyota Team Europa, ha puesto contra las cuerdas al equipo de Ove Andersson, justo en el momento en el que más necesario se hacía una rápida solución de los problemas de motor y suspensiones del nuevo Toyota Celica. Junto a la partida del padre del proyecto Celica GT-Four, el alemán Karl-Heinz Goldstein, máximo responsable técnico del equipo y uno de sus proyectistas, Eddie Weidl, la pérdida más importante para Ove Andersson es la despedida de Norbert Kreyer, quien des-

pués de años de servicios en Zakspeed, y por consiguiente en su proyecto de Fórmula 1, se hacía cargo en enero de 1990 del departamento de motores del TTE con un rapidísimo, sorprendente y consabido aumento de las prestaciones del grupo propulsor del Toyota Celica. «Yo le hubiera pagado lo que quisiera, pero no soy el jefe», sentenciaba Carlos Sainz».

«Nos faltan bien, bien, 50 caballos» comentaba el piloto español en la llegada a Estoril. Desde el primer momento quedó claro en Montecarlo que la nueva restricción a 38 milímetros en la toma de admisión de aire del turbo compresor había afectado mucho más al equipo Toyota que a sus rivales italianos. «El motor es exactamente igual que en Montecarlo», nos decía Carlos recalando tristemente ese exactamente, «tengo menos caballos que el año pasado, aunque más potencia en baja». Si el año pa-

GRUPO

Capdevila, excelente

Finalmente, con un presupuesto bastante restringido respecto al del año pasado, Fernando Capdevila se presentaba en Portugal con un Ford Sierra Cosworth 4x4, preparado por Mike Taylor Developments, como «Mia» Bardolet. El piloto canario cuajaba una buena carrera en la primera etapa de asfalto que finalizaba con 2m 25s de ventaja sobre el argentino Carlos Menem al volante de un Lancia HF Integrale. Ventaja que tan sólo se vio reducida en poco más de un minuto en la segunda etapa sobre tierra. Sin embargo, camino de Viseu, como ya es habitual en los

Ford, cedía la caja de cambios que tan sólo pudo ser sustituida tras varios tramos cronometrados, penalizando un minuto a causa de un policía y otro minuto más en el mismo control de Viseu, entrando en tercera posición tras Menem y el belga De Mevius (Nissan Sunny). Una posición que sabía a poco, pero que hubiera podido ser aceptada. No obstante, la auténtica pesadilla se iba a producir antes de la neutralización de Tomar, al romper Capdevila primero el diferencial central y después el turbo, lo que le costaba nueve minutos más de penalización, acabando quinto.

SORPRENDIÓ CAPDEVILA

El quinto puesto de grupo N de Fernando Capdevila no refleja con fidelidad la buena actuación del piloto canario, tanto sobre la tierra como sobre el asfalto.



TRAMO A TRAMO

1º Kankkunen-Piironen (Martini-Lancia HF Integrale 16V), 3 horas, 24 minutos, 37 segundos; **2º Biasion-Siviero** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1m 33s; **3º Sainz-Moya** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 4m 59s; **4º Alen-Kivimaki** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 5m 32s; **5º Salonen-Slander** (Mitsubishi Galant VR 4), a 6m 39s; **6º Chatriot-Perin** (Nissan Sunny GT-R), a 21m 04s; **7º Bardolet-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 29m 18s; **8º Santos-Magalhaes** (Toyota Celica GT-Four), a 36m 43s; **9º Menem-Zucchini** (Lancia HF Integrale 16V, grupo N), a 38m 10s; **10º Miguel-Lisboa** (Ford Sierra RS Cosworth), a 48m 31s; **15º Capdevilla-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4, grupo N), a 1h 01m 54s.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Alen; **TC 2,** Alen y Delecour; **TC 3-14,** Delecour; **TC 15-17,** Aghini; **TC 18-40,** Kankkunen.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 32 puntos; **2º Carlos Sainz,** 27; **3º Didier Auriol y Markku Alen,** 20; **5º Massimo Biasion,** 19; **6º Colin McRae,** 15; **7º Timo Salonen,** 14; **8º Stig Blomqvist,** 12; **9º François Delecour y François Chatriot,** 10.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 40 puntos; **2º Toyota,** 31; **3º Ford,** 29; **4º Mitsubishi,** 18; **5º Nissan,** 14.

COPA FIA GRUPO N

1º Christophe Spillotis, Soren Nilsson y Carlos Menem, 13 puntos.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Kankkunen	13	10	6	6	3	1
Alen	9	3	6	3	2	6
Delecour	6	6	1	-	-	-
Biasion	4	11	5	6	4	1
Sainz	4	9	6	6	6	5
Schwarz	4	2	6	3	7	8
Aghini	2	3	5	1	2	4
Eriksson	1	1	3	6	5	1
Auriol	1	-	2	-	-	-
Salonen	-	6	2	5	4	7

Dominio del campeón

DESPUÉS DE LA SÚPER ESPECIAL de Jámor donde el finlandés Markku Alen hizo concebir ciertas esperanzas tras lograr el mejor tiempo con su Toyota Celica, la larga primera etapa en asfalto del Rallye de Portugal se convirtió en un claro dominio del francés François Delecour y su potente Ford Sierra Cosworth 4x4. El único piloto que podía haberse interpuesto en su camino, su compatriota Didier Auriol, quedaba apeado de la carrera en el tercer tramo, Montejunto, cuando una biela del motor de su Lancia HF Integrale decía basta apenas a trescientos metros de la llegada, logrando aun así el mejor crono. Su puesto era ocupado por Andrea Aghini que escalaba hasta la segunda posición, superando a Massimo Biasion con problemas de culata y por delante de un tranquilo Juha Kankkunen y de un nada contento Carlos Sainz, quinto, que encabezaba la escuadra Toyota. El líder, Delecour, dejaba a todos con la incógnita de la velocidad y fiabilidad de Ford sobre la tierra al romper el cárter y



GALÁCTICO DELECOUR Sólo la rotura del cárter, con el consiguiente gripaje de motor, en la Súper especial de Lousada, impidió a François Delecour defender su liderato.

gripar a continuación el motor de su Sierra Cosworth en la pista de rallycross de Lousada. Su puesto era ocupado por el joven Aghini, consciente de su pobre papel en los tramos de tierra, antes de ser superado por su compañero Juha Kankkunen, quien ya no iba abandonar la primera posición hasta el final. Los Toyota recuperaban su competitividad en las etapas de tierra, pero sin poder hacer nada tras el tiempo perdido en el asfalto. Un error de neumáticos propiciaba que Biasion superase a Sainz en el final de la tercera etapa en Viseu, lo que unido a más problemas de suspensión y la niebla en Arganil, hacían que el español perdiese la esperanza de luchar por la segunda posición. Finalmente, la rotura de turbo en el antepenúltimo tramo comprometió la tercera plaza para el equipo de Ove Andersson.

sado el Toyota Celica GT-Four empezaba a «entrar en calor» a partir de las 4.000 revoluciones por minuto, ahora lo hace a poco más de tres mil quinientas. «Ahora cuando llegamos a las 5.700-5.800 rpm. tenemos que cambiar. Nos permite seguir hasta las 7.000, pero voy perdiendo bastante tiempo si lo hago así».

«Para mi no hay manera de que haya más potencia. Según los ingenieros si hay un agujero así, sí sino entra más aire. Para nosotros es difícil de entender. ¿La gasolina? No es milagrosa. Hay una ley física que por ahí tiene que entrar aire y llega un momento en que no entra más. En Lancia no sé como han solucionado el tema. Nosotros estamos al límite y no hay expectativas».

Dos citas muy importantes para Carlos Sainz y Toyota son el próximo Safari y el Tour de Córcega. «Para Kenya el encargado de desarrollar

el coche es Dagobert Rohrer, ex Audi. El coche va a tener las suspensiones del año pasado, con diferentes reglajes. El del año pasado estaba hecho para pasar por baches y se sujetaba bastante mal. En Córcega el ingeniero encargado es Michael Landon, ex Peugeot. El objetivo principal es el peso. Esperamos estar en unos 1.140 kilogramos como el año pasado, tal vez 1.120». Con la regla de nueve resultados sobre diez participaciones, y con las prestaciones vistas de los Ford y Lancia en el asfalto, la participación de Sainz en el Tour de Corse está condicionada a los resultados de los test. De aquí a final de año la estrategia resultará decisiva. ○

SUPERMOTOS



Nuevo McLaren MP4/7

ESTE año el Mundial de Fórmula 1 se va a distinguir por el diseño de los monoplasas, muy en la línea de los aviones de caza. A esta nueva moda se ha sumado McLaren, que por fin en Silverstone sacó a la luz su nueva criatura, el MP4/7, monoplasa con el que Senna y Berger harán frente a la potente escuadra Williams. El nuevo McLaren utiliza técnicas aeroespaciales, no en vano Ron Dennis se ha rodeado siempre de técnicos provenientes de empresas de aeronáutica. El McLaren MP4/7 se distingue por contar con unos tremendos adelantos electrónicos. Han procurado, ante todo, que el piloto se encargue tan sólo de conducir, sin preocuparse de otros parámetros. Tanto el chasis como la carrocería están ideados para acoger perfectamente al motor Honda V-12. Con respecto a su predecesor, el MP4/6, tiene muchas novedades. El sistema de cambio es semiautomático, comandado desde el volante, y el acelerador no tiene cable, funciona por medio de unos sensores electrónicos. El motor ha visto reducido su peso en 40 kilos. Los primeros test de este coche han sido llevados a cabo por Allan McNish y Mark Blundell (en la foto).

Un año más con el motor

DENTRO de su habitual política de apoyo al deporte del motor,

Repsol ha dado a conocer sus planes para la temporada '92. Su campaña se va a centrar en cinco especialidades. Como cabe esperar, su presencia en el Mundial de Rallyes va a estar centrada en Carlos Sainz y Luis Moya, que son serios aspirantes al título mundial. En este aspecto, el mismo Carlos Sainz destacó el apoyo técnico de Repsol con sus gasolinas y lubricantes.

En motos, Repsol va a

de Campeón Continental de la modalidad.

A estas cinco modalidades se puede añadir el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, cuya participación está pendiente del resultado de las conversaciones de Jesús Pareja con el equipo Lola. Al margen de estos programas, Repsol puede participar activamente en el patrocinio de la Carrera de Sport Prototipos que se celebrará en el Jarama.



Citroën, todo AX

CITROËN he hecho público su programa de competición de cara al '92. De forma oficial estará representada en el Campeonato de Rallyes de Tierra por tres pilotos: Antonio Zanini, con un AX 4x4 Compresor, Guillermo Barreras, con un AX 4x4 Turbo y Enric Burrull, que pilotará un AX 4x4 1.000 Pistas. Un año más, este certamen organizará la tradicional Challenge Citroën, que este año estará reservada sólo a los AX y que verá incrementada la cuantía de los premios en un 42 por ciento.

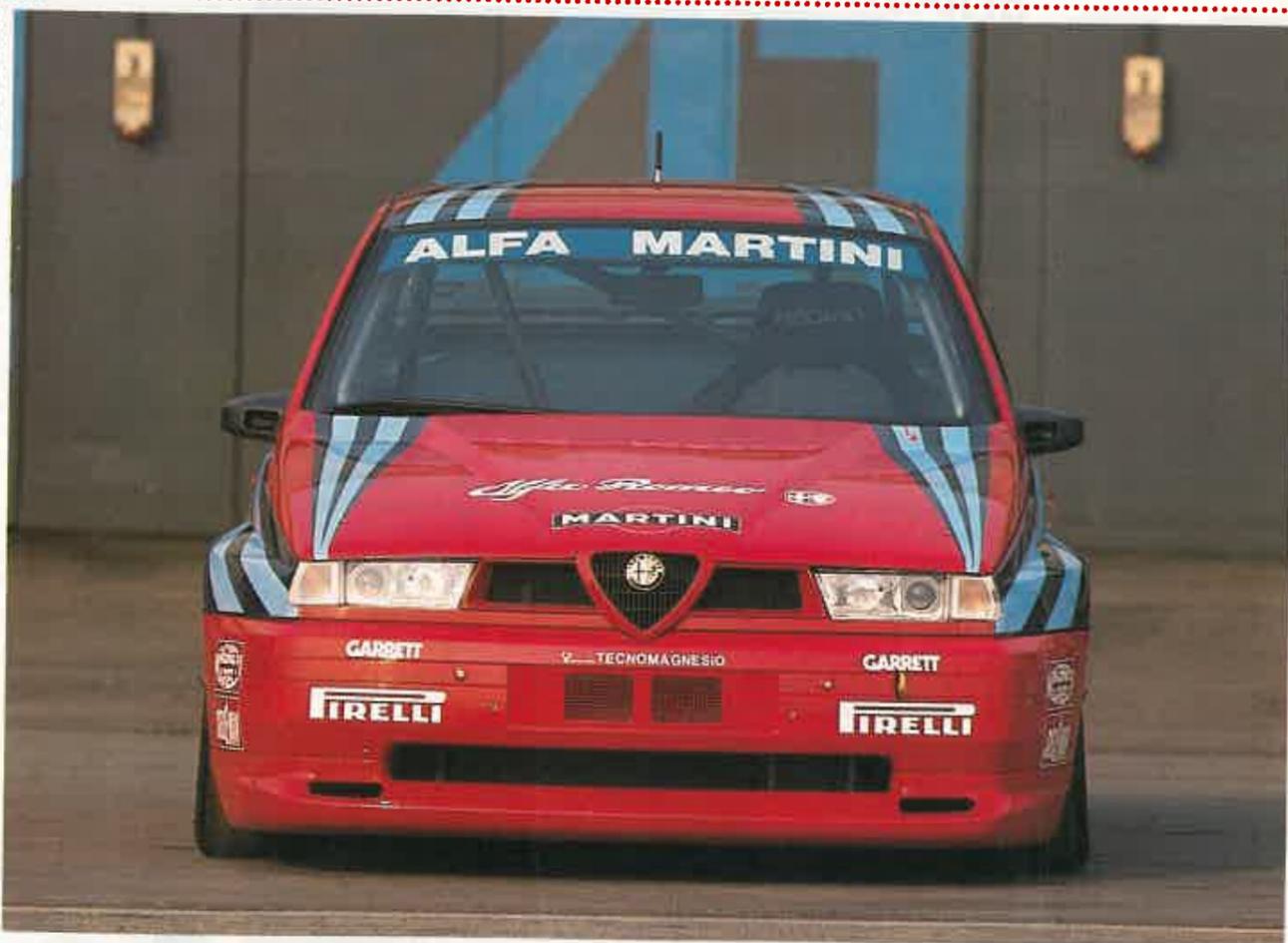
Por supuesto, los circuitos seguirán acogiendo a los AX de la Copa, que en su quinta edición presenta

novedades importantes. La mayor es que cambia el coche, el GT se verá sustituido por el GTI, que estará equipado con un kit que facilita la marca. También cambia la dinámica de las carreras. Los sábados habrá entrenamientos y en lugar de las mangas clasificatorias, se realizarán las finales A y X, quedando el domingo reservado para la Superfinal AX. Aquí también aumentan los premios en un 10,7 por ciento. Además, habrá una ayuda de compra del vehículo en un 18 por ciento para los mayores de 21 años y de un 20 para los menores de esta edad. Como ayuda al cambio de coche se otorgarán 200.000 pesetas.

Al margen de esto Citroën seguirá organizando las Challenges Territoriales de Rallyes de Asfalto en Andalucía, Cataluña y Galicia.

Murió Lella Lombardi

LA única mujer del mundo que consiguió puntuar en un Gran Premio de Fórmula 1, Lella Lombardi, murió a consecuencia de un cáncer de hígado. Comenzó su andadura en la categoría reina en el '75, en Sudáfrica con un March 751-Ford. Tras aquella carrera, en la que se tuvo que retirar en la vuelta 23, participó en el Gran Premio de España, en el entonces circuito de Montjuich. Lella Lombardi consiguió alcanzar la sexta posición cuando se interrumpió la carrera a consecuencia del fatal accidente de Rolf Stommelen en el que murieron varios espectadores. Como la carrera no cumplió el recorrido previsto, Lella consiguió medio punto. En total disputó doce grandes premios. También participó en las 24 Horas de Le Mans y consiguió dos victorias en el Mundial de Prototipos. Más tarde participó en carreras de turismo.



Nueva etapa para Alfa Romeo

EN el circuito de Monza, Alfa Romeo presentó su programa de cara al 92. El proyecto más ambicioso para esta temporada es la puesta en escena en el Campeonato Italiano de Turismos de los Alfa Romeo 155 GTA. Un coche derivado del Q4, con tracción a las cuatro ruedas que, desarrollado por Alfa Corse, en un principio parece que cuenta con un gran potencial para poder aspirar al título. La potencia de su motor turboalimentado se sitúa en torno a los 400 caballos, lo que unido a su sistema de tracción integral lo convierte en un temible enemigo para sus rivales. Lo cierto es que tiene un aspecto impre-

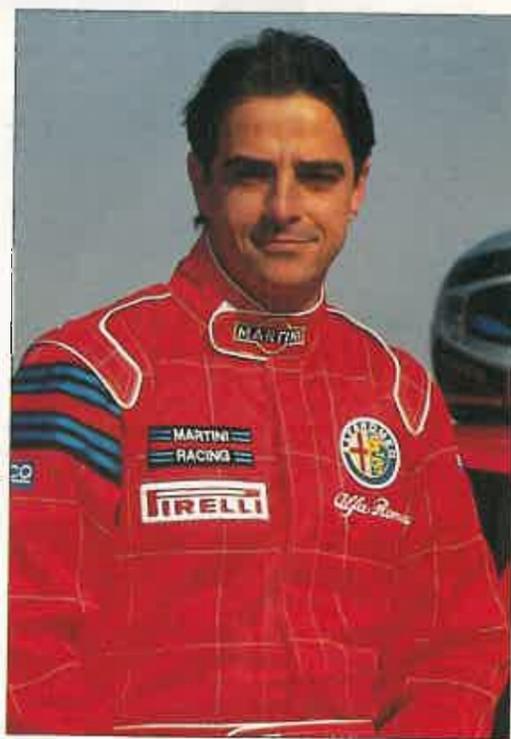
sionante. La versión definitiva dispone de un alerón trasero de doble ala y unas faldillas laterales que van, prácticamente, rozando el suelo. También llama la atención el carenado de la parte trasera de los bajos del coche, que evitan todo tipo de turbulencias. Otra cosa que destaca son sus enormes ruedas de dieciocho pulgadas con unos gigantescos frenos Brembo. La caja de cambios, a semejanza de otros coches que participan en esta especialidad, es de seis velocidades.

De este modelo sólo se han construido siete unidades, todas para la competición, aunque la marca no descarta aumentar la producción y hacer una serie limitada, con un precio por unidad de 30 a 50 millones de pesetas. Según

los responsables de este proyecto, la evolución del 155 GTA ha costado 2.000 millones de pesetas. De los siete coches tres son para el equipo oficial, otros tres para el equipo de la Jolly Club y el último lo utilizarán para experimentar nuevas soluciones.

El patrocinador más importante del equipo oficial es Martini y sus pilotos serán Alessandro Nanini y Nicola Larini. De esta forma, Nanini vuelve de forma activa a la competición desde que sufrió su accidente de helicóptero.

Los pilotos de la Jolly Club serán el veterano Giorgio Francia y Antonio Tamburini. Alfa Romeo estará también representada en este interesante certamen en Gr. N con dos 33 16v Quadrifoglio, pertenecientes al equipo femenino de la Jolly Club, pilotados por Tamara Vidali y Romana Bernardoni.



ALESSANDRO NANINI
De nuevo en acción a los mandos del 155 GTA.



EQUIPO DE LUJO
De izquierda a derecha, Alessandro Nanini y Nicola Larini pilotarán los Alfa Romeo 155 GTA oficiales. Los coches de la Jolly Club serán confiados a Giorgio Francia y Antonio Tamburini.

Al margen de esto, Alfa Romeo tendrá una importante presencia en el Campeonato Italiano de F-3, con importantes premios para los pilotos que decidan utilizar los motores de la marca. Otro frente muy importante es el Campeonato de Prototipos Italiano, ya que en el 92 estas «barquetas» estarán impul-

sadas por el motor de tres litros V-6 del Alfa Romeo 164 3.0 V-6. La marca del Biscione también anunció que todos sus coches respetarán al máximo el medio ambiente y estarán dotados de catalizador. Por lo tanto usarán gasolina sin plomo. Los 155 GTA, además, estarán equipados con silencioso.

Con respecto a un posible Campeonato Europeo de Turismos, Giorgio Pianta, máximo responsable de Alfa Corse, comentó que no ve probable que en un corto periodo de tiempo se pueda realizar. Debido a los altos costos de los diferentes certámenes nacionales de turismos, el costo se dispararía. Para

él, lo más lógico sería hacer una reglamentación común para todos los países y al año hacer dos o tres carreras de prestigio, entre ellas una especie de «Challenge», dentro de la cual tendría que estar incluida las «24 Horas de Spa».



UN ENORME POTENCIAL
El Alfa Romeo 155 GTA, con tracción integral y casi 400 caballos, es uno de los favoritos al título.

BOXES

Eduardo Balcazar estará presente en el Campeonato de Turismos con un BMW M-3. Estará patrocinado por la empresa fotográfica QSS y Foto Sistema. Del mantenimiento del vehículo se encargará BMW Muntaña, siendo el responsable técnico Jordi Ramos.



Ralliart Islas Canarias estará otra vez presente en los certámenes canarios de automovilismo. El director Deportivo del equipo será Carlos Hafner. Estarán en el certamen de tierra con Aythami Alonso con un Mitsubishi Montero y en Asfalto con Ricardo Avero con un Mitsubishi Galant VR4.

Francisco Balagué fue nombrado Presidente de Honor de la Comisión Nacional de Karting. Una especialidad que cuenta con nueva reglamentación técnica y que prevé para el 92 que salgan más jóvenes pilotos a correr al extranjero, con el ánimo de que se repita el triunfo de Jorge Surralles, Campeón de Europa Junior. En la foto Mario Plazio, Presidente de la C.E.K. hace entrega a Balagué de una placa que lo reconoce como Presidente de Honor.



La guerra de las motos

A HORA, que uno ha logrado sobrevivir románticamente a la época heroica de la moto, cuando montar en ellas estaba en el filo entre la aventura y la inconsciencia, va, compra el periódico, y lee: «Si hacer el servicio militar es peligroso, también habría que prohibir las motos».

Al motorista clásico, o carrozón, eso le suena tan raro como cuando en los tiempos de Franco la policía disparaba al aire en una manifestación, y aparecían dos ciudadanos muertos. Debía de ser que los «rojos» volaban en aquel entonces, si no, no se explica. Y tampoco se entiende porqué se elige la moto como chivo expiatorio de los accidentes que afectan a la juventud. Si la Historia no es un cúmulo de opiniones, desde los primeros albores de la humanidad han sido las guerras las que han diezmando irracionalmente la juventud de la vieja Europa, de la joven América o de la espiritual Asia. Pero no, aquí son las motos, o por lo que parece las motos son tan peligrosas como el manejo obediente de las armas. Que uno sepa, cargar un arma, bien sea para defenderse o para agredir, tiene una sola finalidad: no disuadir, sino matar. Y mientras no se demuestre lo contrario, nadie monta en moto para matar al prójimo, y todavía menos a sí mismo, ya que después del desplume fiscal, lo único que le queda es su vida, modesta, ostentosa, santa o gozosa. La moto es una amante intransigente, no comparte su amor con la imprudencia, ni con la copa, ni con

el «esnife»; es sinónimo de vida, de un riesgo hermoso que por medio de la velocidad hace sentirse vivo. Una moto la pone en marcha la ilusión de vivir, y su vida se resume en surcar cualquier carretera camino de cualquier parte, siempre que lleve a la libertad. Por el contrario, las armas las carga el demonio como dice el refrán, y si caen en manos del resentimiento humano, se disparan incluso en el Congreso. Las armas hacen la guerra en el nombre de un desierto que luego se llama paz, mientras que las motos no precisan hacer ninguna guerra, porque su guerra es la de poner alas de libertad a las ganas de vivir.

Si todavía habita en la mente de uno el sentido común y la sinceridad de coger la verdad por banda, está claro que la juventud se mata a diario en esas amaigamas de humo, soledad, porros y garrafón llamadas discotecas. Se corre silenciosamente a la espera de encontrar un trabajo después de haber terminado la universidad, donde le han enseñado poco, y del mismo modo, la juventud se mata lentamente ejerciendo de cualquier cosa, sorbo a sorbo, como las litronas.

Las motos hay que asociarlas al Manifiesto Futurista, a la belleza móvil y violenta de la propia naturaleza en un diálogo solitario por el laberinto de la ilusión, sin más. Y una vez calladas las armas, tan sólo queda el recuerdo de la primera e inolvidable moto.

Gigi Corbetta



BALLESTA

CUANDO QUIERAS



Man Ballesta

Hay motores que no envejecen nunca.



Hay motores por los que no pasa el tiempo. Motores que se mantienen, prácticamente, como el primer día. Jóvenes y saludables. Esa es la diferencia de lo que puede hacer por su motor el nuevo Mobil 1, el lubricante 100 % sintético. No hay más que probarlo.

En un motor hemos puesto el nuevo Mobil 1 y después ha rodado 320.000 Kms., parando sólo para los cambios de aceite y el mantenimiento de rutina. Al finalizar la prueba hemos desmontado el motor y ¿qué hemos encontrado...? ¡Un motor prácticamente sin desgaste!

Nuevo **Mobil 1** Un seguro de vida para su motor.

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de marzo de 1992

Núm. 439 • 350 ptas.

CALENDARIO
RALLYES '92

EXTRA 150 PRUEBAS

• PRECIOS • PRESTACIONES • VIRTUDES Y DEFECTOS •
ULTIMAS NOVEDADES

EXCLUSIVA



PRIMERA PRUEBA DEL RENAULT SAFRANE

