



13 de octubre 1992

Núm. 469 • 350 ptas.

SALÓN DE PARIS

TODAS LAS ESTRELLAS DE PARIS



RENAULT TWINGO



ROVER 200 COUPÉ



PRUEBA
**MAZDA
RX7**
UN DEPORTIVO PURO



Escapa de la rutina. Y déjate llevar por tu instinto. Sube al SEAT IBIZA SPORT y descubre un coche hecho a tu medida. Con todo el empuje de un motor de inyección. Con la fuerza de 1.700 c.c. y 105 CV de puro nervio. En un interior equipado a tope:

FÚGATE

□ elevalunas eléctricos, □ cierre centralizado, □ llantas de aleación, □ volante y asientos deportivos, □ spoiler trasero... Todo, envuelto en una exclusiva y atractiva línea de éxito. Para que disfrutes a lo grande. Para fugarte.

SEAT IBIZA SPORT



CON TODO DE SERIE POR:
1.463.000 Ptas.
Precio final recomendado por el fabricante.
(IVA y transporte incluidos).

SEAT
LA AMBICIÓN DE SUPERARSE

ESTAS SEMANAS

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA.
Gastos de transporte incluidos
Precios extranjero:
Portugal 580 escudos



AL VOLANTE: SUBARU SVX

PÁG. 30



A FONDO: MAZDA RX-7

PÁG. 44



MOTOS: SALÓN DE COLONIA

PÁG. 104



PLANES LANCIA PARA EL 93

PÁG. 114

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 12 **SALÓN DE PARÍS**
- 20 **LO ÚLTIMO**
- RENAULT TWINGO
- 24 MITSUBISHI EMERAUDE
- 28 NUEVOS BMW SERIE 5
- 30 **AL VOLANTE**
- SUBARU SVX
- 38 ALFA ROMEO 164 SUPER
- 44 **A FONDO**
- MAZDA RX-7
- 52 **FRENTE A FRENTE**
- PEUGEOT 405 GRD
- RENAULT 21 DX
- BROOKER
- FIAT TEMpra TD SX
- 66 **FUERA DE SERIE**
- LANCIA DELTA HF INTEGRALE HYENA
- 69 **MAGAZINE**
- 73 **PRECIOS**
- 100 **REPORTAJE**
- AUTO RETRO
- 104 **MOTOS**
- SALÓN DE COLONIA
- 111 **GENTE SOBRE RUEDAS**
- MEDARDO PÉREZ
- 114 **DEPORTE**
- PLANES LANCIA 93
- 117 **RALLYE CATALUÑA**
- COSTA BRAVA
- 118 **A TODO GAS**
- 122 **FIRMA DE LA CASA**



Y en 1989, 1990, 1991...

Andrés Vilariño.
Campeón de Europa
de Montaña
en 1989, 1990, 1991
y 1992.

Este año, por cuarta vez consecutiva, Andrés Vilariño y Repsol han conseguido el título de Campeones de Europa de Montaña. Un gran triunfo, muestra inequívoca de la superioridad de Vilariño, campeón indiscutible en su especialidad, al volante de su LOLA T298, equipado con un motor BMW de 2'5 litros y 340 cv de potencia. Una prueba más del alto nivel de respuesta de los productos Repsol. Como el lubricante Repsol Competición, productos de alto rendimiento que han superado el duro banco de pruebas de la competición. **Repsol la experiencia del triunfo.**



Campeones de Europa de Montaña 1992.



LA CALIDAD COMO RETO

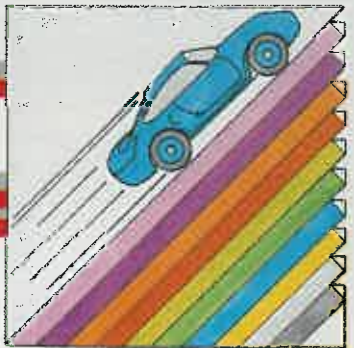
NUNCA se había hablado tanto de **calidad** como hasta ahora, y no es porque los fabricantes de automóviles no la hayan tenido en cuenta antes, sino porque, unos más que otros, hacen de ella su misma razón de ser y los demás no tienen más remedio que apuntarse a su carro **para no perder competitividad**.

Si partimos de la base de que «calidad», en mayor o menor medida, ha habido siempre, la pregunta que uno debe formularse es el porqué de esa actual preocupación que afecta a todos y cada uno de los fabricantes de automóviles. En un reciente simposio celebrado en Sevilla incluso se acuñaba un nuevo término, «**calidad total**», que viene a ser algo así como la ansiosa **búsqueda de una perfección imposible** a todas luces. En aquella ocasión, cada uno de los ponentes definía ese nuevo término de modo distinto, pero la conclusión no es otra que la urgente modificación de unos **métodos de fabricación** que ya no responden a los fines propios de las empresas constructoras de automóviles, unos fines que se centran en lograr una **mayor productividad** y, por lo tanto, **mayores beneficios**. Pero métodos hay muchos y no todos suficientes para llegar a los fines apetecidos.

Si bien no existen «**fórmulas mágicas**», para los fabricantes europeos -los que más anhelan esa calidad- la preocupación es mirarse en el espejo japonés y darse cuenta de que pueden haber perdido una batalla difícilmente recuperable. Una vez más, el miedo de los europeos puede poner en entredicho su industria frente a lo que ofrecen desde Extremo Oriente, y pensamos que no debe ser el **miedo** el que atenace a los fabricantes del Viejo Continente; bien al contrario deben demostrar que tienen **capacidad de reacción**, que pueden lograr los mismo resultados sin tener que mirarse en ningún espejo. Que ni antes los americanos, ni ahora los japoneses, tienen porqué enseñarnos nada.

¿No se inventó el automóvil en Europa?, pues entonces en Europa se tiene que saber llegar a esa «calidad total» sin excusa de ningún tipo. Nadie pide perfección, pero sí algo que se acerque a lo que esa palabra significa, y para ello los fabricantes tienen que hacer un esfuerzo tan importante como provechoso. Al final **es cuestión de modificar su «forma de ser»**.

Manuel Doménech



Porsche baja sus precios

PORSCHE España S.A. ha decidido ir a contracorriente en cuanto a precios de sus productos se refiere, en un momento muy delicado por la posición del marco alemán frente a la peseta. A pesar de la depreciación de nuestra moneda, y cuando otros fabricantes e importadores anuncian subidas en sus precios, en Porsche sucede todo lo contrario. Por poner un ejemplo, el Porsche Carrera 4, que hasta ahora costaba 12.083.200 pesetas y que tras la devaluación debería costar 13.216.000 pesetas, valdrá tan sólo 11.161.000; lo que supone un descenso de casi un millón de pesetas. El Porsche 928 GTS desciende más de setecientas cincuenta mil pesetas y el Carrera 2 más de cien mil. Tan sólo el Porsche 968 sube de precio, trescientas mil pesetas cuando debería haber subido setecientas mil. Los motivos que Porsche España aduce para tomar esta importante decisión son, por un lado la reducción de costes debido a la racionalización de la producción, una decidida política de adaptar sus productos al mercado para luchar contra los importadores paralelos, la me-

jora de la red de concesionarios y de los canales de distribución y la ayuda de Porsche Alemania.

Bicis, coches y peatones

VIENDO el espectacular ascenso del uso de la bicicleta como medio de transporte, los responsables de política urbana de muchas ciudades tendrán que empezar a contemplar con mayor seriedad la convivencia de conductores, peatones y ciclistas. Conclusión a la que han llegado los participantes en la I Conferencia Internacional que sobre bicicletas se ha celebrado recientemente en Montreal (Canadá).

Los ciclistas han dejado de ser un colectivo de aficionados a las actividades deportivas al aire libre para convertirse en una nueva figura social. Por algo las ventas de este tipo de vehículos ascendieron durante el pasado año a 300.000 unidades -sólo unas 100.000 unidades menos que motos y ciclomotores- con previsión de superar la barrera de las 800.000 a finales de 1992.



UNA PASION

Cargado de cámaras, José Luis Aznar recorre las carreteras y circuitos del mundo para lograr las mejores instantáneas de carreras. Su trabajo, siempre excelente, es ahora el protagonista de la exposición que, sobre las míticas Mil Millas, pueden contemplar los aficionados en Barcelona.

EN HORA PUNTA

Los convoyes militares tienen todo el derecho a circular por las carreteras, pero no deberían hacerlo en hora punta, como los carros de combate de El Goloso, que salieron de maniobras un domingo por la tarde y un lunes por la mañana, cuando gran cantidad de coches regresaban del fin de semana. Para que pudieran pasar, se cortó la comarcal 607 y en la carretera de Colmenar el pasado fin de semana los atascos fueron monumentales.

BENDITO SAMPEDRO

El escritor y economista José Luis Rodríguez Sampedro ha puesto en entredicho la inteligencia del gobierno a la hora de distribuir las prioridades del país. En un programa radiofónico, Sampedro apuntó que el dinero invertido en la Expo y la Olimpiada habría permitido a España situar su red de carreteras a nivel europeo.

QUIEREN QUE SUBAN

Si el Pleno del Ayuntamiento de Madrid lo aprueba, las tarifas de la ORA subirán un siete por ciento mientras que la propuesta de incremento para la grúa es del 46 por ciento.

Astra y Vectra turbodiésel

PARTIR del próximo año, la familia de los Opel Astra y Vectra crece al incorporarse a ambos modelos una motorización turbodiésel con *Intercooler*. De reducido tamaño y bajo nivel sonoro, el nuevo propulsor de los Astra y Vectra es un Isuzu de 1.686 cc. y cuatro cilindros, con catalizador incorporado y 82 caballos de potencia. Además, ambos modelos, de tracción delantera y cambio de marchas manual de cinco velocidades, incluyen un amplio equipamiento de serie con dirección asistida.

El nuevo motor se montará en los Astra GL y GLS de 4 y 5 puertas, en el GT de tres puertas y el Caravan GLS, mientras que en los Vectra estará reservado para el GL y Confort de 4 y 5 puertas. Los precios, con IVA y transporte incluido, oscilan entre 1.859.000 pesetas del Astra GL cinco puertas hasta 2.512.000 pesetas que costará el Vectra Confort en la versión cinco puertas.

Por otra parte, de la planta que General Motors posee en Zaragoza ha salido la unidad tres millones del Opel Corsa, un 1.2 Swing.



Renault: orgulloso del Twingo

LOUIS Schweitzer, en la presentación internacional del Twingo, dio su primera conferencia de prensa desde que el pasado mes de mayo se hizo cargo de la presidencia de Renault. Schweitzer destacó la importancia del nuevo Twingo que, para la marca, es el modelo más trascendental de los últimos años y el primero de la generación de coches del año 2000. El Twingo, un modelo que, dada su competitividad, el presidente no descarta que se pueda vender en Japón cuando desaparezcan las barreras, es según Schweitzer «la más importante apuesta de futuro de la marca, tanto económica como tecnológicamente».



El proyecto del Twingo dormía desde hace años en los despachos de Renault por su enorme costo de producción, y el reto de hacerlo viable económicamente se asumió en la primavera del 90. Reducir las inversiones y horas de trabajo -se ha logrado un récord europeo al necesitar 14 horas por coche- y negociar con los proveedores han sido los tres campos en los que se ha lu-

chado. También ha contribuido la ventaja que representa un único motor, una única carrocería y un solo equipamiento. Así mismo, Schweitzer justificó la utilización de un motor ya superado, asegurando que cada modelo tiene su motor más adecuado y este es muy fiable.

Respecto a la estrategia a medio plazo de la marca, su presidente destacó la importancia de los acuerdos con Volvo, acuerdos que valora muy positivos porque no duda de la capacidad de recuperación de la marca sueca, así como tampoco duda de que la alianza funcionará satisfactoriamente.

Anunció complacido que, por sexto año consecutivo, Renault ha dado beneficios, recalcando la preocupación siempre presente en la marca de ofrecer la máxima calidad.



DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

COMO PRIMER PASO EN EL mercado italiano tras la inauguración de un nuevo centro de diseño en Turin, el carrocerero francés Heuliez ya ha firmado un acuerdo con Fiat Auto para el desarrollo del nuevo Lancia Dedra Station Wagon. Marc Deschamps, tras su paso por carroceros como Bertone y Coggiola, es el máximo responsable de este nuevo centro, formado por una

quincenta de profesionales del diseño de automoción.

AL IGUAL QUE EN OTROS mercados europeos, la producción de vehículos en Italia sigue una tendencia a la baja. En los seis primeros meses del año salieron de las líneas de montaje italianas 981.446 unidades, frente a 1.054.005 vehículos del año anterior, cifra muy próxima al 7 por ciento de descenso.

DESDE EL INICIO DE LAS VENTAS del Fiat Cinquecento el pasado mes de marzo, son ya más de 70.000 ciudadanos

italianos los que se han sentido atraídos por este modelo fabricado en Polonia, que se está empezando a vender en estos momentos en el Benelux y se podrá ver ya el próximo mes en las ciudades españolas. El calendario de acceso a otros mercados europeos de este pequeño coche urbano es Portugal y Grecia en enero de 1993; Austria y Alemania en marzo y, por último, Gran Bretaña en el mes de abril. Una programación que se cumplirá pese a las dificultades ocasionadas por la larga huelga de 55 días de duración.



Borrell se salió con la suya

UNA nueva directiva de la Comisión Europea autoriza al Ministro de Obras Públicas y Transporte, José Borrell, a poner en marcha su proyecto de cobrar un impuesto especial por el uso de las autovías.

Con este acuerdo consensuado de todos los Estados miembros de la Comunidad Europea para la introducción de peajes o cargas fiscales por la utilización de las infraestructuras a los vehículos que las utilizan, el departamento dirigido por Borrell podrá poner en marcha los programas de mante-

nimiento de la red de autovías, que suponen unos setenta mil millones de pesetas al año.

Que tendremos impuesto parece seguro, pero lo que aún está por precisar es su cuantía. En un principio se barajó la posibilidad de cobrar al año cinco mil pesetas por vehículo ligero y unas diez mil a los vehículos pesados, pero estas cifras no son definitivas.

Más garra para el Golf

EL próximo año, la gama Golf se verá ampliada con un nuevo modelo, un GTI con 16 válvulas que continúa la tradición de

Volkswagen en sus vertientes deportivas. El nuevo Golf GTI 16 válvulas contará con un motor, nuevo, de inyección, dos litros y cuatro válvulas por cilindro que desarrollará 150 caballos, permitiendo una velocidad máxima de 215 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien en 8,3 segundos. La suspensión está a la altura de las prestaciones deportivas del modelo, con muelles de



suspensión más bajos y amortiguadores más rígidos. El conjunto se completa con dirección asistida, frenos con sistema antibloqueo y antideslizamiento y dirección asistida. El equipamiento se ajusta a las prestaciones deportivas del modelo, añadiendo a los elementos de serie del GTI neumáticos 205/50 15" sobre llantas de aleación tipo «Monte Carlo».

El Accord en Berlín

HONDA ha demostrado su interés por el mercado alemán con la elección del Salón de Berlín, en lugar de la gran cita de París para presentar el Accord que será fabricado en el Reino Unido. No en vano serán los alemanes los primeros que puedan acceder a esta berlina de cinco plazas diseñada al gusto europeo, cuya comercialización se irá extendiendo al resto de los países europeos donde será exhibido en sus respectivos salones del automóvil.

CONTANTE Y SONANTE

SE ACABO la «joint venture» que General Motors y la empresa coreana Daewoo mantenían desde 1986. El fabricante americano, descontento con la calidad de los Opel Kadett que se fabricaban en Corea con destino al sureste asiático y Estados Unidos, decidió el pasado año deshacer la asociación, decisión que ahora se concreta al llegar ambas empresas al acuerdo de valorar la parte de GM en 17.000 millones de pesetas.

SEAT Y SUZUKI comprarán finalmente todos los componentes de su nuevo utilitario, que fabricarán conjuntamente en Barcelona, por ser mucho más rentable que importar las piezas y sistemas de Japón.

EL CONJUNTO DE empresas Unipart, fabricante británico de piezas de recambios, ha acumulado en los seis primeros meses del año unos beneficios de 9,1 millones de libras (1.500 millones de pesetas) lo que supone un incremento del 26 por ciento.

CHRYSLER, tras la puesta en marcha de nuevos centros de distribución en España, Hungría, Grecia, e Italia, acaba de firmar un convenio para la distribución de vehículos Chrysler y Jeep en Checoeslovaquia. Chrysler Jeep Import tendrá su base en la ciudad de Praga.

SAAB ha concentrado su estrategia de marketing en la potenciación de la imagen de sus vehículos en el mercado japonés. Para ello ha constituido una nueva sociedad importadora y distribuidora, Mizwa International Corp, con sede en Tokio.

Almusafes: paro e inversiones

LA recesión generalizada de los mercados europeos y la crisis económica han obligado a Ford a realizar paros de producción en la mayoría de sus fábricas del «Viejo Continente». También la planta valenciana de Almusafes ha visto rebajada, esta misma semana, su producción en unas 7.000 unidades. La medida que afecta a la producción de vehículos, coincide con la mejora de las instalaciones e infraestructuras, que supone una inversión de setenta mil millones de pesetas para la construcción de una planta anexa a Almusafes en la que se producirá el Sigma.

Nueva Gas Gas para los japoneses



DESTINADO especialmente al mercado japonés, la marca española Gas Gas, especialista en la fabricación de motos de trial, acaba de presentar su último modelo. La Contact 16 destaca por el nuevo motor de 160 cc. y por el empleo de un embrague con mando hidráulico. La extremada ligereza de todo el conjunto, debido en parte al chasis realizado en aluminio, y la suavidad de su nuevo motor, hacen de esta Gas Gas una moto ideal para la iniciación de los más jóvenes. El hecho de que esta moto haya sido concebida para el mercado nipón es por las ventajas fiscales



«PEGASINES» EN FRANCIA

Dos Pegaso Z-102 acaban de hacerse notar en tierras francesas. En efecto, el perteneciente a José María Bregante ha sido la estrella del Centro Internacional del Automóvil de Pantin, donde ha estado expuesto durante todo el verano. Este ejemplar, con carrocería Touring, ha sido uno de los atractivos más preciados de este prestigioso museo parisino que, concebido como muestra viva, va cambiando periódicamente los coches. La otra estrella en el país vecino ha sido el Z-102 de Joaquín Folch, que fue invitado a participar en el exclusivo Concurso de Elegancia de Bagatelle en París. Era la primera vez que un vehículo español era



invitado a tan restringido concurso, en el que el jurado de esta edición estaba compuesto por Paul Fryre, Mauro Forghieri, Fantuzzi y Mauro Anderloni. Ni que decir tiene que el Pegaso fue también uno de los vehículos más admirados. Parece que los otrora despreciados Pegaso están viviendo una segunda juventud.

Dentro más que fuera

SEGÚN la asociación ecologista Greenpeace, atrincherarse en el interior de un vehículo para defenderse de los niveles de contaminación de las ciudades, no parece ser tan buena idea como se puede pensar en un principio. Dicha asociación ha encargado un estudio a una consultoría medioambiental británica que asegura que los niveles de con-

taminación en el interior de los automóviles pueden llegar a ser hasta dieciocho veces superiores a los del aire exterior.

A tenor de los resultados de las mediciones llevadas a cabo en diferentes ciudades europeas y estadounidenses, no es descabellado afirmar que los conductores se ven expuestos a niveles de hidrocarburos, monóxido de carbono y dióxido de nítró-



El rey, presidente de honor

EL rey Don Juan Carlos será el Presidente de Honor del Comité Organizador del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona que entre el 15 y el 23 de mayo de 1993 celebrará su vigésima edición. Esta muestra se celebra bianualmente.



DESDE **LONDRES**
IAN ADCKOCK

ROLLS-ROYCE HA TOMADO la decisión de preparar el lanzamiento de toda una nueva gama de modelos Rolls-Royce y Bentley para finales de esta década. La decisión ha sido tomada ante el fracaso de su principal accionista Vickers, para encontrar un socio tras rechazar la oferta de BMW, que estaba dispuesto a pagar 110 millones de libras (19.000 millones de pesetas) por la

marca. Pese a ello, BMW mantendrá una estrecha relación con este fabricante de coches de lujo en aspectos como el diseño de interiores o tecnología de «airbags».

HYUNDAI ESTARÁ PRESENTE en el próximo Salón de Detroit con una nueva versión coupé 2+2 basada en el exitoso concepto HCD-1. Por el momento se desconocen datos sobre su disponibilidad en los mercados europeos y el precio de comercialización.

EL AUDI 100 TD HA ENTRADO a formar parte del libro de los

records por ser el vehículo de serie con mayor autonomía. Este modelo recorrió 2.238 kilómetros con un solo tanque con capacidad para 80 litros, con un consumo medio de 3,7 litros a los 100 kilómetros.

LA NUEVA GENERACIÓN DE deportivos 300 ZX irán equipadas con un motor de 3,5 litros y doce cilindros en V12, según ha hecho saber su marca fabricante, Nissan. En la actualidad este modelo utiliza una motorización de tres litros, con capacidad para desarrollar 283 caballos de potencia.

**CUENTENOS
SU CASO**

Garajes privados

DEBO imaginar que ustedes tienen la suficiente influencia sobre los organismos competentes como para que una denuncia de este tipo atravesase todas las barreras que se encuentra una persona de la calle. Mis acusaciones van dirigidas a quien concede permisos

De nuevo las vallas

LA nueva normativa de circulación creo que prohíbe la publicidad estática por medio de vallas a los bordes de la carretera. Sin embargo, todavía se dan casos de anuncios que, por su situación, pueden poner en peligro a algún conductor despistado. Es el caso de un anuncio de Galerías justo en plena curva de incorporación a la carretera de La Coruña desde la M-40, unos metros después de donde volcó el autocar contra el talud. Esto es sólo un ejemplo pero seguramente los habrá peores.

Denuncien este problema en su revista a ver si conseguimos algo.

Luis Montero
Astorga

Un taller modelo

EN los tiempos que corren parece imposible encontrar un taller que funcione, que sea serio, rápido y efectivo, que traten bien al público y que no te pongan mil pegajos cuando apareces con el

de apertura para aparcamientos privados, para garajes que no cuentan con las medidas adecuadas, y tampoco ofrecen los servicios de vigilancia exigibles a cambio, eso sí, de unos precios desorbitados. Muchos carecen de medidas obligatorias como salidas de emergencia, aireación o contra incendios. Si la necesitan, tengo una lista con unos cuantos de estos garajes en Madrid que incumplen totalmente la normativa vigente.

Carlos Higuera
Madrid



Asfalto seguro

VOLVIENDO por la carretera de Málaga dirección Madrid, este verano tuve la mala suerte de realizar el viaje lloviendo constantemente. Casi todo el camino tuve que aguantar en mi parabrasis el agua que despedían las ruedas de los coches que me precedían y además el paso por algún que otro charco de agua retenida que me hizo perder momentáneamente el control del coche a una velocidad moderada.

A.H.
Madrid

Si toca la lotería

EL Departamento de Prensa de G.M. S.A. nos envía una aclaración a la carta de un lector de Granada. Este nos mandaba una curiosa foto en la que un concesionario Opel de una localidad de Langreo, regalaba 500 Opel Corsa TD, 500 viajes a Canarias y un Omega 3000 24 V. con motivo de unas fiestas. En realidad se trataba de un sorteo que, en combinación con la Lotería Nacional, podía hacer ganar al poseedor de cada papeleta de 500 pesetas un coche, quedando el resto en poder de la comisión de fiestas para el pago de las obras de un templo. La mecánica del sorteo no es complicada pero, como suele ocurrir, el cartel ocultaba algún que otro detalle.

Manuel Samper
Málaga



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M. Jesús Benet (Información) Víctor Picotone (Producto) Miguel Ángel Turri (Edición). Jefe de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garri, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molé, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsales en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilley (Francia); Daniel Montevede (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Vía (Náutica). Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. Director Gerente Comercial: José Montalbán. Director Gerente: José Luis González. Directora de Marketing: María Lizárraga. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Planificación y Control: Simón Molero. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Publicidad Zona Centro: Elvira Arcaña, M. Jesús Sánchez y Eduardo Abad. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calista Ruté. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

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: Pº de San Gerónimo, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 81 88. Fax: 324 50 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. Pº 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCIA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 58, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.



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

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

NUEVA GAMA VOLVO



Volvo 440 desde P.V.P.*: 2.290.000 Ptas.



Volvo 460 desde P.V.P.*: 2.290.000 Ptas.



Volvo 480 desde P.V.P.*: 2.990.000 Ptas.



Volvo 850 desde P.V.P.*: 3.850.000 Ptas.



Volvo 940 ST. W. desde P.V.P.*: 3.690.000 Ptas.



Volvo 960 desde P.V.P.*: 4.990.000 Ptas.

Volvo es más que un coche.

Volvo es una marca de automóviles legendaria. Que no se limita a hacer coches simplemente. Hace automóviles avanzados tecnológicamente. Ecológicos. Y sobre todo, seguros. Por eso un Volvo es más que un coche. Desde el deportivo 440 al lujoso 960 24v., lo fundamental en

nuestros coches es el cuidado de las personas. Algo que en la nueva gama Volvo'93 está muy presente. Con la incorporación de nuevos elementos de seguridad como SIPS (sistema de protección contra impactos laterales); el TRACS (sistema de control de tracción); ABS y

Airbag. Además nuestra línea de automóviles presenta nuevos motores más potentes, de 2.0 y 2.5 litros, nuevas versiones más equipadas. Catalizador, Sonda Lambda y aire acondicionado sin CFC en todos nuestros modelos. Como puede ver, Volvo es más que un coche.

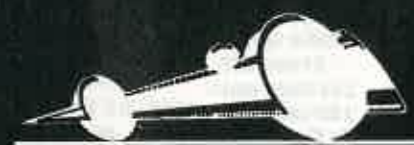
VOLVO
Respuesta segura.

(*Precios I.V.A. y Transporte incluidos).

SALON DE PARIS

EUROPA SE PONE LAS PILAS

de... 1992



SALON DE PARIS NOVEDADES

Paris va a ser durante unos días el escaparate de la industria automovilística europea. La reacción al desafío que supone la competencia con los japoneses, así como la necesidad de hacer coches cada vez más limpios, se pone en evidencia con los nuevos modelos presentes en la capital gala, en la que los coches eléctricos han tenido un especial protagonismo.



AHORA CON MÁS GENIO
El Golf GTI 16V llega con 150 caballos. En España no se podrá comprar hasta primeros de año, pero ya hay lista de espera.

SIN duda, los fabricantes franceses, liderados por Renault, han sido los protagonistas de su Salón. Renault, con su gama ZX, y Citroën, con su gama ZX de tres puertas, han sido profetas en su tierra. Peugeot, por su parte, ha destacado el pequeño 106, con su nueva carrocería de cinco puertas frente a otras novedades ya adelantadas. Por parte, del

Grupo PSA, lo más interesante para los españoles han sido las palabras de tranquilidad de su presidente, Jaques Calvet, sobre el futuro de las plantas de Villaverde y Vigo, aunque señaló la necesidad de realizar una reconversión en la primera de ellas.

Curiosamente, una de las grandes novedades del Salón ha sido la presentación oficial de la denominación del coche

que sustituirá al Ford Sierra. Allan Gilmour, presidente de Ford Automotive Group, anunció que el Ford Mondeo, se daría a conocer a principio de año y se presentará oficialmente en el próximo Salón de Ginebra en marzo de 1993. Este modelo nace con una firme vocación internacional y en su desarrollo han colaborado al unísono americanos y europeos. Los primeros han contri-

NUEVO MOTOR
Opel enseñaba en París su nueva mecánica de seis cilindros en V con 170 caballos para los Vectra. Podría comercializarse a finales del próximo verano.

ROVER

NUEVO 200 COUPÉ,

Rover ha guardado, celosamente hasta el último momento, el secreto de su nuevo coupé, solemnemente descubierto en el Salón de París. Básicamente, el nuevo coupé hereda todas las virtudes de la gama, de la cual deriva, pero con una atractiva línea que, no obstante, permite alojar a cuatro adultos en su interior. En el techo se han dispuesto dos paneles desmontables de cristal tratados con titanio mediante un proceso especial, que reduce el paso del calor solar a un seis por ciento, con lo cual la temperatura del habitáculo se mantiene semejante a la de un coche convencional. Al quitar los dos paneles del techo y desmontar el pilar



GRAHAM MORRIS
Es el director general de Rover Europa.



TURBO 16V
Un motor para los Rover Coupé con cilindrada de dos litros.

central, el nuevo Coupé de Rover se convierte en casi un descapotable. Estos elementos se pueden alojar en el maletero en un compartimento especialmente adaptado. La gama se compone de tres motorizaciones: un 1.6, un 2.0 atmosférico y un 2.0 Turbo. El primero de ellos está disponible con caja de cambios manual de cinco velocidades o automática de cuatro. La potencia es de 111 caballos y alcanza los 193 kilómetros por hora. El motor del 220 desarrolla 136 caballos mientras que en la versión Turbo la potencia llega a los 200 caballos. Para manejar esta potencia se ha adoptado un diferencial Torsen, que evita que la rueda más descargada pierda motricidad. Este sistema es opcional en el atmosférico. El ya conocido buen andar de los 200 se ve



ESPIONAJE
Como ya es habitual en estos salones, una legión de japoneses, cámara en ristre, fotografiaban hasta la última tuerca de todo. El Twingo les trajo de cabeza.

buido con su experiencia en cajas de cambios automáticas, climatización, elementos de seguridad y un motor V6 de 24 válvulas destinado exclusivamente para el mercado americano. En Europa se ha desarrollado la carrocería, mecánica e ingeniería de producción. El Mondeo se fabricará en la planta belga de Genk y posteriormente en Estados Unidos. La gama para Europa

se compondrá de carrocerías de tres volúmenes de cuatro puertas, de dos volúmenes de cinco puertas y familiar, con motores de cuatro cilindros.

La representación italiana venía encabezada por el Alfa Romeo RZ, evolución del SZ, del cual se van a fabricar 350 unidades, lo que da una clara idea de la exclusividad del modelo. Respecto al modelo del que deriva, se diferencia por

su nuevo diseño de los paragolpes delantero y posterior, así como de las molduras laterales. Este coche estará disponible únicamente en rojo, amarillo o negro. El cuidado diseño de la carrocería permite un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30 con la capota cerrada.

Entre los alemanes, además del esperado Volkswagen Golf 16V, destacaba el renovado

BMW 850 CSI
Un nuevo 850 más deportivo propondrá la marca bávara. La potencia se ha aumentado hasta los 380 caballos gracias al aumento de la cilindrada.



MÁS ROVER COUPÉ
La Serie 200 Coupé de Rover, protagonista inglés en el continente.

complementado, pues, por la adopción de este peculiar diferencial, que hasta ahora sólo se utilizaba en vehículos de elevadísimas prestaciones y tracción a las cuatro ruedas. Todos disponen de sistema antibloqueo de frenos de serie. Dado el peculiar público al que va dirigido el Coupé, se ha cuidado mucho el acabado y la presentación del coche. Los paneles del

salpicadero disponen de inclusiones en madera de nogal. Graham Morris, responsable de las operaciones de Rover en Europa, declaraba la intención de la marca de reafirmar con este modelo su propia personalidad. Para atajar los rumores sobre la integración de Rover dentro del italiano Grupo Fiat o del alemán Volkswagen, Morris declaraba que la voluntad de

los actuales dueños, British Aerospace, es la de mantener la marca sobre la cual han hecho un importante esfuerzo para conseguir una gama completa, una tecnología avanzada y una buena productividad. Cuando la actual recesión que está afectando a todos los fabricantes se acabe, Rover será un negocio muy rentable.

VOLVO ECC



MOTOR HÍBRIDO
El Volvo ECC cuenta con una turbina de gas y un motor eléctrico de casi 100 caballos.

EL FUTURO

El centro de desarrollo tecnológico que posee Volvo en California, ha materializado un prototipo de anticipación de lo que será el coche del próximo siglo. Bautizado Environmental Concept Car, está enfocado hacia la mejor armonía entre el vehículo y el entorno natural por donde ha de desenvolverse. El motor es híbrido y está compuesto de una turbina de gas de 55,8 caballos y un motor eléctrico de nada

menos que 95,6 caballos. De tracción delantera, el ECC consigue una velocidad punta de 175 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora de 13 segundos. El objetivo principal de reducir las emisiones contaminantes a cero en las zonas más críticas como las ciudades, se consigue circulando por éstas con el motor eléctrico, que dispone de una autonomía de casi 150 kilómetros. Para desplazamientos interurbanos, el coche se mueve gracias a la turbina de gas, con una autonomía de 670 kilómetros, mientras alimenta las baterías del motor eléctrico que pueden recargarse en cualquier fuente eléctrica. Las turbinas pueden utilizar diferentes tipos de combustibles y el ECC opta por la combustión del gasóleo con un bajísimo nivel de contaminantes. La carrocería está diseñada para ofrecer la mayor habitabilidad, óptima seguridad y mínimo coeficiente aerodinámico.



HEULIEZ RAFFICA
La filial italiana del carroceros francés ha diseñado este agresivo spider con techo metálico eléctrico.

Opel Vectra, cuya mayor novedad reside en el motor de seis cilindros en V de 2,5 litros de capacidad y cuatro válvulas por cilindro. Esta versión del Vectra quedará justo por debajo de la versión Turbo, que desarrolla 200 caballos y dispone de tracción a las cuatro ruedas y caja de cambios de seis velocidades.

En el stand de BMW ocupaba un lugar preferente el M3, cuya principal novedad es la discreción de sus líneas respecto a la anterior versión, mientras que la verdadera novedad residía en el 850 CSI con sus 380 caballos.

A la espera del nuevo 190, Mercedes mostraba una serie de productos de transición que incrementan su gama alta. Una versión diésel para la clase S con un motor de seis cilindros y 3,5 litros sobrealimentado, especialmente estudiado para reducir al máximo las emisiones nocivas.



CABRIOS SIEMPRE DE MODA
Tanto el Alfa Romeo RZ como el Saab 900 Turbo Cabrio ofrecen un aspecto elegante y atractivo.

Otros motores de seis cilindros de gasolina con cilindradas de 2,8 y 3,2 completan la gama de la clase S por abajo.

Por parte de los países nórdicos, Volvo mostraba los progresos en energías alternativas al motor de explosión interna, con su prototipo ECC, así como todos sus avances en seguridad pasiva. Por su parte, Saab centraba su atención en el avanzado sistema de gestión de motores denominado Trionic, que utiliza un microprocesador de 32 Bytes y que supone un avance definitivo en la tecnología de motores. Este sistema, se complementa con el sistema de ignición directa y controla a la vez el encendido, la inyección de combustible y la presión del turbo. Los resultados directos residen en un aprovechamiento del combustible, sea cual sea su calidad, y una disminución sustancial de las emisiones. Las propias bujías

PORSCHE

EN LA OLA

Porsche no podía faltar a su cita con el Salón de París sin presentar un nuevo modelo. El Porsche 911 Turbo 3,6 es el foco de atención de su expositor parisino, un modelo que incorpora la misma mecánica de 3,6 litros que utilizan los Porsche 911 Carrera pero que, gracias a la incorporación de un turbocompresor y de un intercooler, desarrolla nada menos que 360 caballos de potencia. Esto, unido a la aparición más temprana de la presión de soplado del turbo, permite que la entrega de potencia sea mucho más progresiva y eficaz. Con ello, las prestaciones son de infarto: la velocidad máxima se sitúa en 280 kilómetros por hora y la aceleración de cero a cien por hora se establece en 4,8 segundos.

Por supuesto, todos los apartados mecánicos han sido adaptados a este incremento de potencia, los frenos están equipados con ABS y los discos son ventilados en las cuatro ruedas, las suspensiones están mejoradas y rebajadas 20 milímetros y la transmisión dispone de diferencial autoblocante. El Porsche 911 Turbo 3,6 se fabricará exclusivamente en versión coupé y su equipamiento de serie no prescinde de elementos como el airbag en las dos plazas delanteras o el aire acondicionado, entre otras cosas. También estaban presentes el 911 Speedster con motor de 3,6 litros y 250 caballos bajo una carrocería ideada hace cuarenta años y adaptada a las nuevas tendencias estilísticas y el nuevo 968 CS, una versión aligerada, más deportiva, con menor equipamiento y a un precio algo más atractivo.



PORSCHE 911 TURBO
La estrella del stand alemán ofrece 360 caballos de potencia y unas prestaciones «made in Porsche». El 968 CS es un 968 aligerado y dotado de un menor equipamiento y precio.



ENTORNO FAMILIAR
Los materiales del interior, además de reciclarse totalmente, proporcionan una agradable sensación de confort. Se incluye el sistema SIPS de seguridad pasiva.



VENTURI TROPHY
Esta es la versión «Carrera» de la nueva creación del constructor francés Venturi, que proporciona una potencia de 400 caballos.



ESCORT Y MICRA
Próximamente presentados en España, el nuevo Ford Escort y el Nissan Micra ocupaban lugares señalados en el certamen francés.



actúan como detectores de picado en los cilindros. En cuestión de modelos, destaca la versión **Aero del Saab 9000** con 225 caballos. La nota pintoresca recae en el el **Saab 900 Cabrio**, decorado por el artista Pierre Olofsson.

No ha sido este un Salón en el que los prototipos hayan tenido un protagonismo especial; sin embargo, París ha sido el marco elegido por Renault, Seat y algunos constructores franceses a menor esca-

la como Heuliez o Venturi para presentar las novedades más interesantes. Acompañados a su vez por otros diseños ya conocidos.

Apoyado por una escenografía olímpica, el stand de Seat descubría su prototipo estrella, el **Concepto T**, un anticipo de lo que será el primer coupé de la marca después del Seat 128. La marca española habla de «un vehículo con la imagen de un poderoso animal cubierto de una fina y elegante piel

SALON ELECTRICO

CORRIENTE CONTINUA
París se ha hecho eco, una vez más, de la pujante producción de coches eléctricos. Nuevos modelos continúan llegando a este sector, que dicta el futuro de los utilitarios ciudadanos. Peugeot exhibía su nuevo modelo 106 en su versión eléctrica. Un coche con todas las virtudes de su homólogo de combustión interna, pero adaptado a la imperiosa necesidad de recurrir a las fuentes de energía limpia. Los 260 kilogramos del conjunto de baterías elevan su peso hasta los 995 kilogramos en orden de marcha. Su potencia es de 20 kilovatios, lo que corresponde a una cifra de unos 27 caballos de vapor, suficientes para impulsarlo hasta una velocidad de 90 kilómetros por hora durante 80 kilómetros. En el caso de incorporar unas baterías de

LO VIEJO Y LO NUEVO
La variedad ha llegado al mundo de los coches eléctricos, que adoptan la forma de un precioso Midget o la del nieto del famoso Topolino, el moderno Fiat Cinquecento.



destinado a las baterías ha reducido las plazas a dos. Erad, firma francesa especializada en coches de propulsión eléctrica, presentaba sus dos últimas realizaciones con dos estilos muy diferenciados. El primero de ellos es el Agora, mínima



níquel-cadmio, en lugar de las convencionales con placas de plomo, esta autonomía se incrementaría hasta los 100 kilómetros o 160 en el caso de conformarse con una velocidad de 40 kilómetros por hora, más acorde con las medias registradas en la mayoría de las ciudades. La réplica de la industria italiana venía representada por el pequeño Fiat Cinquecento Elettra, un utilitario que gasta corriente continua acumulada en 12 baterías y que puede recorrer 100 kilómetros a una velocidad media de 50 kilómetros por hora (en el caso de adoptar las baterías de níquel-cadmio llega hasta los 160 kilómetros de autonomía). Su mayor particularidad es que monta una caja de cambio manual convencional de cinco velocidades y marcha atrás. A diferencia de su homólogo de motor de explosión, el espacio

expresión de coche urbano con una futurista carrocería dos plazas de patrones cunelformes. Puede superar pendientes de hasta un 20 por ciento y alcanzar los 80 kilómetros por hora. El conjunto, tan sólo pesa 550 kilogramos, gracias a la utilización de materiales ultraligeros y, además, totalmente reciclables. El otro modelo, también biplaza, es una encantadora réplica del MG Midget de los años treinta. Aún más ligero que el Agora, tan sólo pesa 320 kilogramos, monta el mismo motor eléctrico de diez caballos de potencia, ruedas con llantas de radios 300 x 17 y alcanza una velocidad máxima de 75 kilómetros por hora con una autonomía de 100 kilómetros. Para los más puristas, también existe una versión del Midget con un motor Kubota diésel de tres cilindros y 600 centímetros cúbicos.

VERSIÓN OBLIGADA
La mayoría de los fabricantes ya ofrecen versiones eléctricas de sus modelos más populares, como Peugeot con su 106. Peugeot mostraba como serán los surtidores eléctricos.



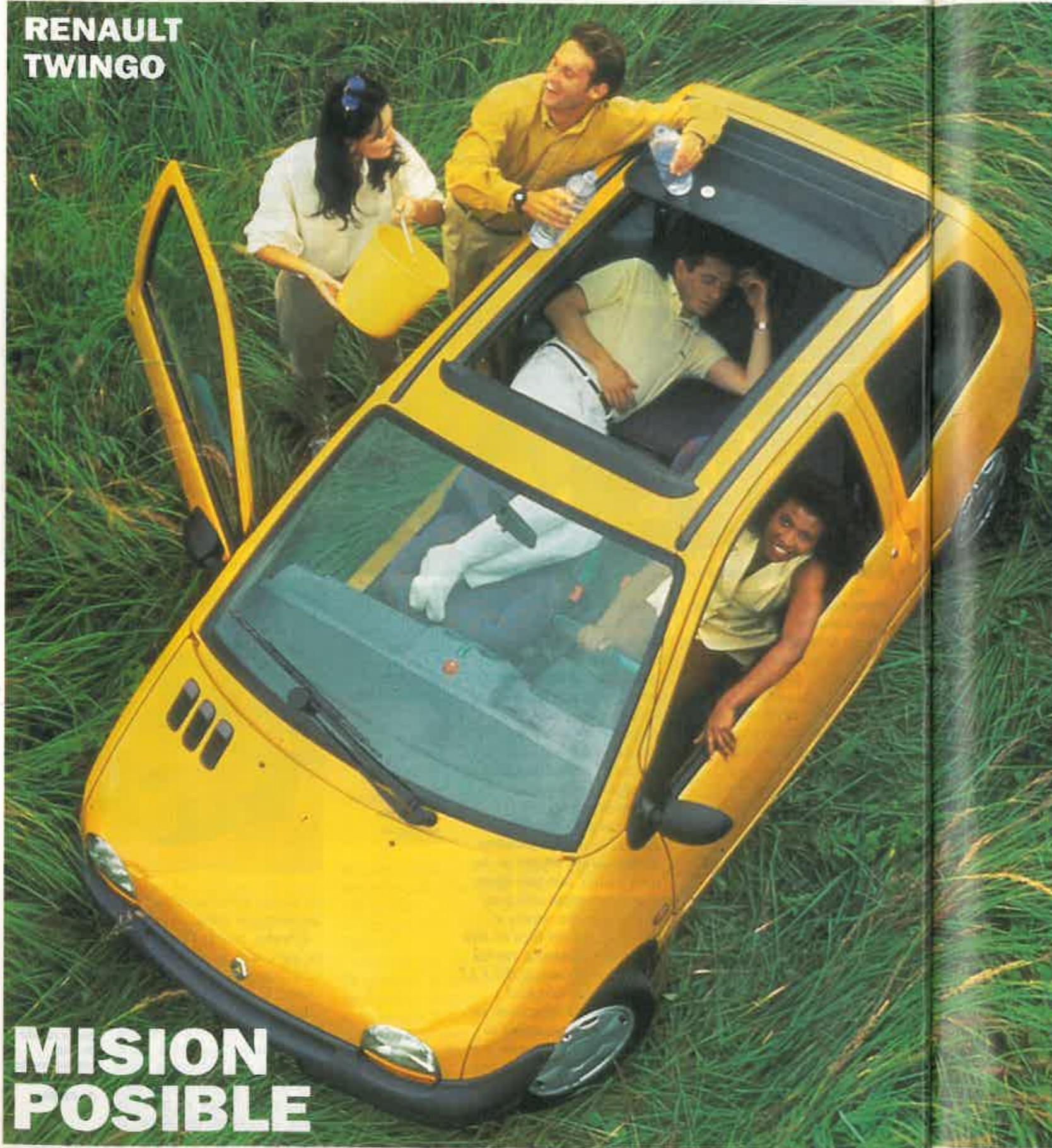
de lo que debería ser un city car dentro de nada.

Citroën, con el **Citela**, dejaba claro que su vehículo eléctrico ideal pasa por un monovolumen, o más grande. Bugatti y Jaguar con sus **EB 110** y **XJ 220**, respectivamente, se internaban definitivamente en el presente con vehículos construidos en series limitadas y disponibles desde ya para disfrutar al máximo del placer de conducir.

PROPUESTA FUTURISTA
La de Citroën con el Citela, un monovolumen de carrocería modulable y un sistema de carga rápida de dos kilómetros por cada minuto de carga.

RENAULT TWINGO

MISION POSIBLE



Muchos creían que era un proyecto imposible, pero no hay nada imposible para Renault. Es un concepto totalmente nuevo en su categoría y se llama de una forma muy original: Twingo.

DESDE la decisión de llevar a cabo el proyecto y el lanzamiento del nuevo modelo han pasado sólo dos años y medio, un período corto para lo que muchos consideraban una misión imposible. Con una inversión de unos 78.000 millones de pesetas, el Renault Twingo supone algo diferente; está basado en el diseño del Espace pero es un coche de pequeñas dimensiones exteriores. El objetivo no es sustituir a otro modelo, sino ser una oferta paralela, porque no hay un comprador tipo de un coche pequeño. Lo mismo puede ser el segundo coche de la familia o el de un joven ejecutivo.

La producción del Twingo se va a realizar primero en la fábrica francesa de Flins y tres meses después en Valladolid. En la primera se podrá llegar a los 800 coches/día y en la española las previsiones son de 450. Por compartir la cadena de montaje del Clio -sólo la chapa se hace a medida-, el nuevo Renault es un coche barato de fabricar y sólo son necesarias catorce horas para montarlo.

Al contrario que en las demás gamas, el Twingo no tiene versiones. Se comercializará en una única carrocería de tres puertas, con un solo motor y un equipamiento común donde el aire acondicionado, techo solar en tela y diversos accesorios son las únicas opciones.

Como la del Espace, la carrocería del Twingo es del tipo monovolumen, es decir, permite que las cuatro ruedas vayan



NUEVO TABLERO
El cuadro de instrumentos destaca por un diseño muy diferente. La combinación de colores es atractiva.



UNA CAMA DOBLE
Las posibilidades de regulación de los asientos son muchas. Caben cuatro adultos.





TRASERA VERTICAL
La generosa habitabilidad interior se consigue, en parte, por una nula inclinación de la luneta trasera. El techo solar de lona es muy grande.

situadas casi en las cuatro esquinas con el lógico incremento en la habitabilidad. Es un coche de sólo 3,43 metros de largo pero la anchura es de 1,63, cifra inhabitual en un automóvil de su segmento y la altura llega a 1,42 que también es considerable. Si por fuera el Twingo sorprende, por dentro es excepcional la forma de cómo se aprovecha el espacio. La anchura interior, tanto delante como detrás, es de 1,36 metros lo que significa la mejor en su clase y los asientos

se pueden regular hasta formar una cama doble. El asiento trasero ofrece tres posiciones. La más retrasada permite que dos adultos viajen cómodamente con la única pega de que la capacidad del maletero es de 168 litros; en la intermedia hay mayor espacio para equipajes y menor para las piernas y en la más adelantada sólo caben dos niños pero el volumen para bultos aumenta a 261 litros. Sobra decir que el respaldo del asiento trasero es abatible por partes si-

métricas y, en caso necesario, es posible plegar todo el asiento trasero para tener un gran volumen.

Además, el interior del Twingo llama la atención por el nuevo tablero de a bordo y los colores atractivos de la tapicería y los revestimientos. La disposición del cuadro de instrumentos es totalmente diferente a lo que es la norma habitual. Donde en la mayoría de los coches van las esferas del velocímetro y cuentarrevoluciones, en el Twingo hay una es-



cala con los principales testigos. El resto de funciones está colocado justo en el centro del tablero. Se ha hecho así porque la ventaja visual es evidente, dado que el bajo del parabrisas de un monovolumen se confunde casi con la línea del horizonte.

La carrocería del Renault más pequeño se identifica al momento. Los faros redondos, el capó corto y muy inclinado en prolongación del parabrisas y la parte trasera vertical -funcionalidad obliga-, son sus ca-

racterísticas principales. Si alguien piensa que el Twingo es un coche endeble está equivocado. Las pruebas de choque que realiza el fabricante a 56 kilómetros por hora, más severas que las exigidas por la normativa actual, han resultado satisfactorias. Y respecto al cuidado por el medio ambiente, el nuevo modelo lleva catalizador, la mayoría de las piezas plásticas pueden ser recicladas y el freón y amianto no se utilizan.

En cuanto a los órganos me-

cánicos, la suspensión es de nuevo diseño y el motor está derivado del conocido 1.108. Es un 1.239 de 55 caballos al que va acoplado una caja de cambios de cinco velocidades. Con un peso que no llega a los 800 kilos, se anuncia una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora, unas aceleraciones brillantes y el consumo oficial varía entre 5,1 y 7,4 litros cada cien kilómetros.

Coqueto y atractivo, el Twingo debe hacerse con un hueco importante en el mercado. ○

FUTURO CERCANO
El Twingo inaugura un nuevo concepto de carrocería en un coche pequeño. El coeficiente de penetración aerodinámico es de 0,35.

MITSUBISHI EMERAUDE TRAS EL CORAZON VERDE

Mitsubishi se interna tímidamente en un territorio no exento de peligros, el de las berlinas de semilujo a caballo entre los grandes y exclusivos vehículos de representación europeos y las berlinas de tipo medio tan queridas en Japón: bien equipadas, generalmente no muy potentes pero dotadas de una electrónica muy sofisticada. Y ha encontrado la esmeralda.

La firma nipona Mitsubishi persigue desde hace algún tiempo, bajo denominaciones de piedras preciosas como Diamante o en este caso Emerald (esmeralda en francés), el lujo y la distinción que no puede ofrecer en sus mode-



los de éxito del segmento medio o pequeño.

Aunque los más recientes vehículos de tipo medio como el Galant o el Lancer, bien podrían por acabado y equipamiento situarse en ese ni-

vel exigido por determinados sectores elitistas del mercado, lo cierto es que hacía falta una nueva imagen de lujo y exclusividad en un segmento complicado y muy exigente.

El Emerald es la respuesta de

Mitsubishi para el segmento medio-alto y gustos sobre todo americanos. Un vehículo de líneas suaves y elegantes, grupos ópticos estilizados, motores potentes y electrónica avanzada hasta límites insospecha-

dos. En realidad, salvo en su aspecto, el Emerald tiene mucho en que parecerse al nuevo Galant. Comparto alguno de sus motores, idénticas suspensiones o el nuevo sistema INVECS (Intelligent & Innovative

Vehicle Electronic Control) que coordina electrónicamente un buen número de sistemas de seguridad activa. Si bien tanto la carrocería como los interiores y el equipamiento se han llevado al límite de la sofistica-

ción. Concretamente cuatro variantes componen la oferta mecánica; tres motores multiválvulas de seis cilindros en V, 24 válvulas y encendido electrónico multipunto que proporcionan potencias de 135, 145 y 170 caballos con 17, 18,5 y 19

kgm. de par máximo respectivamente. Y un escalón por debajo podría montarse un motor de cuatro cilindros y 1.8 litros de cilindrada con 110 caballos y 15,7 kgm de par máximo.



AGRESIVO Y ESTILIZADO
Al frontal del Emerald con su batería de proyectores y su línea estilizada en cuña, no le falta agresividad.

MITSUBISHI
LANCER

Novedad en Europa

MITSUBISHI
LANCER
En París se
presentó el
nuevo modelo.



DADO A CONOCER en el Salón de Tokio a finales de octubre del pasado año y comercializado en Canarias desde hace pocas semanas, el nuevo Mitsubishi Lancer era presentado en París al público europeo que tardará no menos de seis meses en verlo rodar por sus carreteras, al menos en versión civilizada. Puede que antes, sin embargo, se les puedan ver evolucionar en el Rallye de Montecarlo pilotados por Erickson y seguramente por Kankkunen, ya que este modelo sustituye al Galant en la especialidad. El Lancer presenta una nueva imagen más equilibrada y atractiva y una gama de motores más variada

entre las que cabe destacar el nuevo 1.6 de 16 válvulas y 113 caballos. Por debajo encontramos el ya conocido 1.3 de 12 válvulas y 75 caballos y por encima no menos de cuatro mecánicas con un interesante abanico de potencias. Un 1.8 GTi con 16 válvulas y 140 caballos, una versión turboalimentada de este mismo motor con 195 caballos y un nuevo V6 de tan solo 1,6 litros de cilindrada con una elasticidad encomiable y una potencia de 140 caballos. También estará disponible una económica versión turbodiésel con motor de dos litros y 82 caballos. Respecto a las carrocerías, la versión Hatchback

es en la que menos se aprecian las novedades mientras que el Lancer Sedan de cuatro puertas recibe un buen número de modificaciones tanto exteriores como interiores que le permiten afrontar una nueva etapa sin prejuicios. La versión Break llamada Libero será el único modelo que nunca llegará al mercado europeo, así como alguna de las motorizaciones. En España y dentro de los planes de Mitsubishi, no se encuentra de momento la comercialización del Lancer por problemas de cupo, generalmente agotado por otros modelos de la marca más atractivos en nuestro mercado.

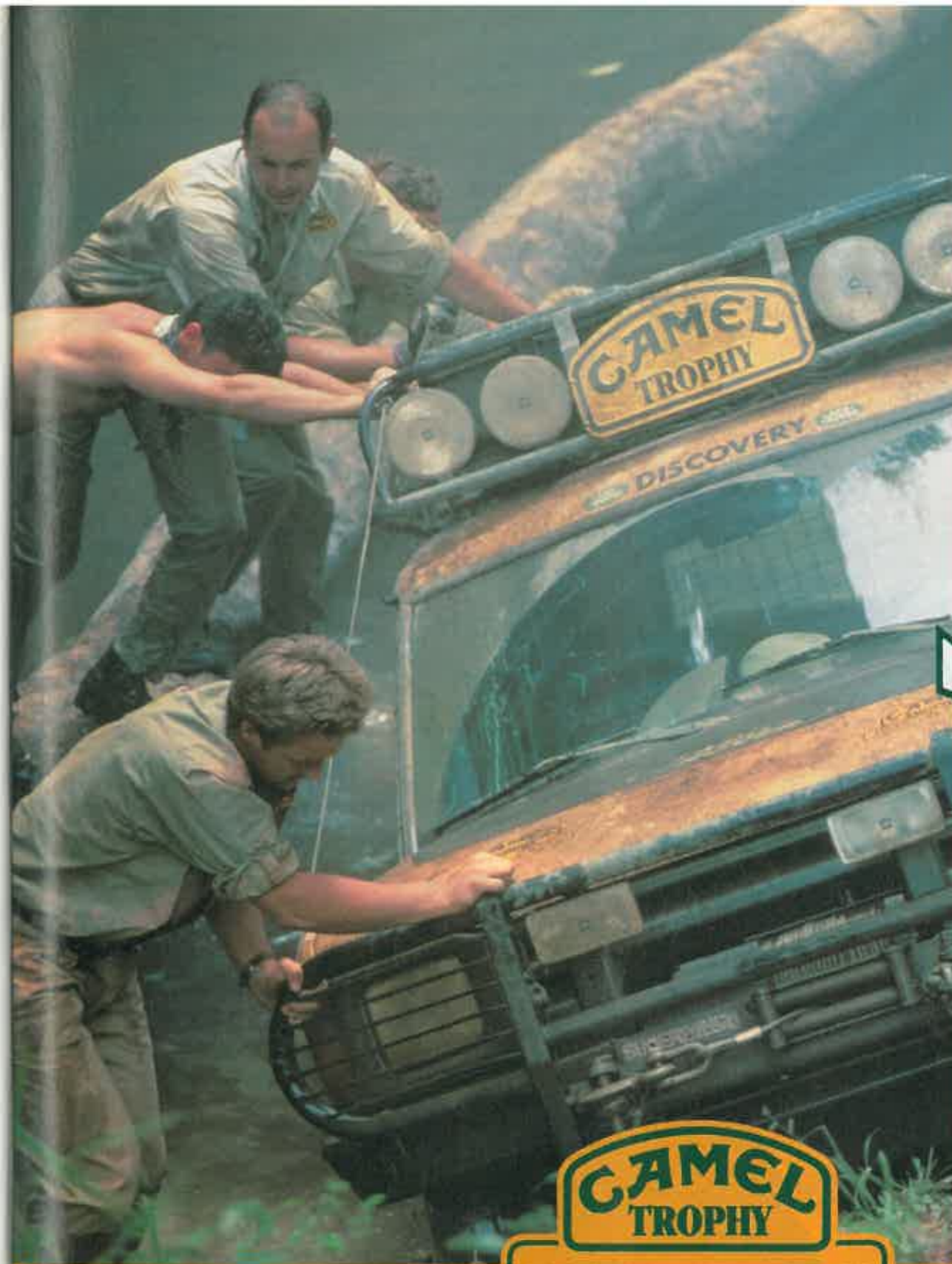
TODO EN SU
SITIO
Como en el
Galant, el
Emeraude
cuenta con un
habitáculo
realizado a
medida del
usuario más
exigente.



Se ofrecerá un Mitsubishi Emeraude con tracción total aunque las cinco versiones restantes serán tracción delantera. Tipo de tracción que se combina, como en el Galant, con un sistema de suspensiones Multilink en los dos ejes.

La transmisión se encomienda o bien a una caja de cambios manual de cinco marchas o a un cambio automático de última generación.

La marca tiene la intención de vender unas 4.000 unidades mensuales del Emeraude a precios que en Japón rondarían entre los 2,2 y los 3,9 millones de pesetas, con opciones tan especiales como un sistema audiovisual integrado o un sistema de navegación. ○



GAMEL
TROPHY

SABAH / MALASIA '93

**LA AVENTURA
ESTA EN TU MANO.
Llama al (91) 650 89 61.**

Una simple llamada te puede llevar al corazón de la selva de Malasia. El Camel Trophy '93 ya está en

marcha. Y tú puedes participar. Camel Trophy Watch te lleva. Sólo tienes que tener carnet de conducir y llamar... ¡ya!



AVENTURATE



MEJORAS MECÁNICAS
El BMW M5 disfruta ahora de una cilindrada de 3,8 litros y 340 caballos de potencia. Los modelos 320i, 325i, 520i y 525i también incorporan un nuevo sistema de distribución en su motor.



BMW SERIE 5 GAMA 93

NUEVOS MOTORES V8

Los modelos de la Serie 5 de BMW incorporan ahora nuevas mecánicas que completan y mejoran la oferta de la marca alemana en nuestro mercado.

La principal novedad de BMW en este otoño se centra en la adopción de las mecánicas de ocho cilindros en V con culata de cuatro válvulas por cilindro y con tres y cuatro litros de cilindrada para el BMW 530i y el 540i respectivamente. El 530i con el nuevo motor V8 de 218 caballos de potencia sustituye al anterior modelo 535i, con motor de seis cilindros y 211 caballos de potencia, mientras que el nuevo BMW 540i con 286 caballos de potencia viene a completar por arriba la serie de tipo medio alto de esta marca. Estéticamente, la diferencia más notable del 530i



y del 540i se encuentra en los nuevos «riñones» más anchos de la calandra delantera, un nuevo capó y llantas de aleación específicas que le dan el toque personal a estos modelos.

También encontramos otros dos nuevos modelos no menos interesantes en la nueva gama 93. Por un lado el BMW 518i, que adopta el motor de 1.776 centímetros cúbicos con 113 caballos utilizado hasta la fecha por los BMW 318i y que se sitúa ahora como el modelo base de la Serie 5, mientras que en el otro extremo y como versión

tope de la gama está el nuevo BMW M5 con el actual motor de seis cilindros con 24 válvulas, 3.795 centímetros cúbicos y 340 caballos de potencia. El nuevo M5 mantiene la velocidad limitada a 250 kilómetros por hora, pero obtiene unos valores de aceleraciones y recuperaciones mejores que las del modelo anterior de 315 caballos.

Por lo que se refiere los motores multiválvula de seis cilindros con dos litros y 2,5 litros de cilindrada utilizados por los modelos de la Serie 3 y de la Serie 5 incorporan un nuevo sistema de distribución variable, denominado «VANOS», que se encarga de mejorar la elasticidad del motor a bajo régimen. La potencia no ha cambiado y sigue siendo de 150 caballos en el motor de dos litros y de 192 caballos en la mecánica de 2,5 litros, pero ahora está disponible el 85 por ciento del par entre 2.500 y 6.300 revoluciones por minuto. Además, la marca anuncia una reducción del siete por ciento en el consumo y una bajada considerable de la emisión de los



EN LA VARIEDAD ESTÁ EL GUSTO
La Serie 5 de BMW incorpora ahora los potentes motores V8 para los nuevos modelos 530i y 540i.

PRECIOS

SERIE 3	
320i	3.587.000 ptas.
320i Coupé	3.850.000 ptas.
325i	4.329.000 ptas.
325i Coupé	4.415.000 ptas.
SERIE 5	
518i	3.598.000 ptas.
520i	4.224.000 ptas.
520i Touring	4.592.000 ptas.
525i	5.072.000 ptas.
525i Touring	5.457.000 ptas.
525iX	5.821.000 ptas.
525iX Touring	6.207.000 ptas.
530i	6.178.000 ptas.
530i Touring	6.545.000 ptas.
540i	7.464.000 ptas.
M5	10.430.000 ptas.
525TDs	4.661.000 ptas.
525TDs Touring	5.052.000 ptas.

gases de escape. Todos los nuevos modelos ya están a la venta e incluyen dentro de su equipamiento de serie elementos como el ABS, evaluadas y retrovisores con mando eléctrico, aire acondicionado y dirección asistida.



COMO UN AVIÓN

Bajo la espectacular carlinga del SVX se esconde un habitáculo confortable. La instrumentación es suficiente y destaca por la racionalidad de su disposición.

SUBARU SVX

TECNOLOGIA E IMAGEN

Hace tres años, en el Salón de Tokio, Subaru sorprendió con un prototipo de corte futurista de cuya producción en serie se dudaba. Hoy, por algo menos de seis millones de pesetas se puede comprar en España. Todo aquel que busque algo diferente, pero con capacidad para realizar largos viajes sin fatiga, tiene en este Subaru una bonita opción.



MUCHO se ha hablado de la agilidad de los fabricantes japoneses a la hora de lanzar nuevos modelos, pero lo que resulta más sorprendente en el caso del Subaru SVX es que, apenas dos años después de que se desvelase el prototipo, ya estaban rodando por la calle las primeras unidades fabricadas en serie.

Ahora el coche, el SVX, se puede comprar en España a un precio verdaderamente sorprendente: 5.594.569 pesetas.

Para la generalidad del público español, lo primero que habría que hacer es aclarar que es Subaru. Pues bien, éste es uno de los fabricantes japoneses menos conocidos en Europa, pero que, sin embargo, disfruta de una excelente imagen en mercados tales como el norteamericano. Su producción no es tan numerosa como la de los gigantes Toyota y Nissan, pero destaca por ser el fabricante que popularizó la trac-

ción a las cuatro ruedas en los turismos.

Con su modelo estrella, el SVX, Subaru lanzó al mercado un escape de la tecnología más avanzada en materia de tracción a las cuatro

ruedas. El coche incorpora un sistema de tracción a las cuatro ruedas electrónico, que le confiere un agarre excepcional en todo tipo de condiciones.

La espectacular línea del coche

CORREDOR DE FONDO
El SVX es un coche ideal para largos recorridos.



esconde lo que se conoce por un coupé 2+2, es decir, que tiene la posibilidad de alojar en su interior a cuatro personas, aunque las de las plazas posteriores irán algo más apretadas. También dispone de un maletero suficiente para transportar el equipaje propio de los grandes desplazamientos. Hay que dejar claro que a pesar del claro carácter deportivo del coche, su alto nivel de confort y prestaciones lo hacen ideal para un uso cotidiano y para viajar.

El empuje surge de un peculiar seis cilindros. Decimos peculiar por que salvo en los Porsche 911, no suele ser habitual encontrar motores de seis cilindros opuestos de más de tres litros con doble árbol de levas en cabeza por bancada y cuatro válvulas por cilindro. La potencia es de 230 caballos que permiten alcanzar una velocidad máxima de 235 kilómetros por hora. Todos los SVX disponen de una so-



POPULAR
Las berlinas del Legacy son las más vendidas de la gama.



RÁPIDO
La versión turbo tiene prestaciones de primera.



POLIVALENTE
El familiar se atreve con toda la familia.

además de una caja de cambios con reductoras y una suspensión de altura variable, que lo hace ideal para transitar por caminos poco practicables. Es curioso en estos coches la incorporación de algunas funciones bastante sorprendentes, tales como el mecanismo antirreculamiento, que permite al conductor arrancar en cuesta sin tener que preocuparse por que el coche se vaya hacia atrás. Otra de las facetas desconocidas de estos coches es la posibilidad de abrir el coche sin llave mediante un código programable por el conductor, de forma que con sólo ejecutar una secuencia de tirones en la manilla, se abre la puerta. Por último está la versión turbo, que bajo un aspecto totalmente pacífico, esconde una mecánica de 200 caballos.

Más oferta, menos precio.

APROVECHANDO la llegada del otoño y las primeras entregas del Subaru SVX, el importador ha decidido bajar los precios de toda su gama en un trece por ciento, lo cual sitúa a estos coches en una situación privilegiada frente a la competencia. Hay que tener en cuenta que esta rebaja ha supuesto, de la noche a la mañana, una reducción de

precio de casi trescientas mil pesetas en el Legacy más barato y de más de seiscientas mil en el SVX, buque insignia de la marca.

En la actualidad, la gama Legacy en España se compone de cinco versiones. Por debajo están las movidas por un motor de 1,8 litros de capacidad y que disponen de tracción a las ruedas delanteras. No obstante

en estos precios están incluidos elementos tales como el aire acondicionado, la regulación eléctrica de los retrovisores y la dirección asistida. Elementos que son de serie en toda la gama. Las versiones de 2,2 litros disponen además de tracción a las cuatro ruedas y sistema antibloqueo de frenos, mientras que el más peculiar de la gama, el familiar, dispone,



PRECIOS	
Legacy 1.8	2.386.331
Legacy 1.8sw	2.460.921
Legacy 2.2 4wd	3.047.912
Legacy 2.2sw4wd	3.377.581
Legacy Turbo 4wd	3.715.367
SVX	5.594.569



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en disposición horizontal y opuestos. Bieque y culata de aleación ligera. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada 3.319 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 96,9 mm. Carrera 75 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 230 CV (169 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo 31,5 mkg (309 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: gasolina sin plomo de 95 o 98 octanos.

TRANSMISIÓN: Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 45,1 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: de cremallera y piñón con asistencia. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados (302 mm de Ø). Traseros: discos ventilados (290 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN: Delantera: independiente, de tipo McPherson. Trasera: de ruedas independientes con sistema de doble brazo transversal «Dual Link». Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS: Neumáticos: 225/50 ZR 16. Llantas de aleación de 7,5J x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.610 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

PRESTACIONES: Velocidad máxima: 235 kilómetros por hora. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,5 segundos.

CONSUMOS: En ciclo urbano: 14,6 litros/100 kms. A 90 km/h: 7,4 litros/100 kms. A 120 km/h: 9,0 litros/100 kms.

Nota: Los datos de prestaciones y consumos ofrecidos son los homologados por el fabricante.

se comporta como un tracción trasera. Pero en cuanto hay una pérdida de motricidad, el reparto de potencia se iguala, con un cincuenta por ciento sobre cada eje. De esta forma se consigue el mejor agarre, incluso sobre superficies muy deslizantes.

TRAJE DE GALA

Para aquellos que no estén demasiado interesados en las interioridades mecánicas del coche, lo que más les llamará la atención es el espectacular diseño. La línea futurista está apoyada en un estudio aerodinámico muy sofisticado, que arroja un coeficiente de penetración aerodinámico de 0,29. La línea del morro es muy baja gracias a la escasa altura del motor Boxer. Para acentuar el fino perfil del morro se han utilizado unos pequeños faros de superficie compleja, que permiten una excelente visión nocturna a pesar de su pequeño tamaño. La línea se ve realzada por la enorme superficie acristalada. El techo recuerda a los de los aviones con montantes de cristal con pilares

DESPEGUE A PUNTO
Este año se esperan vender algo más de veinte unidades del SVX en España.

fisticada transmisión automática de cuatro velocidades, gestionada electrónicamente, que se adapta a las necesidades y los gustos de cada conductor.

De toda la tecnología aplicada, lo que más llama la atención es el sistema de tracción a las cuatro ruedas denominado VTD. El reparto inicial de par es de un 35 por ciento delante y el 65 por ciento restante detrás. De esta forma, en condiciones normales de agarre, el coche



Sólo hay un camino:
Ser los mejores.

ESTE MES PAGA NISSAN.



Y DURANTE LOS PRÓXIMOS 11 MESES, PAGUE 30.000 PTAS. AL MES.

ENTRADA MÍNIMA 20%. PLAZO 48 MESES.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PRIMERA 1.6 LX 16V, 4 PUERTAS: 1.800.000 ptas.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PATROL 4 cil. Diésel: 2.469.000 ptas. (KPL00260)
NISSAN PATROL WAGON, TOPLINE, 6 cil. Diésel: 3.464.000 ptas. (WYLG13260).

MODELO	PVP (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)	ENTRADA MÍNIMA 20%	PLAZO 48 MESES
PRIMERA	Desde: 1.870.000 ptas. (1.6 LX 16v 4p)	374.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 50.520 ptas. T.A.E.: 19,562%
	Hasta: 3.370.000 ptas. (2.0e GT 16v AA ABS)	674.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 102.389 ptas. T.A.E.: 19,562%
PATROL	Desde: 2.526.500 ptas. (4 CIL. KPL 00260 FX)	505.300 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 66.003 ptas. T.A.E.: 14,751%
	Hasta: 3.729.300 ptas. (TOP-LINE 6cil. WYLG-13260 GFTQ)	745.860 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 107.595 ptas. T.A.E.: 16,476%

EJEMPLOS DE OFERTA NISSAN FINANCIACIÓN / Para plazos inferiores a 48 meses, consultar condiciones especiales. Intereses subvencionados por NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A. variables según modelo.
OFERTA NO ACUMULABLE VÁLIDA DESDE 1/9 AL 31/10/92 PARA VEHÍCULOS EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES.
(*) Precio venta al público IVA y transporte incluidos.

MARCA

COMO UN GUANTE
Es casi imposible no encontrar la posición adecuada en el SVX. Los asientos se regulan eléctricamente y el volante tiene dos posibilidades de regulación.



POTENCIA BOXER
El seis cilindros boxer del SVX desarrolla una potencia tranquila pero enérgica.



EL FUTURO, AQUÍ
Sin duda el aspecto del SVX resulta original y avanzado, pero sin exageraciones.



metálicos ocultos. Desde el interior, esta arquitectura mejora todavía más la sensación de amplitud.

La configuración de coupé 2+2 queda claramente ratificada por la amplitud de las plazas delanteras. El puesto de conducción se adapta como un guante a la mano y todo queda bien al alcance. El volante es totalmente regulable, es decir, que se puede alejar o acercar y también levantar. Una rápida inspección nos permite controlar los diversos testigos y relojes. Así mismo, los controles del climatizador automático, del control de velocidad, de los asientos calentables o del techo solar, quedan dentro del alcance de las manos sin tener que despegar la espalda del asiento.

LA HORA DE LA VERDAD

Por fin el momento deseado. Un giro a la llave y el seis cilindros cobra vida sin que la quietud del coche parezca afectarse. La suavidad y el silencio de giro del motor va acompañada de una suavidad de marcha digna de una berlina de lujo. Las solicitudes del acelerador se ven respondidas por reacciones rápidas pero suaves del cambio de marchas y del motor. Ambos elementos trabajan al unísono para conseguir que las aceleraciones y las recuperaciones sean las esperadas. Hay que tener claro que con este coche, los técnicos de Subaru no han pretendido hacer un superdeportivo que te deje pegado al asiento al acelerar, sino que se ha buscado un equilibrio entre las buenas prestaciones y el confort. La sensación de seguridad que emana del coche según pasan los kilómetros invita a acelerar el paso. La dirección y los frenos, con antibloqueo por supuesto, responden con precisión. En las curvas tomadas a buena velocidad, el coche mantiene su aplomo sin que los balanceos de la carrocería lleguen a ser nunca exagerados. Sobre piso deslizante, tal y como una carretera con grava suelta, se aprecia el buen trabajo del sistema de tracción a las cuatro ruedas que no permite que se pierda ni un ápice de potencia en patinazos. Es, en definitiva, un coche perfecto para viajar cómodo y muy seguro.

Victor Piccione
Fotos: José Robledo



Maldito coche.

Siempre pasa lo mismo. De repente aparece en tu retrovisor. Y no lo has visto venir.

Te pide paso. Te sitúas a la derecha y rápidamente te adelanta. Sin contemplaciones.

¡Maldito coche!

¿Qué tendrá bajo su capó que se destaca del resto, con una alegría y una soberbia que provoca la envidia?.

¡Maldito coche! ¡Con qué aplomo acomete los trazados más sinuosos!

Haciendo gala de un tren de rodaje excepcional.

Maldito, por su mecánica legendaria. Por su motor a inyección. Por sus 115 CV.

Maldito porque cuanto más lo conduces, más claras deja las diferencias: nervio, poderío, inigualables prestaciones. Porque unos pocos kilómetros son suficientes para valorar su inmejorable equipamiento: frenos ABS, dirección asistida, computadora de a bordo.

Maldito porque demuestra su seguridad activa y pasiva superando las más estrictas normativas internacionales.

¡Maldito coche por lo mucho que se hace desear! Sobre todo cuando el Golf GTI impone su categoría sin importarle en absoluto todo lo que se diga de él.



El nuevo Golf GTI ya está disponible en los Concesionarios Volkswagen.



Manuel Madrid y Ramón Rodríguez
Enviados especiales

MANTENIENDO intacto el diseño de Pininfarina, Alfa Romeo ha presentado una nueva gama de su modelo estrella, el 164, denominada Super. Una nueva serie de modelos con importantes novedades técnicas y de estilo, que nace con la intención de satisfacer las necesidades del público más exigente. Tres versiones compondrán esta nueva gama, dos de ellas equipadas con motores de gasolina y la tercera turbodiésel.

Los motores de gasolina tienen



seis cilindros en V, uno con una cilindrada de dos litros y turbo, ya conocido y el otro de tres litros, en ambos casos con culatas de cuatro válvulas por pistón, con una potencia de 205 y 210 caballos respectivamente. La mayor novedad la encontramos en el motor de tres litros. Está derivado de la versión ya conocida de dos válvulas por cilindro, pero que ha sufrido importantes modificaciones para poder alojar el mayor número de válvulas y para que pueda aguantar sin inconvenientes el aumento de potencia.

Al margen de las modificaciones que han sufrido estas mecánicas, algo que interesa mucho al usuario es que no necesitan ningún tipo de mantenimiento hasta cien mil kilómetros. Esto es posible gracias a unas nuevas bujías con revestimiento en el electrodo de platino y a unos tensores hidráulicos de las correas. Por lo que respecta al motor turbodiésel, también introduce mejoras importantes. Cabe destacar el sistema Turbotronic, que se encarga de gestionar la electrónica

GAMA ALFA ROMEO 164 SUPER

PARA LOS MAS EXIGENTES

En los primeros compases del 93 llegará a España la gama Alfa Romeo 164 Super, que vendrá a satisfacer las necesidades de los más selectos. Una gama con motores renovados y cambios importantes de estilo.





MUCHOS CAMBIOS
El volante con airbag es totalmente diferente. Además hay más cambios.



CONFORT ANTE TODO
El interior del 164, muy espacioso, seguirá siendo muy confortable.



MÁS SOFISTICADOS
Los motores «Super» de gasolina tienen 24 válvulas.

del turbo para que este elemento funcione en todo momento de la forma más idónea. El motor sigue siendo de origen VM y ofrece una potencia de 125 caballos. Otra importante ventaja de estos nuevos motores, es que son muy ecológicos, al respecto cumplen las severas normas anticontaminantes que entrarán en vigor en Estados Unidos en el 96, mucho más rígidas que las actuales.

Además de los motores, otros elementos mecánicos también han sido revisados. El sistema de frenos cuenta con una nueva asitencia, el espesor de los discos es mayor, las pinzas con los bombines de superior tamaño y, lo que es más importante, equipan de serie sistema antibloqueo. Las cajas de cambios también han sido remodeladas y ahora la marcha atrás, que es sincronizada, cuenta con un dispositivo de seguridad. También ofrecen opcionalmente una caja de cambios automática con tres programas, uno económico, otro deportivo y el último, estudiado para que en suelo muy deslizante reduzca al máximo los cambios bruscos y, en consecuencia que la conducción sea segura. Las suspensiones han sido modificadas para adaptarlas a las mayores prestaciones de estos coches y cuentan con el Automatic Suspension Control, que funciona en dos programas: Auto y Sport. Un sistema electrónico que permite adecuar los tarados de la suspensión a la conducción que se realice en ese momento.

MEJOR EQUIPAMIENTO

La gama Alfa Romeo 164 Super, también ofrece novedades de diseño en la carrocería. El frontal ha sido remodelado y dispone de nuevos grupos ópticos, los espejos retrovisores exteriores son más grandes y aerodinámicos, además cuentan con un mando eléctrico situado en el puesto de conducción que permite plegarlos.

En estas nuevas versiones del 164, la marca italiana ha cuidado al máximo todo lo que respecta a la seguridad activa y pasiva. De esta forma cuentan con unos parachoques de absorción de energía, que aguantan impactos de hasta cinco kilómetros por hora sin deformarse. También las puertas cuentan con

unos refuerzos para proteger a los ocupantes de golpes laterales. Otra ventaja es que opcionalmente se pueden equipar con airbag.

El interior ha cambiado notablemente con respecto a las otras versiones que componen la familia 164. El cuadro de instrumentos es totalmente nuevo y los mandos están redistribuidos de una forma más racional. El climatizador está evolucionado, siendo ahora más eficaz. Además dispone de gas ecológico y de filtro contra el polvo. Otras mejoras las encontramos en el espejo retrovisor interior, que tiene un sistema que en caso de deslumbramiento por las luces de un coche



CARROCERÍA DISCRETA
Les distinguen pequeños detalles. Hay que fijarse en las siglas para reconocerlos.

que marche detrás, cambia su inclinación para impedir que moleste al conductor. Los asientos tienen unos nuevos mandos eléctricos de reglaje y los paneles de las puertas están revestidos de un material mucho más elegante y confortable.

En la presentación de la gama Alfa Romeo 164 Super tuvimos la ocasión de conducir la versión de gasolina de 210 caballos y la turbodiésel. La primera de ellas sorprende por la enorme elasticidad del motor, con un rendimiento sensacional, resultando muy agradable y fácil de conducir. En un tramo de carretera virada tuvimos ocasión de comprobar las modificaciones realizadas en las suspensiones. El coche mostró un comportamiento excepcional, con un buen aplomo

LA TECNOLOGIA LIDER



Prepárese a vivir sensaciones musicales irrepetibles a bordo de su automóvil con **ALPINE: la Tecnología Líder en Digital Car Audio Systems**. Una avanzada generación de equipos que le harán disfrutar plenamente de un sonido incomparable.

Descubra todas sus excelencias con el ALPINE 7525R. Un radio-cassette con carátula extraíble, que además de un revolucionario diseño, incorpora el innovador sistema ASC (Compensador de Sonido Ambiental): lo último para poder escuchar su música preferida con total nitidez. Ahora, con ALPINE, ya tiene a su alcance la Tecnología Líder.



ALPINE
Digital Car Audio Systems

CAMBIOS DE DISEÑO
Exteriormente hay cambios significativos, los más importantes se encuentran en el frontal. Los faros son de nueva factura y en consecuencia se ha adaptado la delantera para acogerlos.



FICHA TECNICA

	164 2.0 V-6	164 3.0 V-6	164 TD
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.996	2.959	2.500
Nº válvulas por cilindro	4 en cabeza	4 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyec. diesel + Turbo
Compresión	8,0 a 1	10,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	206CV/6.000	210CV/6.300	125CV/4.200
Par máximo / r.p.m.	28,5 mkg/3.000	28,0 mkg/5.000	30,0 mkg/2.000
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,8	10,8	10,8
Frenos Sistema/Del./Tras.	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS
SUSPENSIONES			
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.500	1.500	1.510
Largo/ancho/alto (mm)	4.665/1.760/1.390	4.665/1.760/1.390	4.665/1.760/1.390
Capacidad del depósito (l)	70	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,2	8,0	10,8
Velocidad Máxima (km/h)	237	240	202
Consumo Urbano (l/100 km)	11,9	13,5	8,5
A 90 km/h (l/100 km)	7,1	7,5	5,2
A 120 km/h (l/100 km)	9,2	9,4	6,3

sobre la carretera y unos límites de seguridad muy altos. Uno de los puntos débiles de este modelo, la ligereza del tren delantero, ha quedado prácticamente paliada. El turbodiésel, por su parte, ofrece un rendimiento muy elevado y a un confort de marcha alto hay que sumar unas prestaciones de primera. El puesto de conducción en estos vehículos está muy bien resuelto, todo está perfectamente al alcance de la mano y los mandos son de un accionamiento suave.

MÁXIMA EXPRESIÓN

También tuvimos ocasión de probar el Quadrifoglio, que seguirá siendo el buque insignia de la marca italiana. Su motor V-6 ha sido modificado y ofrece una potencia de 230 caballos, es todo un alarde de ingeniería con una elasticidad impresionante, baste decir que de los 29,0 kgm que ofrece, a 1.000 revoluciones ya se cuenta con una cifra de 20,0 kgm. Un coche capaz de ofrecer unas prestaciones muy elevadas, con una velocidad máxima cercana a los 250 kilómetros por hora. Su comportamiento también ha mejorado, en ello contribuye la dirección, con una asistencia más eficaz, los frenos más potentes y las suspensiones mejor adaptadas.

Las nuevas versiones del Alfa Romeo 164 llegarán a España a principios del 93. Los precios que aún no están definidos no diferirán mucho de los que tiene la actual gama, por lo tanto los 164 Super tendrán un precio en torno a un 10 por ciento superior. El resto de la gama podría aumentar sus precios en un 1,5 por ciento, pero en ese aumento hay que contar con que equiparan de serie ABS, por lo que el precio en la práctica desciende.

Alfa Romeo va a cambiar su política comercial en España, buscando volver a recuperar la cuota de mercado que ha perdido en los últimos meses. Por ese motivo va a procurar que la red de concesionarios sea más eficaz, con una mayor y mejor atención al cliente. También están estudiando la posibilidad de introducir en nuestro mercado versiones más baratas de sus modelos, principalmente del 155, que no está teniendo el éxito esperado, para que puedan acceder a la marca un mayor número de usuarios. ○



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

SI HABLASES CON CUALQUIER ANCIANO de Lynchburg, Tennessee, probablemente te contaría alguna historia sobre Jack Daniel's. A nuestros ciudadanos les encanta contar cómo Jack Daniel se estableció aquí en 1866. Y cómo siete generaciones de fabricantes de whiskey de Lynchburg nunca han tenido razones para cambiar el método original de destilación inventado por nuestro fundador. Esta es la razón por la que Jack Daniel's tiene el mismo sabor suave que tenía entonces, lo cual, para un bebedor de Jack Daniel's, es lo más interesante de la historia.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



VIRTUDES

- Motor suave y potente
- Equipamiento completo
- Línea llamativa

MAZDA RX-7
PRECIO: 7.635.160 PTAS.

- Acabados deficientes
- Visibilidad lateral trasera
- Respaldo sin memoria

DEFECTOS

MAZDA RX-7

INVITACION AL PECADO

Un deportivo está pensado para poner ruedas al viento y escapar de la vulgaridad. Un deportivo es un coche con el que sólo haciendo un esfuerzo se respeta el límite de velocidad, puesto que su lujo y celeridad, su tecnología y potencia, no están hechas para un trato corriente. El Mazda RX-7, además, presume de ser el único con un potente motor rotativo de 241 caballos.

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

SEGÚN las nuevas «Tablas de Mandamientos» es pecado, aparte del hecho de leer el horóscopo, el sobrepasar el límite de velocidad. Así que una, al final de sus días, irá a parar al infierno en el círculo de los infractores de tráfico, si es que hay sitio, puesto que el RX-7 es un coche que incita al pecado.

Su carrocería, de auténtico corte deportivo, hace volver la cabeza y exclamar frases de admiración. Su precio, para bolsillos desahogados, incluye todo lo que se puede pedir en materia de equipamiento. Pero lo más exclusivo es su motor rotativo, que deriva directamente de aquél



MODERNO Y NOSTÁLGICO
El Mazda RX-7 es una rara mezcla entre un clásico deportivo, moderno y agresivo. La línea muy redondeada del frontal sólo se rompe cuando se encienden los faros.

que en 1991 ganó las 24 horas de Le Mans. La diferencia más acusada entre estos dos motores es que, el motor del prototipo que ganó Le Mans tenía cuatro rotores y el del XR-7 tiene dos.

La gran ventaja de un motor rotativo es que sus piezas al no subir ni bajar, sino girar, disponen de menor número de partes móviles, además pesa menos y es más compacto que un motor de pistones convencional. Pero, sobre todo, este motor rotativo incorpora mucha tecnología. Los motores rotativos por su especial estructura son idóneos para sobrealimentarlos con turbocompresores, puesto que el impulso de escape es mucho más fuerte que

en un motor convencional. Pues bien, el motor del RX-7 incorpora un mecanismo de dos turbos, llamado Turbo Doble Secuencial. Este sistema garantiza potencia a bajas revoluciones, mediante la activación de uno de los turbos y también a alta velocidad, dado que entra en acción el segundo turbo conjuntamente con el primero.

Durante los primeros kilómetros al volante del Mazda RX-7, maravilla su extraordinaria suavidad. Cruzar la ciudad no fue problema, no obstante el alto potencial del Mazda, que respondía con absoluta flexibilidad. Se podía conducir como un coche normal. Lo que no era normal es la expectación que causaba a su

paso. Ya en carretera y más distendidos al no sentirnos observados, sorprende lo poco que se oye el motor. Tiene un sonido ronco, al que se suma el silbido del segundo turbo cuando entra en funcionamiento. Desde luego se oye mucho más el aire que se filtra a través del techo corredizo o el producido por el alerón trasero, que el del propio motor. Este motor tiene dos respuestas, una muy suave aproximándose a las 3.000 vueltas y otra más enérgica a partir de las 4.500. También es curioso notar, cuando se pisa a fondo el acelerador, una pequeña pausa, como si el motor cogiera aliento antes de hacer notar su potencial.

En la zona de curvas de nuestro



ELEGANTE Y ORDENADO
El salpicadero alberga cinco elegantes relojes con el borde de la esfera cromado. A la derecha del volante, entre otros botones, destaca un chivato de calentamiento del catalizador.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero de doble rotor en línea Wankel en aleación ligera Refrigerado por agua Cilindrada 654 centímetros cúbicos por cámara, correspondiente a una cilindrada de 2 616 centímetros cúbicos Compresión 9,0 a 1. Potencia máxima 241 CV (177 Kw) a 6 500 rpm. Par máximo 30,2 mkg (296 Nm) a 5 000 rpm Alimentación Inyección electrónica, dos turbocompresores e intercooler Catalizado Combustible Gasolina sin plomo

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas trasera Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague Monodisco en seco de mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1 000 rpm 8,5 km/h En 2ª a 1 000 rpm 14,7 km/h. En 3ª a 1 000 rpm 21,3 km/h En 4ª a 1 000 rpm 29,7 km/h En 5ª a 1 000 rpm 36,8 km/h

DIRECCIÓN: Sistema: De cremallera asistida sensible a las vueltas del motor Vueltas de volante entre topes: 2,9 vueltas Diámetro de giro: 11 metros

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 294 mm de Ø Traseros: Discos ventilados de 294 mm de Ø. Antibloqueo de frenos: Sí

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente de triángulos transversales superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora Trasera: Independiente con horquilla doble, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora

RUEDAS: Neumáticos: 225/50 ZR 16 Llantas de aluminio de 8 JJX16 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1 310 kg Capacidad del depósito de combustible: 76 litros

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	18,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,2
En conducción rápida	21,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,1
A 140 km/h de cruceo	15,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	14,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	464

recorrido, de repente nos alarmó un pitido corto, nos quedamos perplejos intentando averiguar el porqué. Será un aviso al sobrepasar el límite de velocidad, pensamos. Como los relojes no indicaban ninguna irregularidad no le dimos importancia. Pero nuevamente el sibido se deja oír y, al fin, al fijar la vista en el cuentavueeltas, se aclaró el misterio, estábamos en el límite de vueltas (7.000). Al principio puede parecer un invento sonoro un tanto molesto, pero tiene su lógica dado que el motor apenas se oye y en la recta final del cuentarrevoluciones sube de vueltas con mucha celeridad. Pero después se agradece el no tener que ir pendiente de mirar el cuentavueeltas.

Otra peculiaridad de este motor

cia y suavidad, el resto de los componentes mecánicos no defraudan en absoluto. Para empezar se ha sometido la carrocería del RX-7 a una estricta dieta de reducción de peso: capó, brazos de suspensión, gato, pedal del embrague y freno en aluminio, entre otros aligeramientos. Sin embargo, no se han escatimado medios en cuanto a medidas de protección. Se observan, en este sentido, dos barras de unión entre los amortiguadores (una delantera y otra trasera), con el fin de proporcionar más rigidez a la suspensión. También incorpora barras en las puertas para proteger de los impactos laterales, *airbag*, una protección especial para la transmisión y además se han revestido los interiores con materiales resistentes al fuego.



es la de retener **menos** que uno convencional. No se puede aparcar en una cuesta sin poner el freno de mano porque el coche se desliza. En cuanto a las aceleraciones del RX-7 son vertiginosas, baste con citar que al final de un kilómetro, con salida parada, alcanza los 210 kilómetros por hora. Y que se recupera, de 80 a 120 kilómetros por hora, en tan sólo 5,2 segundos. La otra cara de la moneda es el consumo, más bien alto, apenas nos emocionamos con el acelerador. Por otro lado ya se sabe, sarna con gusto no pica, así que se pagan con agrado unos cuantos litros de más, a cambio de sentir debajo del pie esa potencia que te sitúa por encima de los demás.

Si el motor es un alarde de poten-

cia y suavidad, el resto de los componentes mecánicos no defraudan en absoluto. Para empezar se ha sometido la carrocería del RX-7 a una estricta dieta de reducción de peso: capó, brazos de suspensión, gato, pedal del embrague y freno en aluminio, entre otros aligeramientos. Sin embargo, no se han escatimado medios en cuanto a medidas de protección. Se observan, en este sentido, dos barras de unión entre los amortiguadores (una delantera y otra trasera), con el fin de proporcionar más rigidez a la suspensión. También incorpora barras en las puertas para proteger de los impactos laterales, *airbag*, una protección especial para la transmisión y además se han revestido los interiores con materiales resistentes al fuego.

Con todo se ha conseguido una excelente relación peso potencia de 5,4 kilos por caballo y un reparto de pesos idóneo: del 50 por ciento delante y el otro 50 por ciento detrás. Las suspensiones son muy parecidas a las de un prototipo de competición, además equipa un diferencial de deslizamiento limitado Torsen y un mecanismo de control de geometría dinámica de las ruedas, para que éstas adopten los ángulos de convergencia más favorables y así facilitar la conducción. Aparte de todo esto, la suspensión es un claro ejemplo de lo que tiene que tener para que, no obstante, esté como una «tabla» y no moleste para nada en zona de baches.

Cuando nos toca probar un vehículo de tracción trasera con los ca-



ballos del RX-7, sobre todo si el piso está mojado, conviene empezar con precaución. En un principio, el coche es muy dócil siempre y cuando se dosifique el acelerador. Si nos emocionamos con el acelerador, notamos cómo el Mazda tiende a meterse en el centro de la curva, como si quisiera ayudar a trazarla. Más en el límite, el tren trasero empieza a deslizar hacia el lado exterior de la curva. Situación de la que se sale girando ligeramente el volante hacia el lado contrario de la trayectoria de la curva. Si esto no nos basta y queremos más, adverti-

remos cómo la parte posterior tiende a adelantarnos. Con rapidez se tuerce el volante al lado contrario y, asombrosamente, el RX-7, después de un ligero bandazo, sigue la trayectoria impuesta. ¡Increíble!

También los otros elementos mecánicos funcionan bien. La dirección, asistida en función de la velocidad, es precisa y con buen tacto. Los frenos son potentes y aguantan muchos pisotones antes de calentarse. La palanca de cambios es de recorridos muy cortos pero es fácil equivocarse y engranar la quinta marcha en vez de la tercera, porque

CASI EN EL SUELO
Hay que sentarse dada la poca altura del Mazda. Los asientos de cuero llevan una presilla en el respaldo para sujetar el cinturón de seguridad y sea más cómodo el agarrarlo.



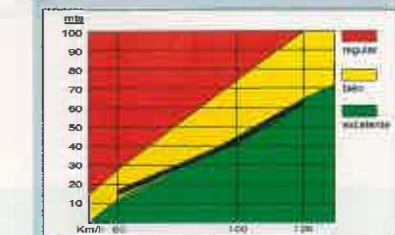
LIGEROS Y EFECTIVOS
Los pedales son de aluminio. Su disposición permite hacer el «punta tacón».



PRESTACIONES

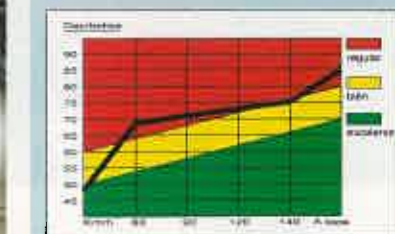
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,1
1 000 m salida parada	25,5
De 0 a 100 km/h	5,9
Recorrido (metros)	91
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,8
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	28,1
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,2
recorrido (metros)	146
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,6
recorrido (metros)	293

FRENOS



A 60 Km/h	18,5
A 100 Km/h	42,4
A 120 Km/h	62,7

SONORIDAD



Al ralentí	49,6
A 60 Km/h	68,5
A 90 Km/h	70,6
A 120 Km/h	73,9
A 140 Km/h	75,6
A Tope	85,4

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecntrade, S.A. Ctra N-1, Km 10. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 302 99 41. **Garantía** Tres años o 100 000 kilómetros. **Red de postventa.** 52 puntos de asistencia en toda España.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ En materia de seguridad destacan: ABS, *airbag* en el lado del conductor, gruesas barras de protección en caso de impactos laterales y materiales resistentes al fuego en las superficies de los asientos.

▲ También dispone de asientos deportivos en cuero, techo solar eléctrico, controlador automático de velocidad, A.A. y radiocasete de serie.

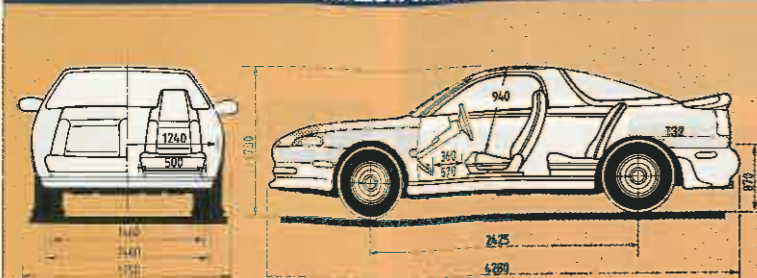
EN CONTRA

▼ No dispone de asientos traseros, en su lugar existen dos pequeños cajones con tapa.

▼ La rueda de repuesto, en aluminio, es de emergencia para disponer de algo más de sitio en el pequeño maletero.

▼ La entrada al coche es difícil por la escasa altura al suelo, además se transmite mucho calor al habitáculo por el panel central.

MAZDA XR-7



MUY EXCLUSIVO
Posee una línea deportiva y llamativa de la que veremos muy pocas unidades. El Mazda RX-7 equipa un motor rotativo de 241 caballos.



FRENTE A SUS RIVALES

La exclusividad del Mazda RX-7 sólo es comparable en cuanto a precio, potencia y línea deportiva a coches como el Nissan ZX 300 turbo, que con algo más de potencia, 283 caballos, se vende por 7.870.000 pesetas; al Porsche 968 que cuesta 7.500.800 pesetas y desarrolla 240 caballos de potencia y al Renault Alpine A-610 V6 turbo de 250 caballos, cuyo precio es algo mayor, 8.228.600 pesetas.

están casi en el mismo recorrido. Entrar en el Mazda cuesta un poco por la escasa altura de la carrocería al suelo, que es de tan sólo 13,5 centímetros. Al volante, una vez que nos hallamos acostumbrado a ir sentados casi en el suelo, se obtiene una excelente postura de conducción, con tan sólo los dos reglajes del asiento. En cuanto al salpicadero, consta de cinco relojes, entre ellos el de la presión del aceite. Pero lo que destaca es su diseño, que recuerda a los elegantes salpicaderos de los coches deportivos antiguos, con relojes rematados con círculos cromados.

Lo que menos nos ha gustado es la visibilidad lateral trasera que es prácticamente nula; el cenicero que es muy incómodo de usar; y el respaldo, que si lo abatimos, para guardar algún objeto en los cajones traseros, puesto que carece de asientos, no retorna a su sitio. El limpiaparabrisas también resulta lento en su velocidad máxima.

El Mazda RX-7 es un coche con el que se disfruta la conducción deportiva pero que al mismo tiempo se

puede utilizar sin inconvenientes por ciudad. No es barato pero el equipamiento de serie (no dispone de opciones) es exhaustivo. Su línea es atractiva, original y exclusiva, este año traerán a España tan sólo 10 unidades y el que viene 25. ○

Simonetta Garih
Fotos: Alex Blanco

Cada año enviamos a más de 3.000 técnicos de Ford a nuestros Centros de Especialización.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

El alto nivel tecnológico de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesario contar con técnicos muy capacitados. No es un trabajo que pueda desarrollar cualquiera.

En Ford lo sabemos y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce

una novedad, volvemos a enviarlos a cursos de actualización.

Cuando llesves tu coche a un Taller de Ford, puedes estar seguro de que un auténtico especialista se va a encarar del trabajo.

Además, a nuestros técnicos se les enseña a desarrollar algo más que habilidades técnicas.

Están preparados para prestar la

máxima atención al cliente, para que cuando te entreguen tu coche quedes totalmente satisfecho.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Postventa

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FIAT TEMPRA TD SX, PEUGEOT 405 GRDT, R-21 TURBO DX BROKER

PRESION TACTICA

De nuevo acechan tiempos oscuros para la economía. Buena medida es la que toman estos tres modelos turbodiésel de berlina media: relación de precio, buenas prestaciones y mínimo consumo.

CUANDO ya parecía que los vientos de europeidad nos cubrían con su manto protector, los malos pronósticos empiezan a tomar forma en subidas en el precio de los carburantes, impuestos aún por definir pero al alza y una paralización momentánea de lo que el automovilista ya consideraba como la libertad tras largos años de yugos y

restricciones. Las viejas fórmulas para defenderse económicamente sin perder la capacidad de desplazamiento vuelven a tomar vigor y los propulsores diésel siguen siendo por el momento la forma más sencilla de alargar el presupuesto destinado al surtidor hasta fin de mes. Para los motores de gasóleo turbocomprimidos, la reciente incorpora-



VIRTUDES

- Equipo de serie
- Confort de marcha
- Acabados

R-21 Turbo DX BROKER
PRECIO: 2.700.000 ptas.

- Tendencia subviradora
- Mecánica veterana
- Consumos en ciudad

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumos en carretera
- Prestaciones
- Habitabilidad

FIAT TEMPRA td SX
PRECIO: 2.440.992 ptas.

- Motor perezoso en ciudad
- Distancias de frenado
- Comportamiento en curvas

DEFECTOS



VIRTUDES

- Motor nuevo
- Comportamiento en carretera
- Maletero mejorado

PEUGEOT 405 GRDT
PRECIO: 2.620.000 ptas.

- Vibraciones en parado
- Humo en el escape
- Asientos blandos

DEFECTOS

ESPACIOS ABIERTOS
El Fiat Tempra resulta un coche muy habitable interiormente, que gusta de rápidas carreteras abiertas, donde su motor, algo más ruidoso que el de sus rivales, dispone de vivas respuestas.



FIEL A SU PRESTIGIO
En el nuevo 405 turbodiésel, la carrocería no ha variado sustancialmente pero sí los interiores y su motor de última generación, compartido con el brillante Citroën ZX DT.



APOSTAR POR LO SEGURO
La homogeneidad del R-21, conseguida tras largos años de excelente servicio a sus clientes, se mantiene invariada tras los últimos retoques estéticos.



ción de la red de autovías a nuestro mapa de carreteras, ha abierto una nueva perspectiva en cuanto al mejor aprovechamiento de este tipo de mecánicas. Capaces de mantener cruceros similares a sus homólogos de gasolina y con un mejor aprovechamiento del carburante, se revelan como una opción idónea a la hora de sumar un buen número de kilómetros sin que el bolsillo se resienta de forma irreparable.

A pesar de ser distintos en su personalidad, este italiano y estos dos franceses cumplen perfectamente su cometido a la hora de ajustarse a un gasto mínimo y, sin embargo, no renunciar a las prestaciones necesarias para viajar velozmente ni a la comodidad de sus ocupantes. Fiat, Peugeot y Renault, tienen en el Tempra TD SX, 405 GRDT y R-21 Turbo DX tres soluciones para afrontar estos difíciles inicios comunitarios con garantías de no perder la calidad de vida que había llegado por fin a nuestras carreteras.

El secreto de estas mecánicas radica en la sobrepresión a la que somete el turbo al aire de admisión, consiguiéndose de este modo po-

tencias imposibles en el caso de recurrir a la sencilla presión atmosférica para introducir los gases detonantes en los cilindros. Solución casi tan antigua como los motores de explosión, ha llegado a una perfección técnica asombrosa gracias a los nuevos materiales de fabricación y a la adopción de la electrónica en la gestión de los motores.

El mejor exponente del avance realizado es el motor del Peugeot, un motor de última generación totalmente rediseñado y que marca la pauta en cuanto el camino a seguir. Las prestaciones conseguidas ya se consideran más que suficientes para adaptarse al tráfico interurbano de nuestras carreteras y aumentar la sólo serviría para elevar los consumos. Peugeot ha optado pues por optimizar la fiabilidad estructural de su motor y mejorar de forma uniforme la respuesta en todo tipo de circunstancias, ya sea en ciudad como en carreteras de cualquier tipo. El resultado es un motor que seduce de inmediato y que, si no fuera por sus vibraciones en parado y algún humo de escape algo indiscreto, pasaría por uno de los mejores motores de gasolina de su segmento.

BEETHOVEN Y SPRINGSTEEN NUNCA ESTUVIERON TAN UNIDOS.



¿Mozart junto a Michael Jackson? ¿Bach al lado de los Beatles? ¿Vivaldi cerca de Elvis? La CBOX de Fischer pone en la punta de tus dedos la música que más te gusta. Con sólo mover un dedo pasas del Barroco al Rock. De la Salsa al Acid House. Existe un CBOX para cada modelo de coche. Hecho a medida. Y se instala en cuestión de minutos. **CBOX DE FISCHER. MÚSICA EN LA PUNTA DE TUS DEDOS.**



El Fiat Tempra incorporó en su día un brillantísimo motor 1.9 turbo-comprimido de inyección directa que comparte con el Tipo Turbo ds mostrándose como el más rápido de los tres y que, a la vez, es el que menos gasóleo consume. Alarde digno de respeto, pero que sacrifica en bien de ello parte de lo que se exige a un motor de estas características. Es decir, una respuesta pronta desde muy bajas vueltas para no tener que recurrir al acelerador y al cambio de marchas para mantener la necesaria viveza en las respuestas. Esta particularidad mata en buena parte las posibilidades de utilización del Tempra, sobre todo en ciudad, donde sus rivales muestran un rodar más agradable y eficaz. En carretera, sin embargo, el motor italiano encuentra su auténtica vocación y demuestra una alegría muy gratificante a la hora de completar cualquier itinerario.

Siendo el más veterano de los tres, con diferencia, el Renault 21 Turbo DX hace valer su prestigio ganado a lo largo de los años frente a los alardes de fuerza de sus contrincantes. Se conforma con una potencia algo inferior, pero su efectividad no se queda a la zaga cuando



se trata de hacer kilómetros de la forma más fácil y relajada. Sus registros en las pruebas de aceleración o recuperación así lo demuestran y, en este caso, el talante conservador respecto a los rendimientos de la mecánica turbodiesel es aún más marcado que en su compatriota el Peugeot. Gastando prácticamente lo mismo, se permite incluso una alegría al conseguir una punta de velocidad ligeramente superior.

En el comportamiento dinámico es donde se encuentran mayores diferencias en cuanto a la conducción de los tres coches y éstas pueden influir de forma decisiva en la elección de uno u otro, dependiendo de la utilización o el tipo de conducción que se vayan a practicar regularmente.

Las leyes de la física mandan y, en la práctica, ello se ve al volante de cada coche. El Fiat, siendo el más pesado, estrecho y corto entre ejes, calza además unos neumáticos de menor sección y presenta una amortiguación bastante más blanda. Esto, unido a un centro de gravedad superior al de sus rivales debido al particular diseño de su espaciosa carrocería, se nota en

CONSUMOS

Datos en l/100 km	FIAT	PEUGEOT	RENAULT
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	6,3	8,6	10,2
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,2	5,9	5,6
En conducción rápida	10,9	11,6	9,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,3	8,2	6,7
A 140 km/h de cruceo	8,6	9,4	8,5
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	7,9	8,6	8,5
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	822	817	720

SONORIDAD

	FIAT	PEUGEOT	RENAULT
Al ralentí	55,7	53,1	56,0
A 60 km/h	65,2	64,6	66,7
A 90 km/h	69,4	68,5	70,9
A 120 km/h	72,8	72,5	77,0
A 140 km/h	75,2	74,1	74,9
A tope	80,1	79,2	77,7
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios			

PRESTACIONES

	FIAT	PEUGEOT	RENAULT
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	181,5	172,7	178,1
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	19,0	19,2	18,8
1 000 m. salida parada (seg.)	35,3	36,0	34,8
0-100 km/h (seg.)	13,7	13,9	13,2
Metros recorridos	239	240	235
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,2	20,2	18,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	25,1	24,4	21,7
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,1	36,0	35,6
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	47,2	44,2	40,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	12,1	12,0
Metros recorridos	329	343	320
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	19,2	15,3	16,0
Metros recorridos	492	428	436

FRENOS

	FIAT	PEUGEOT	RENAULT
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h	24,4	19,2	20,5
A 100 km/h	63,6	54,3	69,9
A 120 km/h	81,3	69,8	76,4

A M O R T I G U A D O R E S

BOGE

6 DE CADA 10 AUTOMÓVILES EUROPEOS ESTÁN EQUIPADOS CON TECNOLOGÍA BOGE



BOGE. Pro-Gas Power. El amortiguador inteligente deportivo confortable y seguro.

BOGE. Turbo Gas. El amortiguador de gas en ejecución bitubo.

BOGE. Automatic GS. El amortiguador de gas para una conducción deportiva.

BOGE. Nivomat. Regulador automático de nivel y amortiguador, en uno.

BOGE. Automatic. El amortiguador original de primer equipo.

¿Sabe usted por qué? Porque los principales fabricantes de automóviles se esfuerzan en dotar a sus productos con los mejores equipos de amortiguación, los más seguros, los más perfectos.

Alfa Romeo, Audi, BMW, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Mercedes Benz, Opel, Porsche, Renault, Rolls Royce, Rover, Saab, Seat, Volkswagen, entre otros, optan por la calidad BOGE instalándola en sus vehículos como primer equipo.

Al volante, cada situación es dominada por BOGE, proporcionando los más altos niveles de seguridad, confort y placer en la conducción. BOGE AMORTIGUADORES ofrece, además, el máximo rendimiento y total garantía internacional por 2 años, sin límite de kilometraje.

Haga como los mejores: opte por BOGE.



TECNOLOGÍA ALEMANA QUE GARANTIZA SEGURIDAD

EQUIPAMIENTO



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

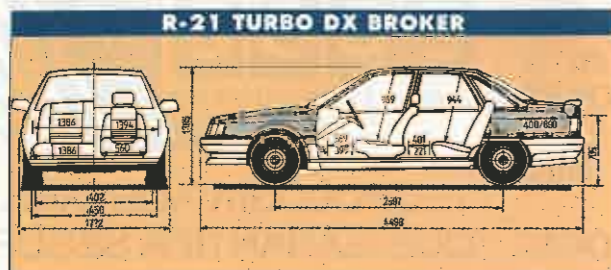
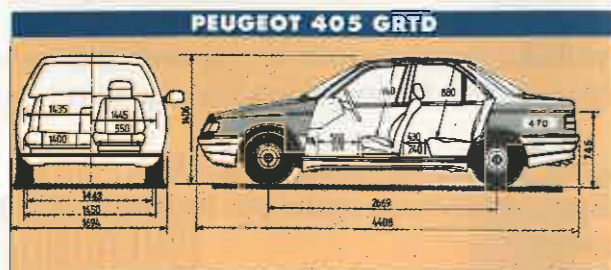
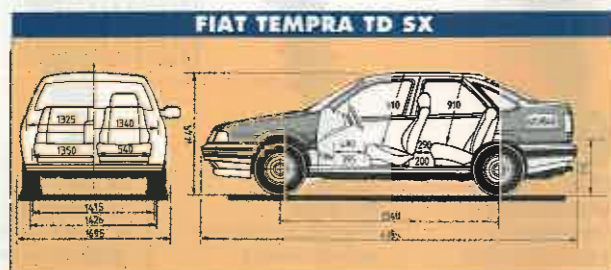
DATOS DEL COMPRADOR

FIAT
Importador: Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 8200. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.

PEUGEOT
Fabricante: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,8. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT
Fabricante: FASA Renault. Carretera Madrid-Burgos kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES
Fiat Tempra TD SX: Pintura metalizada 34.560 ptas. Llantas de aleación 66.560 ptas. Aire acondicionado 192.850 ptas. Antibloqueo de frenos ABS 200.980 ptas. **Peugeot 405 GRD:** Pintura metalizada 86.000 ptas. 44.332 ptas. Antibloqueo de frenos ABS 244.300 ptas. **Renault 21 Turbo DX Broker:** Pintura metalizada 35.000 ptas. Antibloqueo de frenos ABS 190.000 ptas.



EQUIPAJE
 Los tres coches disponen de generosos maleteros, siendo el del Tempra el más capaz.



...dor que sus homólogos en el resto de la gama R-21, lo que le hace más lento en curvas que el Peugeot pero más cómodo que el Tempra al no acusar tanto el balanceo de la carrocería. Para terminar de decidirse, el aspecto económico favorece al Renault, el más caro pero mucho mejor equipado que el más barato Tempra. Doscientas cincuenta mil pesetas los separan, pero el italiano, a diferencia de los franceses, no obsequia a sus compradores con el aire acondicionado de serie. ○

Juan Luis Soto
 Fotos: Alex Blanco

CAMBIO 16 MODA

EL MISMO QUE VISTE Y CALZA.

ESTA SEMANA CON CAMBIO 16, CAMBIO 16 MODA HOMBRE.

Cambio 16, el mismo que pone en sus manos la actualidad más interesante, esta semana le ofrece además un extra Moda hombre otoño-invierno: lo más caliente del invierno. Tejidos, colores, perfumes, salud, sexo, golf... No lo olvide, esta semana con Cambio 16.





FIAT TEMPRA TD SX HOMOGENEO Y RAPIDO

Fiat apostó fuerte por su modelo Tempra. La versión diésel turboalimentada no es una excepción y demuestra unas sobresalientes cualidades generales.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★★

JUNTO al 1.8 i.e, el 1.9 TD supone el alto de la gama Tempra. Son coches familiares pero de altas prestaciones y un nivel de equipamiento superior. Situándose en el escalafón inme-

diato al Tipo, suponen una familia de prácticos turismos medios con unos precios asequibles y unos buenos rendimientos en todas sus versiones.

Al volante de los Tempra se nota de inmediato una facilidad de manejo y una docilidad ya conocidas en su antecesor de menor tamaño, el Tipo. Noble y neutro en sus reacciones, el coche resulta muy agradable mientras no le busquemos las cosquillas con una conducción más deportiva de lo habitual. La dirección, perfectamente asistida (incluida en el equipo de serie) pa-

ra ser cómoda y descansada, se vuelve entonces imprecisa.

El Fiat Tempra turbodiésel es lógicamente más pesado que el Tipo con la misma motorización y, en consecuencia, dispone de unas prestaciones ligeramente inferiores. Pero no obstante, las cifras registradas siguen siendo más que satisfactorias.

Nada más girar la llave de contacto se pone de manifiesto el origen diésel del motor mediante su característico ruido y unas vibraciones que casi desaparecen durante la marcha. El motor 1.9 turbodiésel

protesta por debajo de las 2.200 revoluciones por minuto y necesita girar por encima de este régimen para rendir lo que lleva dentro de forma suave y eficaz. Esta peculiaridad mecánica supone un comportamiento perezoso en ciudad, donde no se aprecia en absoluto el potencial verdadero.

En carretera, la cosa cambia y el cuatro cilindros de inyección directa sobrealimentado se muestra muy homogéneo y equilibrado en su comportamiento. Un peso importante y unas suspensiones volcadas hacia el confort, tampoco

permiten fantasías en las curvas y si se quiere aprovechar la nobleza general del coche habrá que evitar cualquier alegría. Las largas distancias, donde se supone que un buen turbodiésel debe jugarse su prestigio, no son ningún problema y los kilómetros son contabilizados por el tacómetro sin aparente esfuerzo ni cansancio en la conducción.

A ello ayuda en gran medida la excelente habitabilidad de la carrocería Tempra. El conductor, al igual que los pasajeros, dispone de mucho espacio y gracias al volante regulable, se acopla fácilmente a una posición cómoda en largos trayectos. Sin embargo, para estaturas ya importantes, una banqueta algo sobreelevada respecto a lo normal, limita un tanto el espacio hasta el techo.

Otro argumento esgrimido por el motor Fiat es su bajísimo consumo a pesar de sus elevadas prestaciones. Sin apurar toda la potencia de sus 92 caballos, un depósito puede alargarse más allá de los mil kilómetros sin dificultad.

En el Tempra se pone de relieve el esfuerzo que la marca italiana ha realizado últimamente en cuanto a la calidad de sus materiales y acabado de fabricación. En ello ha superado al Tipo, mucho más sencillo en sus diseños y modesto en su estética. Con detalles muy cuidados en su interior, tapicerías de tejido agradable y un espacio bien aprovechado, el Tempra TD SX es un acogedor familiar que no renuncia a devorar kilómetros con sorprendente facilidad. Su precio y equipo terminan de redondear esta interesante oferta para quien aspire a recorrer kilómetros sin problemas y de forma barata. ○



VOLUMEN INTERNO
El habitáculo se aprovecha de una carrocería dimensionada para ofrecer el máximo espacio. El conductor dispone de un buen reglaje de distancia y altura del volante, pero la banqueta resulta un poco alta.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 1 929 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 82,6 mm. Carrera 90 mm. Compresión 19,2 a 1. Potencia máxima 92 CV (66 Kw) a 4 100 rpm. Par máximo 19,4 mkg (186 Nm) a 2 400 rpm. Alimentación: inyección directa, turbocompresor e intercambiador de calor aire/aire. Combustible: gasóleo.

TRANSMISIÓN: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1 000 rpm: 9,8 km/h. En 2ª a 1 000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1 000 rpm: 22,7 km/h. En 4ª a 1 000 rpm: 30,2 km/h. En 5ª a 1 000 rpm: 42,4 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: opcional.

SUSPENSIÓN: Delantera: McPherson, brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora. Trasera: independiente, brazos tirados y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/60 R 14 T. Llantas de chapa de 5,5 J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1 160 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

VISIÓN EN COLOR
La adopción de paneles de cristal líquido ha pasado de moda y, además, no es tan legible como los analógicos.



RÁPIDO
Compartido con el veloz Fiat Tipo, este motor no desmerece en el más pesado Tempra..



PEUGEOT 405 GRDT LA NUEVA GENERACION

El 405 se ha puesto al día en cuanto a detalles interiores fundamentalmente. En el caso de la versión diésel más potente, la cosa ha ido más lejos y un nuevo motor marca la pauta futura.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

PARA esta temporada, los 405 diésel han sido potenciados por la marca con un motor completamente nuevo. Se llama, según la nomenclatura de fábrica PSA, XUD 9 TE y, ya conocido en

el ZX, rinde una potencia de 96 caballos. Su cilindrada pasa a ser de 1.905 sustituyendo a los 1.769 del anterior propulsor, al que no supera por mucha potencia (tan sólo 2 caballos) pero sí en cuanto a respuesta mediante un valor de par muy mejorado (más de 1,6 mkg) que se rinde a un menor régimen. El bloque es completamente nuevo, de fundición y paredes delgadas que mejoran la refrigeración. Esta, y a diferencia del bloque de gasolina, se diferencia en que se han instalado láminas entre cada uno de los cuatro cilindros para mejorarla. La ar-

quitectura de las partes móviles ha adquirido además una configuración especial para mejorar el reparto de esfuerzos sobre las piezas; y así, por ejemplo, se ha reducido en un 25 por ciento la presión de las bielas sobre el pistón, algo muy deseable en este tipo de motores de compresión elevada.

La distribución recibe una correa dentada de última generación con un tensor de nuevo diseño que reduce aún más el posible mantenimiento de este importante órgano. La culata de aleación ligera también está mejor refrigerada que en el mo-

tor anterior y mejor preparada para resistir los bruscos cambios de temperatura, siendo por esta misma causa las válvulas de escape de un mayor espesor.

Respecto a la alimentación, Peugeot ha mejorado mucho la respuesta en frío y, al contrario de lo que sucede normalmente en un motor diésel, las bujías continúan calentando la cámara de combustión después de la puesta en marcha por un periodo de hasta tres minutos. El intercambiador de calor, que recibe el aire fresco del insonorizante bajo la chapa del capó, reduce la

temperatura del aire de admisión en 30º cuando se rueda a una velocidad de 100 kilómetros por hora.

El resultado llevado a la práctica es un motor que empuja de forma asombrosa desde muy abajo en su curva de régimen y que, si no ha mejorado significativamente sus prestaciones, sí se ha hecho más agradable y eficaz en todo tipo de carreteras.

Hablando ya del resto del coche, el nuevo 405 GRDT no difiere en sus líneas maestras de sus antecesores. La marca ha optado por un continuismo en fiel armonía con sus seguidores, permitiéndose tan sólo adaptar la forma trasera a semejanza del 605. Esto da al conjunto un aspecto más compacto y mejora el acceso posterior para cargar el equipaje. Aquí se echa en falta un asiento abatible por partes, que mejoraría sensiblemente las posibilidades en este aspecto.

Los interiores han merecido una completa revisión estética. El salpicadero recibe un cuadro de instrumentos en el que también se nota la influencia del 605 y el aspecto mejora drásticamente todo lo anterior conocido en este modelo.

El 405 se ha distinguido siempre por un comportamiento muy firme, demasiado en ocasiones para ofrecer un buen confort a sus ocupantes. Ahora, y en una deferencia hacia su clientela, Peugeot ha dotado al 405 de unas suspensiones de una mejor absorción de las irregularidades de la carretera, pero sin perder la estabilidad que le caracterizaba. Las modificaciones que ha recibido la estructura de la carrocería a la altura de la unión entre el piso y el bloque delantero, mejorando la rigidez, también han contribuido a este excelente comportamiento. ○



COMO UN SOFA
Tras una primera impresión, los asientos del Peugeot resultan muy confortables, pero en un viaje largo resultan excesivamente blandos y cansan la espalda.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 21,8 a 1. Potencia máxima: 92 CV (67,5 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 20,4 mkg (196 Nm) a 2.250 rpm. Alimentación: Inyección, turbocompresor e intercambiador de calor aire/aire. Combustible: gasóleo.

TRANSMISIÓN: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,7 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,13 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS: delanteros: discos. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: no.

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente McPherson y barra estabilizadora. Trasera: independiente McPherson y barra estabilizadora.

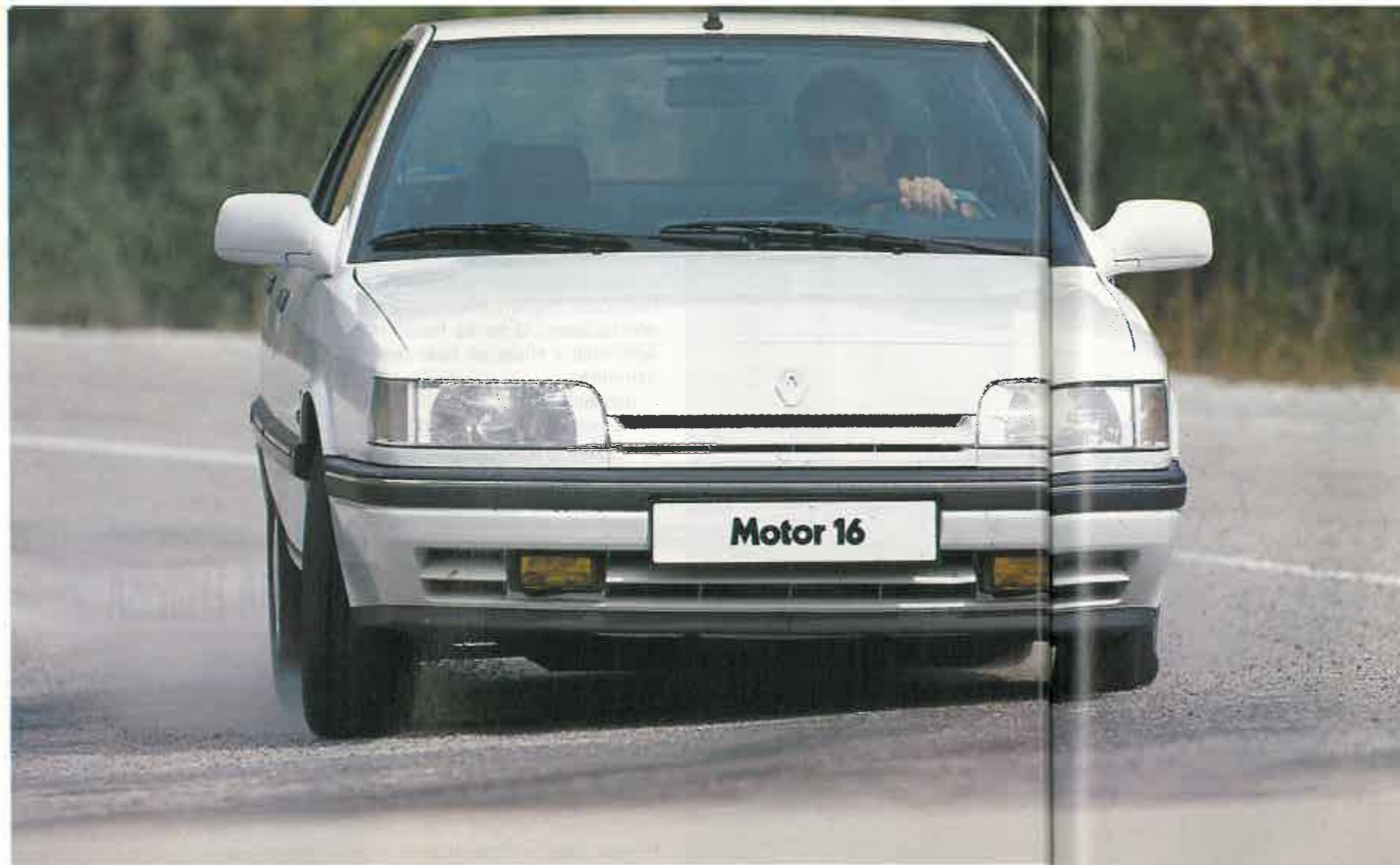
RUEDAS: Neumáticos: 185/65 R 14H. Llantas de chapa de 5,5 J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.150 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

ESTÉTICA INTERNA
Toda la consola es de nuevo diseño y se han mejorado bastante las calidades de los materiales.



MEJOR RESPUESTA
En el nuevo motor no se ha incrementado prácticamente la potencia, pero se ha aumentado en gran medida su fiabilidad y respuesta a medio régimen.



RENAULT 21 TURBO DX CON TODO EL EQUIPO

Renault sigue fiel a su brillante propulsor diésel turbocomprimido que ya ha sido apreciado por un buen número de conductores. Su completo equipo y su confort de marcha hacen el resto.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★

DENTRO de la extensa gama de los R-21, destaca con luz propia el diésel turbocomprimido. Se trata de una motorización a la que la marca (y los usuarios) han tomado un particular

afecto y que se mantiene en candelero al cabo de los años gracias a su buen rodar y que le han merecido ser uno de los 21 más apreciados. Los 88 caballos que sobre el papel pueden resultar algo modestos, se hacen aprovechables al máximo en todo tipo de circunstancias y el Turbo DX es de esos diésel que pasan por ser de gasolina, tanto en rendimientos como en comportamiento. Sin embargo, el mercado demanda mayor dinamismo en la puesta al día de los modelos y ya se espera desde hace un tiempo una revisión mecánica de este pro-

pulsor, máxime cuando su hermano pequeño, el R-19 Turbo D, ya le supera en prestaciones y técnica. No se trata pues de un coche especialmente brillante en cuanto a respuestas fulgurantes o registros de cronómetro explosivos, pero se mantiene en un nivel muy honesto y fiable que convence al comprador de este tipo de berlinas medias. Hecho para servir y para durar, el 21 Turbo DX gana la confianza del conductor día a día como un trabajador incansable.

En carretera, un par motor elevado y un buen escalonamiento del

cambio permiten mantener cruceros superiores a los que cabría esperarse de esta potencia. En este sentido y en confort (vibraciones) supera ampliamente al 21 diésel atmosférico y justifica su elección y la diferencia de precio para quienes salgan más a carretera.

El comportamiento es excelente durante el llaneo tranquilo y las curvas en vías con buen firme. Con una amortiguación confortable pero lo suficientemente firme para evitar molestos balanceos y con una excelente insonorización, el interior del 21 acoge perfectamente a los viaje-

ros de largo recorrido. En curvas de montaña, el comportamiento acusa una clara tendencia a irse de morro cuando se entra muy fuerte. El peso suspendido del cuatro cilindros longitudinal no permite muchas alegrías en este sentido y no gusta de estilos bruscos en la conducción.

Entre la amplia oferta de los 21, el Turbo DX encaja dentro del segmento más rutero, donde se busca el menor costo por kilómetro, la mejor media en el viaje y el mejor confort de marcha.

Los interiores han sufrido un importante avance frente a la competencia alemana o japonesa. Renault se está poniendo a la cabeza del mercado en este sentido y el esmero de la marca se traduce en un aspecto impecable de los distintos componentes que recubren el acero de la carrocería. El habitáculo respira calidad por los cuatro costados, y no sólo en los materiales, sino también en la ergonomía y funcionalidad de asientos, mandos e instrumentos.

Pero donde Renault ha apostado más fuerte en los últimos años en nuestro mercado es en la dotación de equipo en serie para sus modelos. La incorporación del aire acondicionado en toda la gama 21, a finales ya del 89, marcó un hito que ha distanciado a Renault en el campo de la oferta hacia sus clientes. El Turbo DX adopta el nivel de equipamiento Broker, es decir, de los más elevados de la marca, que ofrece de serie un paquete muy nutrido de lo que en otras marcas son carísimas opciones.

En el r-21 Turbo DX, el cliente encuentra a un viejo amigo. Fiel, eficaz y con una importante aportación hacia el confort y bienestar de sus ocupantes.

TODO A MANO
El estudio de la ergonomía de los mandos y los instrumentos ayudan a que el R-21 sea muy agradable y fácil de conducir.



SIN VARIACIONES
El turbodiésel de 88 caballos prosigue su larga y eficaz andadura sin que la marca considere necesario someterle a una revisión.



INTERIORES CUIDADOS
Los interiores del Renault son los más acogedores y confortables para viajar. Los acabados y la calidad de los materiales superan en mucho al de sus rivales. El aislamiento del habitáculo es, así mismo, el mejor.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.068 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 69 mm. Compresión: 21 a 1. Potencia máxima: 88 CV (65 Kw) a 4.250 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (178 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba rotativa más turbo. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mando con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delanteras: Independiente de tipo McPherson con triángulo inferior muelles, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Brazos oscilantes con cuatro barras, perfil en V, amortiguadores y barras estabilizadoras.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 RT 14. Llantas de aluminio de 5,5 J X 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.140 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 l.



ELIPSE
Las formas elipsoidales del Hyena guardan el emblemático carisma Lancia.

EL apasionado vendedor holandés de coches clásicos, Paul Koot, propuso en su día a los continuadores de Ugo Zagato realizar una serie limitada sobre un Lancia Coupé. Hace ya más de veinte años que la unión de las dos marcas viene dando sus bellos frutos en forma de los Lancia Appia Sport, Flaminia Zagato, Flavia Sport y Fulvia Sport. Koot, acérrimo aficionado a los deportivos italianos y a Lancia en particular ha perseguido esta idea desde 1990, viendo ahora recompensados sus intentos de ver rodar un auténtico coupé latino con una mecánica de excepción.

La materialización de las prime-

ras maquetas salieron del lápiz del diseñador Marco Pedricini y el pedigrí del coche quedará asegurado con una limitación productiva de tan sólo 75 ejemplares del Hyena. El proyecto sufrió un retraso importante al volcarse Zagato en la creación del «monstruo», el Alfa Romeo SZ. Además, la empresa ha tenido que luchar contra otro problema, la resistencia de Lancia hacia el proyecto. La marca de Turín se ha mostrado reacia a entregar 75 unidades del HF Integrale sin carrocería a Zagato y se ha hecho de rogar. La posibilidad anunciada de la probable interrupción en la producción de la versión de serie del coche Campeón



MECÁNICA ORIGINAL
Motor, transmisión y suspensiones no varían respecto al HF Integrale.



LANCIA DELTA HF INTEGRALE HYENA
DEPREDADOR DE LA CARRETERA

Va a ser presentado oficialmente en el próximo Salón de París la nueva creación de Zagato. El Hyena toma la base mecánica del Lancia HF Integrale para recibir todo el alarde estilístico del carrocerero italiano.

PEDIGRÍ DEPORTIVO
El biplaza de Zagato exhibe el anagrama de los Lancia de nobleza avalada por seis Campeonatos del Mundo.



EXCLUSIVIDAD ASEQUIBLE
Un precio franco fábrica de diez millones de pesetas hace muy interesante al Hyena respecto a otras realizaciones de serie limitada.

FICHA TÉCNICA



MOTOR: Delantero transversal, cuatro cilindros en línea. Cilindrada 1.995 cc. Potencia max 210 CV a 5.750 rpm. Par max 31 kgm a 3.500 rpm. **TRANSMISIÓN:** Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. **DIRECCIÓN:** Cremallera asistida. Diámetro de giro 10,4 metros. **FRENOS:** Discos ventilados/discos. **SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente Traser: Independiente. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 ZR15. Llantas De magnesio 7,5 x 15. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.100 Kg. **PRESTACIONES:** De 0 a 100 Km/h 6,6 segundos. Velocidad máxima 219 km/h.

del Mundo de Rallyes, hicieron tambalearse la realización del Hyena. La firma Lusso Service Holland, a la cual pertenece Paul Koot, se halló ante el problema de importar a Holanda los coches completos para allí desmantelarlos y después volverlos a mandar a Italia para su preparación por Zagato. Algo muy complicado y con graves inconvenientes legales.

El Zagato Hyena respeta la base mecánica original del Lancia HF Integrale. La carrocería está conformada por una superestructura de acero que soporta paneles de aluminio y, en el caso de las puertas y capós, de sofisticada fibra de carbono encargada a la firma francesa espe-



burbuja, tan característico de Zagato, está, sin embargo, presente en los volúmenes de esta llamativa carrocería. El conjunto, resulta veinte centímetros más bajo que el HF, dotando al Hyena de una estampa inconfundiblemente deportiva. Sin embargo, y al contrario de lo que sucede en otras carrocerías de Zagato, la sensación en ambos asientos delanteros no resulta en absoluto claustrofóbica. La pronunciada curvatura de los montantes evita, en gran parte, cualquier agobio tan frecuente en los pequeños deportivos. El suelo, por su parte, queda bastante bajo y se conservan las mismas medidas de rueda. Éstas están realizadas por la firma Tecno-

cializada M.O.C. de Chavignon, cerca de la ciudad de Soisson. Gracias a estos materiales, el peso del coche ha sido rebajado 200 kilos respecto al Integrale de serie. La distancia entre ejes sigue siendo de 2.475 milímetros y el motor transversal de 16 válvulas encuentra un posicionamiento bastante adelantado en el vano. Por ello, han sido modificados los anclajes de las suspensiones y la ubicación de los radiadores. Las líneas generales, muy suaves y sencillas, se terminan frontalmente en un morro muy estilizado. La calandra y los faros rematan la forma elipsoidal que está presente en todos los ángulos del Hyena. El concepto de doble

magnesio. Este primer prototipo será el que conozca el público ahora en el Salón de París. Zagato ya dispone de los primeros 18 chasis en los que trabaja y las versiones definitivas diferirán en algunos detalles. Para las 20 primeras unidades ha recibido un encargo del siempre ávido, para este tipo de vehículos, mercado japonés. El atractivo precio estimado para optar a uno de los 75 Hyena es de diez millones de pesetas franco fábrica. Esta cifra distingue al Hyena de los supermonstruos y supercarros de la carretera como el Jaguar XJ 220 o el Bugatti EB 110, sin renunciar a un linaje avalado por seis campeonatos del mundo de rallyes. La entusiasta iniciativa holandesa de Paul Koot, parece que va a tener finalmente una bellísima respuesta italiana.

Glancarlo Perini

MAZDA

LO QUE HAY QUE SABER

ACLARAR LOS TERMINOS

CUALQUIER persona poco aficionada al automóvil pregunta sobre algunos términos que no comprende al leer una prueba de un coche. Aunque cada día tratamos de explicar el comportamiento de un vehículo con un lenguaje más sencillo, siempre quedan palabras que el ciudadano que no sabe de coches no entiende. **Par motor** o **desarrollos largos** son expresiones conocidas para nosotros y que tratamos



de no poner o por lo menos decirlos con otras palabras. Cuando se lee que un motor desarrolla 55 caballos de potencia, en principio nadie debe exponer ningún tipo de dudas pero si se dice que desarrolla 9 mkg. de par, la cosa cambia. El **par motor** es una medida física que se puede definir, en el caso de un motor de explosión, como el esfuerzo torsional que ejercen los pistones sobre el cigüeñal. Se mide en metros/kilo o Newton/metro y cuanto más alto sea el valor y menor el número de revoluciones a que se alcanza, mejor. Es decir, entre dos motores de similar potencia, el que tenga más par será más brillante y si tienen igual par habrá que mirar el que lo consiga a un menor régimen. Si miramos una gráfica con las curvas de potencia y par, en el primer caso es una línea ascendente que en el momento de superar el régimen de **potencia máxima** empieza a bajar y cuanto más plana sea la segunda mayor rendimiento desarrollará el motor. La línea plana significa que un tanto por ciento muy elevado del valor del par se manifiesta prácticamente en todo el margen de revoluciones del motor. En la práctica, el coche se recupera en marchas largas de forma brillante, lo que significa un menor empleo de la caja de cambios y un consumo más bajo. En los motores de competición es distinto. El valor del par sí que debe ser elevado pero se consigue a un régimen cercano al de potencia máxima porque sólo interesa potencia en alta. En motores de gasolina, el par motor se alcanza, por lo general, entre 2.000 y 4.500 revoluciones por minuto y en los diésel la cifra baja a 2.000 o menos. Por lo que se refiere a los **motores americanos**, que

son la mayoría de seis u ocho cilindros, el régimen de potencia máxima es mucho menor que en los europeos y el par motor se consigue a regímenes bajísimos.

Otro tanto ocurre cuando se dice que un determinado modelo tiene un **desarrollo de la transmisión** muy largo; el usuario normal no sabe muy bien qué quiere decir. Con cuatro reglas básicas resulta muy sencillo. Ya sea un cambio manual o automático, todo depende de las relaciones de las diferentes velocidades y el grupo cónico. Lo primero quiere decir



nuto es de 35,7 kilómetros por hora, por una sencilla regla de tres, a las 5.300 rpm. la velocidad teórica sería de 189,2 kilómetros por hora, pero el coche en llano no puede superar los 150. **Desarrollo largo.** Basta con dividir la velocidad máxima entre el desarrollo para ver que el régimen es de 4.201 rpm., cuando podría alcanzar las 5.300 aunque sólo en una bajada muy pronunciada. Si mantenemos esos 35,7 kilómetros por hora pero cambiamos a

las distintas velocidades a las que giran los piñones y lo segundo es el último componente del sistema de transmisión. En definitiva, el valor nos va a indicar a qué régimen gira el motor a una velocidad determinada. En cualquier **ficha técnica**, suele ser habitual el dato de la velocidad a 1.000 revoluciones por minuto en todas las marchas. Para explicarlo, seguimos con el motor de 55 caballos que consigue dicha cifra a 5.300 revoluciones por minuto y la velocidad máxima es de 150 kilómetros por hora. Si la velocidad en quinta velocidad a 1.000 revoluciones por mi-

un motor con una potencia de 140 caballos a 5.000 rpm. y cuya velocidad máxima es de 200 kilómetros por hora, comprobaremos que a dicha velocidad el régimen del motor es de 5.602, es decir, muy superior al de potencia máxima. **Desarrollo corto.** La tendencia en muchos modelos es de desarrollos largos. Los beneficios son una mayor longevidad del motor, un menor consumo a una velocidad estabilizada y un nivel sonoro más bajo. La pega principal es que al girar el motor a un régimen inferior es obligado reducir de marcha al comenzar un repecho o iniciar un adelantamiento.

CRITICA
DE TIENDAS

MOVILNORTE: CONCESIONARIO BMW

AMPLIAS instalaciones, cuidado servicio y atención personal son algunos de los puntos en los que destaca Movilnorte, concesionario oficial de BMW en la zona norte de Madrid.



La amplitud de las instalaciones de este concesionario es realmente elevada, ya que en sus 5.300 metros cuadrados tienen cabida todas las secciones necesarias para prestar una atención completa a los usuarios. La exposición cuenta con 550 metros cuadrados y en su interior se exponen de forma desahogada seis unidades. Otro punto a tener en cuenta es la profesionalidad del equipo de ventas, que cuenta con un stock de 50 unidades para atender cualquier petición. Gracias a un stock como éste, la mayoría de las entregas se realiza de manera inmediata con la excepción de los pedidos específicos, que pueden retrasarse hasta un mes.

70 / Motor 16

La sección de usados dispone de 500 metros cuadrados que alberga un stock que oscila entre 20 y 25 unidades. Todos los vehículos están perfectamente revisados y acondicionados y cuentan con garantías que oscilan entre los 6 meses y el año.

Motos: Es una de las secciones más importantes de Movilnorte y cuenta con un stock de 15 unidades nuevas. También tienen una sección de usadas, motos que disfrutan de garantías que oscilan entre 6 meses y un año.

Taller: Dispone de 4.000 metros de superficie y en su interior tienen cabida todas las secciones necesarias para realizar cualquier tipo de reparación. La capacidad diaria de trabajo de este taller es de 70 unidades; además, en Movilnorte ofrecen a sus clientes un horario continuado de 8 de la

mañana a 8 de la tarde. Un horario que facilita considerablemente los desplazamientos de los clientes.

Recambios: Una sección bastante completa que dispone de más de 2.000 referencias.

Seguros y Financiación: En ambos casos la oferta es muy amplia y admiten cualquier sugerencia que realice el cliente.

Dirección: Movilnorte se encuentra en el kilómetro 1,100 de la carretera de El Plantío a Majadahonda. El teléfono es el (91) 639 56 61.



Atención profesional



Exposición muy grande



DERBI AMPLIA LA GAMA KAWASAKI

La marca española de motocicletas Derbi acaba de añadir los modelos de cross a su gama de Kawasaki.

Estas motos, muy competitivas en su segmento, van a estar disponibles en breve y la gama abarca desde la cilindrada de 60 centímetros cúbicos hasta el medio litro. Como cubicajes intermedios están los de 80, 125 y 250 centímetros cúbicos. También se acaban de anunciar los nuevos precios en la gama Aprilia que, a expensas de que la devaluación de la peseta obligue a realizar algunos reajustes, son los siguientes: Futura Sport Pro, 490.000 pesetas; Europa, Pegaso y Rally, 486.000; y Red Rose, 485.000 pesetas.

rano y que está completando una amplia red de distribuidores. La gama destinada al mercado español, cuya comercialización se iniciará en enero de 1993, abarca un abanico

que se une un vehículo 6x4, también en sus versiones rígido y volquetero.

ERF nació en 1930 y sus camiones se caracterizan por la utilización de la tecnología más avanzada



CAMIONES ERF EN ESPAÑA

CON la presentación de la gama de camiones pesados que en breve se comercializará en España, el fabricante británico de camiones, ERF, inicia la actividad de su filial en nuestro país, filial que se constituyó el pasado ve-

da, tecnología que permite una sensible reducción de pesos de sus chasis. Las filiales creadas en España y Francia por el fabricante inglés son el primer paso de ERF para su expansión en la Europa comunitaria.

AUTOSONIDO

SEGURO GRUNDIG

A PARTIR de ahora todos los autorradios Grundig cuya numeración coincida con la garantía que se acompaña, que hayan sido adquiridos en un concesionario de la red comercial de Grundig España, e instalados en el vehículo propiedad del usuario, es-



rá tan dotados de un seguro contra robo.

La garantía cubre todos los modelos dotados de DSS WKC 3670, WKC 3680, WKC 3841, WKC 3842, WKC 3851, WKC 3870, WKC 3880, WKC 4870, WKC 5000 y WKC 5500.

Quedan excluidos del objeto de este seguro, los accesorios así como los

gastos de instalación o desperfectos sufridos en el vehículo.

La duración del seguro es de un año, a partir de la fecha de la factura de compra, para los modelos adquiridos en el periodo del 1.7.92 al 31.12.92.

El apa-

Guardia Civil, fotocopia de la factura de reparación de daños en el vehículo, el panel frontal extraíble del aparato robado (para los modelos DSS) y, por supuesto todos sus datos personales. Los modelos serán repuestos por otros idénticos o similares en caso de no disponer de existencias del mismo-contrareembolso de la mitad del importe pagado a la compra del aparato robado.

NOKIA 101: TELEFONO VERDE

EL fabricante nórdico de telefonía móvil, Nokia, uno de los líderes en este tipo de tecnología, acaba de lanzar en nuestro mercado su último modelo, el 101. Su característica más diferenciadora es la utilización de la denominada tecnología limpia. Esto significa que se



La nueva batería sustituye el cadmio habitual (una sustancia nociva si no se somete a un tratamiento especial), por metal hidrógeno, evitando el problema de los residuos de cadmio. Este nuevo tipo de batería ofrece además la ventaja de unas superiores prestaciones respecto a las convencionales: mayor capacidad de almacenamiento de energía (30 por ciento), proceso de carga rápida, construcción hermética y larga duración.

Permite un tiempo de conversación de dos horas y veinte minutos o 30 horas en fase de espera. El cargador básico tarda cuatro horas en recargar la batería y los cargadores opcionales realizan este proceso en sólo 30 minutos.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacristales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

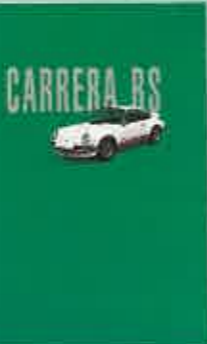
RADIOVOX, S.A.

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

LIBROS

PROTAGONISTA EL CARRERA RS

Los autores Thomas Gruber y Georg Konradshiem acaban de presentar un libro dedicado, en exclusiva, al Porsche Carrera RS. La obra que ahora aparece, se centra en el modelo más sobresaliente de la serie 911, un modelo que ha conseguido triunfar en casi todas las carreras en que ha participado.



Los autores, coleccionistas de modelos RS, hacen un recorrido por la historia del Carrera RS, describiendo desde el primer RS hasta el último de los modelos. El trabajo incluye una lista de los 1.580 Carrera construidos, con los datos de fabricación, color original y extras de cada uno. Del libro se ha editado una serie limitada de 3.000 ejemplares.

SOBRE
RUEDAS

LA LONJA DE LOS CLASICOS

DESDE hace diecinueve años los coleccionistas de coches y motos de época tienen una cita en Francia. Se trata de la Lonja Auto-Moto que se celebra en el Museo del Automóvil de Mougins y que en esta ocasión está prevista para el sábado 31 de octubre y el domingo 1 de noviembre en la que se darán cita 180 expositores de todos los rincones de Francia. En esta ya clásica y tradicional reunión otoñal junto a los coches y



MILLAS DE FOTOS

El magnífico trabajo de nuestro compañero José Luis Aznar en las míticas "Mil Millas" es ahora el objeto admirado de una exposición. Esta exposición recoge las mejores fotografías de este hombre, periodista y fotógrafo, pero sobre todo enamorado del motor y, cómo no, apasionado por los automóviles clásicos y antiguos de los que la carrera italiana es sin duda la más carismática. Las magníficas imágenes, captadas a través del objetivo por Aznar, se pueden contemplar del 3 al 11 de octubre en el "Antic Mercat del Born" de Barcelona.

MIL MILLAS

Fotografías de: JOSE LUIS AZNAR
Presentadas por: Marlboro
Con el soporte técnico de: MITO y ERM
3-11 de Octubre "Antic Mercat del Born"

AUTO RETRO

las motos tienen también cabida viejos juguetes, interesantes documentaciones, modelos a escala, piezas de recambio, cámaras de fotos y multitud de curiosidades.

EN MOTO POR EUROPA

CASI cuatrocientos participantes, entre los que se encontraban quince españoles, se dieron cita a principios de verano para participar en el Rallye Paneuropeo, una



reunión reservada exclusivamente para los usuarios de las Honda ST-1100 de todos los países de Euro-

pa. En esta ocasión, desde Kursaal, el famoso centro cultural de Interlaken, a través de los Alpes y por los impresionantes valles de la zona hasta el borde del Cantón Ticino, los participantes recorrieron más de 350 kilómetros por uno de los parajes más bellos de Europa. Un impresionante recorrido que un selecto grupo de amantes del motorismo de carretera tuvieron el privilegio de disfrutar. Este rallye lo viene organizando ininterrumpidamente la marca desde que la ST-1100 se lanzó al mercado.

S NUEVOS

O

I

S

E

R

P

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off	1.897.500	1.588	54	114	-	-	382,7	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD	2.112.800	1.588	70	147	-	-	382,7	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD E	2.417.000	1.588	70	147	-	-	382,7	-	-	-	-	Serie	-	-

ALEKO

Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
------------	---------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	--------

ALFA ROMEO

33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	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	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	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	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	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 Ie América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	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	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 Ie América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	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	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Permanente 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	-	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	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 Ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 Ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	Serie	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 Ie	3.558.390	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	Serie	43.308	Serie	-	Serie	-	Serie	-

NOTA: El precio de los Alfa 33 1.5 y 1.7 GTC son +Precio llave en mano.

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.108.600	1.987	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.997	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.673.995	3.120	85	130	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.738.100	3.120	65	130	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-

ASIA MOTORS

Roosta 1.8 G	2.233.849	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	Serie	Serie
Roosta 2.2 D Básico	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	Serie	Serie
Roosta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	Serie	Serie

AUDI

80 2.0 E	2.790.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.250.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.455.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.000.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6	4.125.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6 Quattro	4.670.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 1.9 TDI	2.925.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.274.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.556.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.754.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.580.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.8 E V6	4.425.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Aut.	4.700.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Quattro	5.035.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 S4	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.5 TDI	4.265.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	3.990.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.180.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	4.980.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.5 TDI	4.700.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	3.905.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6	4.580.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.130.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe S-2	6.170.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.3 E	5.045.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 3.6	9.350.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 3.6 Aut.	9.350.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie						

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel.(900) 12 35 05

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROËN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

mitsubishi
Tel.(91) 441 33 44

OPHEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

USADOS

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

ganvam

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Coupé CL 1.3	1.366.000	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5			23.000				
Polo Coupé GT 55	1.355.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5			23.000				
Polo Coupé GT Injection	1.470.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5			23.000				
Polo Coupé G-40	1.705.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5						Serie	
Golf 1.4 CL 3p	1.620.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Golf 1.8 CL 75 3p	1.825.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Golf 1.8 GL 75 3p	2.000.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 3p	2.100.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.277.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 3p	2.270.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.692.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.890.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Golf 1.9 GL TD 3p	2.191.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0			43.018	Serie	Serie	Serie	183.819
Golf 1.9 GT TD 3p	2.242.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0			43.018	148.649	Serie	Serie	183.819
Golf 1.4 CL 5p	1.704.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0			43.018	148.649	61.541	183.819	
Golf 1.8 CL 75 5p	1.909.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0			43.018	148.649	61.541	183.819	
Golf 1.8 GL 75 5p	2.084.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 5p	2.184.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.361.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 5p	2.354.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.776.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.974.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0			43.018	Serie	Serie	Serie	183.819
Golf 1.9 GL TD 3p	2.275.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0			43.018	148.649	Serie	Serie	183.819
Golf 1.9 GT TD 3p	2.336.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0			43.018	148.649	Serie	Serie	183.819
Golf Cabrio GL	2.250.000	1.595	75	167	14,0	8,0	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	
Golf Cabrio GLI	2.570.000	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	17.828	104.040	134.592	Serie
Vento 1.8 CL	1.932.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Vento 1.8 CL	2.026.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Vento 1.8 GL	2.128.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL	2.222.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL	2.379.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL Aut.	2.473.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 2.0 GT	2.675.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 CL D	2.070.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0			43.018	148.649	58.173	183.819	
Vento 1.9 GL TD	2.362.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Corrado 1.6 V	3.605.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.151.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8 CL	2.290.000	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL	2.900.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL Aut.	3.115.000	1.984	125	190	12,7	9,3	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT 16V	3.380.000	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT Syncro G-60	4.170.000	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Passat VR6	3.860.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat CL Turbodiesel	2.475.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0			40.421	Serie	Serie	Serie	175.158
Passat Variant 1.8 CL	2.415.000	1.781	90	171	14,2	8,0	457,0			40.421	Serie	Serie	Serie	175.158
Passat Variant 2.0 GL	3.000.000	1.984	115	195	11,5	9,2	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 2.0 GL Aut.	3.200.000	1.984	115	192	12,7	10,1	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT 16V	3.445.000	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT Syncro G-60	4.205.000	1.781	160	210	9,8	10,3	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant VR6	4.050.000	2.792	174	218	8,3	10,7	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Variant VR6 Aut.	4.250.000	2.792	174	215	8,9	12,1	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Variant CL TD	2.695.000	1.588	80	171	16,2	7,1	457,0			40.421	Serie	Serie	Serie	175.158

NOTA: Todos los modelos de la gama Volkswagen están equipados con catalizador.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
440 1.8i	2.290.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	
440 2.0i	2.490.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	
440 GLT	2.715.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
440 Turbo	3.090.000	1.721	120	190	9,0	11,9	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.8i	2.290.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	
460 2.0i	2.490.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	
460 GLE	2.715.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 GLE Aut.	2.865.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 Turbo	3.090.000	1.721	120	190	9,0	11,9	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 S	2.990.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 Turbo	3.390.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLT	4.150.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLT Aut.	4.440.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
940 2.3i	3.640.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 2.3i Aut.	3.740.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.690.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.790.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 GTI Turbo	3.850.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 GTI Turbo S. Wagon	3.890.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 Turbo	3.990.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.040.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0</							

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	--	--
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	--	--
Fiesta XR3i	1160	1000	900	--	--
Fiesta C 1.8 D 3p	890	760	680	--	--
Fiesta CL 1.6 D 3p	890	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	--	--
Escort Laser CL y GL 1.3	--	--	500	440	--
Escort Xtra 1.4	--	--	640	510	--
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	590
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Masky y Xtra 1.6	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	--	--
Escort XR3i	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 1.8 D/1.8 D	1000	900	810	730	690
Escort GTD 1.6	990	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 XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Orión CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Orión Ghia GT y Millio. 1.6	1050	930	840	750	600
Orión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orión Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	--	--
Orión GLD y GLD 1.6	--	--	690	550	--
Orión Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orión GT y Mileano 1.8 D	1300	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 5p	1260	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 5p	1300	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	--	--	--	--
Escort Sport 1.6 1.3p	1450	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Cabrio Nomade 1.6	1530	--	--	--	--
Orión Ghia 1.6 i	1880	--	--	--	--
Orión GLX 1.6	1370	--	--	--	--
Orión CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Orión Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Orión Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Orión CLX 1.6 D	1350	--	--	--	--
Orión Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra CL y GL 1.8 4p	--	--	800	720	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra GL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	--	--	900	810	--
Sierra GL 2.0 1.4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 1.4p	1750	1360	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	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 1.5p	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	1490	1260	1120	950	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1160	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	--	--	1270	1140	--
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	--
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra GLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1090	960	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	800
Sierra Facs CL y GL 2.0	--	--	1480	1250	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	--
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1860	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	--	--	--	--	--
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3150	2700	2460	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	--	--

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3800	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	--	--	--	3440	--
XJS V12 Cabriolet	6350	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4730	4460	3970	3520
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4940	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6060	5600	5130	4460	4010

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1.600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	--	--	--	1350	1150
Delta Integrale	2560	2170	1950	--	--
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	--	--
Prisma 1.5 LX	--	930	790	710	--
Prisma 1.600 IE	--	--	800	680	--
Prisma Symbol	--	1020	930	790	710
Prisma TD	--	1070	970	820	740
Thema 2.0 E	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	--	--	1480	1250	--
Thema GV	--	--	1500	1210	--
Thema Turbo IE SW	--	2530	2260	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	--
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	--
Thema 8.32	--	4300	3700	3330	--
Thema TD	--	--	1340	1140	--
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	--	--
Thema Turbo DS SW	--	2450	2200	1980	--
Deira 1.600 ie	1460	1310	--	--	--
Deira 1.800 ie	1640	1480	--	--	--
Deira 2.0 ie	1880	1690	--	--	--
Deira Turbo Diesel	1850	1480	--	--	--

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	2970
300 TD Turbo	5100	4940	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	2380
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	--	--
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4490	4260	3930	3490	2980
230 TE	3660	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3560	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 S 4 Merc.	5690	5100	4940	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3760	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	3560	3160
500 SE	5570	4760	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4380	3920	3490
560 SEL	6590	5730	4840	4330	3910
300 SL	6600	6200	5800	5080	4320
420 SL	--	--	5500	4880	--
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	--	--	6080	4600	--
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7060	6350	--	--
560 SEC	8570	7340	6610	--	--

MODELO	91	90	89	88	87
Corso 1.0	670	570	510	430	340
Corso Joy 1.2 3p	830	--	--	--	--
Corso Swing 1.2 5p	790	670	610	520	470
Corso 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corso Joy 1.4 3p	950	--	--	--	--
Corso Swing 1.4 3p	820	--	--	--	--
Corso GL	1070	920	780	700	--
Corso GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corso 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corso GL 1.4 4p	950	--	--	--	--
Corso Swing 1.4 4p	850	--	--	--	--
Corso GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corso Swing 1.2 5p	820	700	630	540	--
Corso 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corso GL 1.4 4p	930	--	--	--	--
Corso Swing 1.4 5p	850	--	--	--	--
Corso 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corso 1.5 D 4p	860	750	680	530	480
Corso 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 3p	1240	1060	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	1020	--	--	--
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea., Fts	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.4 5p	1120	1000	--	--	--

OPEL

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	1180	--
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	--	--	720	590	--
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	--	--
Kadett 1.6 TD 5p	1220	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	--	--	720	580	--
Kadett 1.7 D 5p	1040	890	800	--	--
Kadett 1.6 S Caravan	1200	1030	920	820	740
Kadett 1.6 TD Caravan	1300	1100	1000	810	730
Kadett 1.7 D Caravan	1300	1100	1000	810	730
Ascona 1.6 4p	--	--	460	420	--
Ascona 2.0 1.4	--	--	760	680	--
Ascona 2.0 i 5p	--	--	760	680	--
Ascona GT 2p	--	--	700	630	--
Ascona GT 5p	--	--	780	670	--
Ascona Diesel	--	--	690	440	--
Ascona Mania Coupé	--	--	860	670	--
Vectra GL					

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1390	1170	970	870	740
R21 TDE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	---
R21 TXI	1820	1640	---	---	---
R21 Turbo	2340	1980	1650	1480	---
R21 GTD	1480	1260	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	---
R21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	---
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	980	820
R21 Nevada TDE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TDE Fan	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	1380	1210	1090
R25 GTS	1330	1120	1010	910	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TXI	1900	1630	1450	1290	1100
R25 TI	2320	1970	1770	---	---
R25 V6	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1080	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Escape 1.6	2000	1700	1530	---	---
Escape TSE	---	---	---	1390	1010
Escape TDE	2400	2050	1850	1570	1140
Escape TDE Quadra	2650	2220	2020	---	---
Escape Turbo D	2290	1870	1670	1280	960
Escape Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alfa 13 Tubo	5350	4690	4160	3430	2940

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	480	410	---
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	480	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	---	---	---	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	---
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	660	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 SX 1.5 3p	1020	860	780	700	---
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	360
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza 1.2 5p	---	---	---	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	660	560	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1030	840	770	650	590
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	---	---
Ibiza Disc. y Spc.	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	660	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	490	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	490	430
Ibiza GLD	940	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	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	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
Golf CL D 2 p	1180	1000	920	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1080	980	740	580
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	860	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattri	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	660	---
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	---
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	---
Jetta CL TD	1210	1030	890	790	---
Passat 1.8 C L	---	---	---	510	420
Passat 2.0 GLS	---	---	---	690	620
Passat 1.6 CLD	---	---	---	420	---
Passat 1.6 CL D 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	1990	1780	1580	1420	---
Passat CL TD	1540	1380	1250	1120	---
Passat Variant GL 90 cv	1490	1300	1170	990	---
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	---
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	---
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	---
Corrado G 80	2640	2240	1900	1710	---
Santana LX 1.8	---	---	---	480	---
Santana GLS	---	---	---	660	---
Santana GLX GTD	---	---	---	480	---
Scorpio GT	1250	1070	960	810	650
Scorpio GLX	1450	1230	1110	940	750
Scorpio GT 16V	1430	1220	1040	940	---

OTRAS MARCAS					
MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prefide 2.0A WS	2620	2200	1900	1500	1350
Civic CRX 1.6 16V	1950	1650	1500	1270	1140
Accord 2.0 16V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 SL	780	660	600	460	380
980 Turbo	1150	810	740	620	500
990 DSE	950	830	730	620	500
LADA					
Samara	570	490	420	360	---
LOTUS					
Esprit	4630	4200	3800	3250	2760
Esprit HC	5370	4550	4130	3530	3000
Esprit Turbo	6500	5550	5000	4270	3630
MASERATI					
430	5750	4850	4400	3770	3150
Spider	5000	4250	3850	3270	2700
222S	4500	3650	3350	2850	2420
MAZDA					
323 F	2200	1890	1700	---	---
626 High Back	2650	2270	2040	1840	---
626 High Back AWS	2800	2400	2160	1940	---
929	4110	3520	3170	2820	2540
PX7 Turbo	4520	3870	3490	3140	---
RX7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	---
MITSHUBISHI					
Galant 2.0 GT 16V	2460	2050	1840	---	---
MORGAN					
4/4 1800 F 2A	3750	3170	2900	2470	2090
4/4 1800 F 4A	3900	3300	3000	2580	2180
Plus 6 i	4900	4350	3700	3130	2680
NISSAN					
Sunny GT 1.8V	---	1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1450	---	---	---	---
Primera 1.6 SLX 5p	1620	---	---	---	---
Primera 2.0 E GT 4p	2240	---	---	---	---
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2350	2100	1780	1600
300 ZX 3.0 Turbo	4100	3450	3000	2550	2300
Maxima 3.0i	3010	---	---	---	---
SAAB					
900 Turbo 18V	---	2000	1700	1400	1200
900 i 16V Cabrio	3000	2980	2600	---	---
900 Turbo Cabrio	3800	3330	2850	2390	2050
9000 i 16V 2.0	2400	2180	1950	1700	1500
9000 i 18V 2.3	2500	2300	2100	---	---
9000 Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1600
9000 Turbo 2.3 16V	3250	2750	2350	---	---
9000 CD 1.6V 2.0	2500	2300	2100	1890	1700
9000 CD 1.6V 2.3	2500	2340	2100	---	---
9000 CD Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1620
9000 CDT 2.3 16V	3400	2890	2450	---	---
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	---	---
SKODA					
136 GL	520	370	340	290	260
136 L Favorit	560	490	440	---	---
136 L Rapid	570	480	430	---	---
SUBARU					
XI Turbo 4 WD	3100	2600	2350	2000	1800
Coupé 1.8 Turbo 4 WD	2300	1950	1750	1490	1340
Familiar 1.8 Turbo 4 WD	2400	2100	1850	1570	1410
TOYOTA					
Corolla 1.6	2430	2050	1850	1570	1410
Corolla 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	1610
MR 2	2750	2300	2050	1740	1570
Supra 3000	4200	3560	3250	2780	2480
Supra Targa	4400	3700	3400	2880	2500
Camry	1950	1660	1490	1270	1140
YUGO					
45 A	480	410	350	320	---
55 A	530	450	380	340	---
65 A	580	500	430	390	---
Florida 1.4	810	690	620	---	---

VOLVO					
MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GTD	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	---	1300	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1440	1280	980	780
Polar	2100	1900	---	---	---
340 DL	---	---	---	590	450
340 GL	---	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	950	---	---
340 GLD	---	---	---	880	770
360 GL	---	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	---	---	---
440 GLT/GLE	1880	1620	1460	---	---
440 Turbo	2100	1820	1640	---	---
440 GL	1800	1620	---	---	---
460 GLE	1950	1770	1590	---	---
480 Turbo	2150	1970	1770	---	---
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	---
740 GL	---	1530	1360	1070	890
740 Master y 2.0	2100	1890	---	---	---
740 GLE	---	1680	1640	1350	1080
740 GL	---	---	1320	1190	---
740 GLD	---	1440	1230	1090	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	1380	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	1670
760 Turbo Intercooler	---	2540	2390	2050	1820
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 V Royal	2310	---	---	---	---
940 GL y 16V	3000	---	---	---	---
940 Turbo	3270	---	---	---	---
940 2.3 i SW	2500	---	---	---	---
940 16V SW	2850	---	---	---	---
940 TD SW	3100	---	---	---	---
940 Turbo SW	3370	---	---	---	---
960 Turbo	4200	---	---	---	---
960 24V	4400	---	---	---	---

TALBOT					
MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	---	---	---	---	310
Horizon GL	---	---	---	---	340
Horizon GT	---	---	---	---	370
Horizon GLD	---	---	---	---	



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

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

CAMION Mercedes, todo terreno, año 88. Tel. 776 08 39.

AUTO PEREZ DEL SUR
OFERTA
ALFA 164 3.0 V6
2.550.000 ptas
PEUGEOT 205 RALLYE
M-KD, 6 meses garantía
700.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX
M-JT, A/A 6 meses garantía
950.000 Ptas.
Tel: 6 90 60 21

F. TOME, S. A. Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía, 595.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën AX RD, año 90, garantía 24 meses, 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Peugeot 405 MI 16 full, año 91, 18 meses de garantía, 2.450.000 ptas. Sr. Moreno. Telé-

fonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Renault 21 TXE, año 88,

ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën BX 19 TGS, año

F. TOME, S. A. Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën AX 14 TRS, año 88, 18 meses de garantía, 590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
ALFA 90, extras, 50.000 km. Teléfono 549 64 71.
ALFA 75 2.0 A.A., año 87. Tel. 549 57 88.
BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.
CITROËN AX 11 RE 5P, año 88. Tel. 549 57 88.
FIAT Uno 45, año 90, gris metalizado Tel. 549 64 71.
FORD Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono 549 57 88.
FORD Fiesta, año 88, rojo, 56.000 km. Tel. 549 64 71.
VOLKSWAGEN Golf G-60, A.A., año 91, 22.000 km. Teléfono 549 64 71.



VEHICULOS DE OCASION
DE MANOS DE UN AMIGO



GARANTIA TOTAL
ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

garantía 18 meses, por 1.075.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevelunas eléctricos, cierres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 550.000

91 como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat Marbella, año 88, garantía 18 meses. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

¡POR FIN! NIVA DIESEL



Consumo medio
6,9 Litros
Gasoil

**MOTOR
PEUGEOT**

Desarrollado en España
por **DITECNICA**
(la tecnología diesel)

Las prestaciones del gasolina con el consumo de un diesel

DITECNICA TELEFONO (91) 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16





Pol. Ind. Alparache, Parc. 78. Ctra. Extremadura, Km. 29
C/ Dehesa Mary Martín, 19 - P.I. Alparache, Parc. 78
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELEFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiación hasta 36 meses
Contactos Sres. Mera Echavarría Corras
Martínez Peñaacoba



**UNA OCASION
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

**¡ANUNCIENSE
HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe 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.

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 _____



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION
EN 48 HORAS

DESDE **13,9%**

**Teléfono móvil
GRATUITO**



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE
EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56
TALLERES: Tel. (91) 658 11 97

Motor 16

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tels.: 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

Motor 16

Si lo tuyo son las dos ruedas,
no te conformes con
cualquier cosa



**YAMAHA FZR
1000 EXUP
M-MJ
SE VENDE**

TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460)
DE NOCHE: 851 55 77

MERCEDES 300-E
24V, año 90, full equip
Tel. 549 57 88.
MERCEDES 300-E,
full, 38.000 km. Tel.
549 64 71.
MITSUBISHI 3000
VR4, año 92. Tel.
549 57 88.
PEUGEOT 405 SRI,
año 90. Tel. 549 64 71.

RENAULT 21 Turbo,
año 89, muy cuidado.
Tel. 549 57 88.
LANCIA Delta 1.5 LX,
estrenar, procedente
empresa, a matricular,
precio excepcional.
Tels. 725 86 21/22.
KARTS competición,
nuevos y usados. Tel.
(93) 692 18 24.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 806 51 49 - 15 11
FAX: 897 87 05



QUADS

PORSCHE 944, todos
extras, 44.000 km. Tel.
549 57 88.
RENAULT 21 TXE,
A.A., 48.000 km, año
88. Tel. 549 64 71.
BMW 325 IX, todos los
extras, 1.975.000
ptas., garantía 6 meses.
Tel. 725 86 21/22.
RENAULT Espace TXE
7 plazas, aire acondicio-
nado, extras, 1987,
perfecto estado, garan-
tía de 12 meses, 1.500.000 ptas. Tels.
725 86 21/22.
RENAULT 19 TXE,
M-JS, dirección asisti-
da, como nuevo, garan-
tía 12 meses, facilida-
des. Tels. 725 86 21 y
725 86 22.

VW Santana GX5, 110
CV, aire acondicionado,
dirección asistida, garan-
tía, 750.000 ptas. Tels.
725 86 21/22.
**ROLLS Royce Corni-
che**, año 90, negro. Tel.
(971) 24 87 14.
MITSUBISHI Mirage,
cuatro puertas, motor
123 CV, aire acondicio-
nado, dirección asisti-
da, elevallas a las
cuatro puertas, cierre,
piloto automático, equi-
po sonido Hi-Fi, asiento
y volante regulables en
altura, llantas de alumi-
nio, cubiertas 195, en-
trega inmediata,
2.648.000 ptas. Varo-
sa Motors. Teléfonos:
606 51 49/606 15 11.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE
MADRID TEL: 806 51 49 - 15 11. FAX: 897 87 05



HONDA CIVIC

D E I N T E R E S

MITSUBISHI 3000.



VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
Tel: 806 51 49-806 15 11. Fax: 897 87 05

**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi
Eclipse, Toyota Celica,
Honda Civic, Mazda 929



Entrega
Inmediata
todas
unidades y
colores

MITSUBISHI 3000,
222 CV, full equip, Dod-
ge Stealth.
MITSUBISHI Eclipse
GS 16V, motor 2000
INJ, 150 CV, ruedas,
16 pulgadas 0-100, 8,5
segundos, velocidad
máxima: 215 km/h.,
aire acondicionado, ele-
valunas, cierre espejos
eléctricos, cinturones
automáticos, piloto au-
tomático, radio-casete
digital, 6 altavoces, de-
portivo más de moda
del momento.
Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 11.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX.

MITSUBISHI Eclipse
GSX Turbo, motor 195
CV, 4x4, Varosa Mo-
tors. Tels. 606 51 49 y
606 15 11.
QUADS. La más exci-
tante diversión motori-
zada, motos de cuatro
ruedas para todas las
edades, tenemos dife-
rentes marcas (Honda
Suzuki, Yamaha) y mo-
delos, entrega inmedia-
ta, te damos la oportu-
nidad de probarlos, in-
cluso en circuito, no ne-
cesitas carné. Átrévete.
Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 95.
TELEFONIA móvil, di-
stribuidor oficial Olivetti,
seguridad y servicio.

Varosa Motors. Telé-
fonos 606 15 11 y
606 15 11.
MAZDA 929. La dis-
tinción de la más impre-
sionante berlina japo-
nesa, motor 3000, V-6,
24V, 200 CV, dirección
a las cuatro ruedas, ta-
picería de cuero, asien-
tos eléctricos, airbag
para conductor y acom-
pañante, climatizador
digital, techo eléctrico,
equipo de sonido Hi-Fi
con mandos en el vo-
lante, cruise-control,
etc. Varosa Motors. Tels.
606 51 49/606 15 11.
ROVER 216 Vitesse
MGY, color granate,
650.000 ptas. Varosa
Motors.

MERCEDES 190, 2.3,
16V, antracita, full
equip, muy cuidado.
Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 11.
SUZUKI RM 250
Cross, 550.000 ptas.
Varosa Motors.
VAROSA Motors, espe-
cialista del vehículo
nuevo japonés, cuida-
mos de su coche, tam-
bién después de la com-
pra, con amplias instala-
ciones y talleres a su
servicio, stock actual de
más de 70 vehículos,
carretera de Fuenlabra-
da a Moraleja de Enme-
dio, kilómetro 4. Tels.
606 51 49, 606 15 11
y 606 15 95.

MITSUBISHI 3000
VR4, 305 CV, asientos
eléctricos, tapicería de
cuero, Airbag, climati-
zador, compact-disc,
etc., se lo entregamos
ya en cualquier color,
disfrútelo en Varosa
Motors. Tel. 606 51 49
y 606 15 11.
MITSUBISHI Eclipse
GS Turbo, motor 190
CV, 0-100 6,3 segun-
dos, velocidad máxima:
325 km/h.
MITSUBISHI Eclipse
16V, del año 1991,
2.750.000, garantía un
año. García-Prol. Tel.
(91) 541 00 36.
VENDO Buggi Beach,
entero o despiece. Tel.
(96) 287 86 31.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

ECLIPSE GSX.
Probado:
Motor-16, 24 Marzo.
•0-100, 6,5 seg
•Vel. Max. 230 Km/h.
•Consumo a 90, 6,7 L.

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

Motor 16



DE INTERES



LOS VOLANTES QUE SE CONTINUAN FABRICANDO A MANO

Piel cosidas a mano, maderas pulidas artesanalmente y el diseño vanguardista de los estilistas italianos, hacen que los volantes NARDI sean la verdadera distinción de su automóvil. NARDI es el único proveedor de ROLLS ROYCE para volantes de piel.



Importador exclusivo para España **Tripol** Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NISSAN 300 ZX 16 245CV. FULL EQUIPE. AÑO 88. 12.000 KM. NACIONAL	2.950.000 PTAS.
JEOP CHEROKEE LTD. ABS 190 CV 4X4 FULL EQUIPE	4.212.000 PTAS.
SEOP CHEROKEE LTD. ABS 195 CV 4X4 FULL EQUIPE. OCTUBRE 91. 17.000 KM.	3.700.000 PTAS.
FAIGLE TALONTSI AWD. PIEL	4.200.000 PTAS.
COMPAC V6 195 CV 4X4 FULL EQUIPE	6.810.000 PTAS.
DODGE STEALTH 92 101 TURBO 180 CV 4X4 FULL EQUIPE	6.810.000 PTAS.
CHRYSLER VOYAGER LE 3.31 150CV. 4X4 FULL EQUIPE	4.685.000 PTAS.
GMC TRINIA APT CL. V6 3 RL. FULL EQUIPE	3.799.000 PTAS.
CORVETTE ZR1 V8 375 CV. FULL EQUIPE	9.600.000 PTAS.
RANGE V8 EFI. 2 PUERTAS. FULL EQUIPE CON HARMAS. COLOR VERDE. 2800 KI	3.000.000 PTAS.
FIAT UNO 700S. 1.31. 16 VALVULAS. RADIO CASSETTE. GRIS OSCURO METALIZADO. AÑO 87. 40.000 KM.	600.000 PTAS.
FORD SIERRA SPORT 2.91 ELEVALUNAS. TECHO SOLAR. BLANCO R-CY	600.000 PTAS.
LANCHA CLASTER MODEL 208 SEA FERY. 620 W 2 PUERTA BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO.	1.900.000 PTAS.
SONDA RADIO- TELEFONO. AÑO 87	1.900.000 PTAS.

TEL.: (93) 7 52 03 00 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H) FAX: (93) 752 02 48

SUZUKI Samurai, techo fibra, llantas, perfecto estado. Tel. 725 86 22.

ASTRA GSi, a estrenar, procedente de empresa, precio interesante. Tel. 725 86 21.

PROMOCION especial. Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata, información Azcona, 62.

BMW 318i, llantas, techo, español, 770.000 ptas. Azcona, 62. Teles. 725 86 21/22.

MB 23 16V, M-GT, atracita, full, buen estado, siempre garaje, ruedas nuevas, 2.800.000 ptas. Tel. 431 66 40. Sr. Giménez.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep Nissan Patrol GR Nuevos.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS Nuevos.
- Jeep Toyota Rumer TD V6 Nuevos.
- Jaguar XJ-R 15 Nuevos.
- Bugatti EB 110 Nuevos.
- Porsche 959 Nuevos.
- Toyota Celica 2.0 GTi 16V Cabriolet.
- Lamborghini Diablo Nuevos.
- MB. 600 SEC Nuevos.
- MB. 600 SL Nuevos.
- Porsche 911 Carrera (1.870) Clásico.
- Mitsubishi 3000 GT VR4 Nuevos.
- Ferrari F40 Nuevos.
- Rolls Royce Corniche Nuevos.
- Morgan Plus 4-Plus 8 Nuevos.
- Nissan 300 ZX Nuevos.

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

EMPRESARIO. Profesional. No compre, alquile con opción de compra con grandes ventajas fiscales y económicas. Teléfonos 725 86 21/726 17 17. Eurorenta.

LOTUS Excel S.E. año 90, perla. Tel. (971) 24 87 14.

DELTA Integrare 16V, volcado, documentado, 44.000 km. Tel. (976) 38 70 00. Sr. Martínez.
PORSCHE Carrera 4, 1991, todos extras, alarma, Hi-Fi, 2 airbag, control velocidad, climatizador, techo, cuero, 6 meses garantía. Tel. (91) 352 04 25.



OFERTA

- Automóviles nuevos excedentes de flota.
- Máxima tasación, vehículo usado.
- Financiación hasta 60 meses en 24 horas.
- Accesorios, venta y montaje.
- Todas las marcas

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

TELE. 725 86 21
725 86 22
726 11 17



Motor 16



DE INTERES



VENDO O CAMBIO

BMW M5

TECHO, CUERO, RADIO CASSETTE, FULL EQUIP, 50.000 KMS. TEL: (93) 525 76 98

SE VENDE

FORD SIERRA COSWORTH 4X4

(A partir de 10 de la noche) A MATRICULAR TEL: (93) 525 76 98 (93) 68 85 40

VW SCIROCO

AÑO 87 GRIS ANTRACITA A/A. TECHO, LLANTAS. 50.000 KM. 1.300.000 PTAS. TEL: 3 59 63 72 SIRO. DE 7 A 10 NOCHE

PEUGEOT 505 GT DT.

MHS 70.000 KM. CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO. PERFECTO ESTADO. 1.250.000 PTAS. TEL: 3 59 63 72 SIRO. DE 7 A 10 NOCHE

BMW M3, rojo, impecable, 60.000 km, ruedas nuevas, M-KK, 4.100.000, acepto moto o coche como parte pago. Tel. 814 08 92. José Ramón.

MERCEDES 190 nacional, 39.000 km, ABS, aire, llantas de aluminio, dirección asistida, extras, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 471 65 19, mañana, urge.

RENAULT 19 16V, M-NH, sólo 2 meses uso, 3.000 km, blanco, garantía total, vende extranjero por traslado, 1.750.000 ptas. Tel. (91) 386 10 89.

FORD Sierra RS Cosworth, particular, año 87, 2.000.000 ptas. Tel. (93) 872 47 35.

PORSCHE 928-S/300 HP, en perfecto estado, totalmente revisado, por Porsche España. Ahora puede hacer realidad sus sueños, por sólo 2.900.000. Tel. (91) 344 04 18.

MULTAS! Tramitación y gestión por personal jurídico para la posible reducción o cancelación de sus infracciones. Gestafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Información. Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78.

SATURN SC (GM) 2.0L 16V, full equip, M-MT, caprichoso, impecable, gran ocasión. Tel. (91) 314 59 96, noches.

CAMARO RS, estrenar, 209 CV, full equip, muy buen precio. Tel. (91) 314 59 96, noches.

SE VENDE. Mitsubishi Corto Turbo diesel, full equip, 75.000 km, año 87, impecable, defensas. Tel. 259 82 50. Matriculado comercio. 1.900.000.

JAGUAR Coupé 3.6 XJS, impecable, año 90, climatizador, ABS, full, a particular, 4.500.000, acepto ofertas. Tel. (91) 359 41 41, noches.

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 consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5	90	23.000	890.000	Opel Corsa 1.4 4P	91	10.000	870.000
Seat Ibiza SXI	90	31.000	890.000	Opel Corsa GSi	91	19.000	1.125.000
Seat Ibiza 1.6 Crono A.A.	90	21.000	825.000	Opel Kadett 1.8 S Top A.A.	88	34.000	925.000
Nissan 200 SX Turbo 16V F.E.	91	19.000	2.450.000	Opel Kadett GSi A.A.	88	43.000	1.450.000
Nissan Primera 2.0 CLX 16V F.E.	91	17.000	1.875.000	Opel Vectra 2.0 GT F.E.	92	15.000	1.975.000
Audi Coupé 2.2E F.E.	90	26.000	2.590.000	Opel Vectra 2.0 16V F.E.	91	21.000	2.360.000
Audi 80 1.8 E	89	34.000	1.590.000	Opel Omega 2.0 CD F.E.	88	38.000	1.725.000
Audi 100 C.D. F.E.	88	41.000	1.950.000	Peugeot 106 XT 1.4	92	7.000	1.125.000
Seat Toledo 2.0 F.E.	92	17.000	1.725.000	Peugeot 205 GL SP	89	35.000	625.000
Seat Uno Turbo I.E.	91	16.000	1.100.000	Peugeot 405 SRI A.A.	88	45.000	1.225.000
Renault Supercinco Oasis	91	11.000	725.000	Peugeot 405 Familiar A.A.	90	27.000	1.660.000
Renault Clio 1.4 RT	92	1.000	1.175.000	Citroën AX 11 TE	92	11.000	725.000
Renault 19 TSE A.A.	88	32.000	1.125.000	Citroën AX 14 TRS	91	23.000	790.000
Renault 19 GTS	91	25.000	1.075.000	Citroën AX 14 TRD 6P	92	7.000	990.000
Renault 19 TXE	89	38.000	1.050.000	Citroën AX Image 1.4	90	19.100	795.000
Renault 19 Chemade TSE A.A.	90	32.000	1.480.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia	91	18.000	625.000
Renault 21 GTS A.A. 5P	90	23.000	1.750.000	Ford Fiesta XR2i	91	27.000	1.175.000
Renault 21 TXE ABS A.A.	91	17.000	625.000	Ford Escort 1.6 CLX	92	6.000	1.125.000
Opel Corsa City	90	12.000	725.000	Ford Escort XR3i Techo	91	18.000	1.190.000
Opel Corsa 1.2 5 5P	91	7.000	890.000	Ford Escort Cabrio i Capote	91	15.000	1.875.000

SE VENDE

VOLKSWAGEN GOLF CABRIO 1.8 INYECCION QUATTET

TAPICERIA, TECHO Y CARRICOCERIA BLANCO. 30000KMS. IMPECABLE. TEL: 5 23 36 66. PREGUNTAR POR ANTONIO (HORARIO DE COMERCIO)



BASE CENTRAL: CRTA. FUENCARRAL-ALCOBENDAS KM. 12,100 (28049) MADRID. TEL: 3 58 88 91. FAX: 3 58 96 77
NISSAN 300 ZX. 200 SX. 1600 NX.
ENTREGA INMEDIATA. 3 AÑOS DE GARANTIA

DESCUENTOS ESPECIALES!!!

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

Motor 16



Panama Jack a toda vela

La participación de Panama Jack en acontecimientos de carácter deportivo se completa con la figura de Daniel Parrés, actual Campeón de España de Raceboard y Funboard.

Desde Singapur al Caribe, pasando por Grecia o Dinamarca, Daniel Parrés también estará presente en aguas del país como Cádiz, Almería o Gerona.

Este será un año duro y completo en el que esperamos le acompañe el éxito.

Krafft en Ferroforma

La marca Krafft asistió como expositor a la pasada edición de Ferroforma, que se celebró entre los días 23 y 26 de septiembre en Bilbao. La empresa vasca estuvo presente con sus últimas novedades.

Entre los productos que presentó Krafft destaca su nueva gama de adhesivos Krafft-Sader, la gama de silicona provisional Sil-

Trofeo Chrysler

Por primera vez, Chrysler Iberia patrocinará una competición de vela del más alto nivel: el Campeonato de España «I Trofeo Chrysler-Jeep». Dicho evento deportivo tendrá lugar en aguas de la bahía de Santander del 9 al 12 de octubre, y se disputará a bordo de los veleros de la clase First Class 8, un crucero de regatas muy popular en España, y que cuenta con una tripulación de 5 personas.

Ya han confirmado su participación Toño Gorostegui, Jaime Piris, Pichu Torcida e Ignacio Camino, entre otros. Se estima que al menos

CAMPEONATO DE ESPAÑA



tomarán parte en este trofeo unas 40 tripulaciones, en su mayoría de

Cantabria, Barcelona, Madrid, Asturias, Galicia y el País Vasco.



dustriales en forma de grasas líticas, cálcicas y Molykote.

G.M. inaugura polígono

General Motors España, en colaboración con el gobierno aragonés y la Diputación Provincial de Zaragoza, continúa adelante su programa de atracción de inversiones y creación de puestos de trabajo en los alrededores de su fábrica de Figueruelas.

Consecuencia de este esfuerzo fue la puesta en marcha del Polígono de Epila, el año pasado, y la inauguración del Polígono del «Pradillo», situado a las puertas de la fábrica de General Motors España. En él se han instalado, o van a abrir sus puertas en las próximas semanas, ocho proveedores de G.M. España.



Wynn's para gasolina sin plomo

Wynn's ha lanzado al mercado la nueva fórmula de aditivo para gasolina sin plomo.

De nuevo, Wynn's ofrece un producto de máxima actualidad para que los usuarios de la gasolina sin plomo puedan proteger su motor, además de preservar el medio ambiente. Lubrica las válvulas y la parte alta de los cilindros, limpia el circuito de alimentación, evita la formación de suciedades en la cámara de combus-

ción, estabiliza el caudal de los inyectores, asegura la combustión y el rendimiento óptimo del motor y no altera el buen funcionamiento del catalizador y de la sonda Lambda.

Dracmotor, nuevo concesionario BMW

El concesionario oficial de BMW en Tarrasa, Dracmotor, acaba de inaugurar sus nuevas instalaciones, destinadas a cubrir las necesidades presentes y futuras de la población barcelonesa.

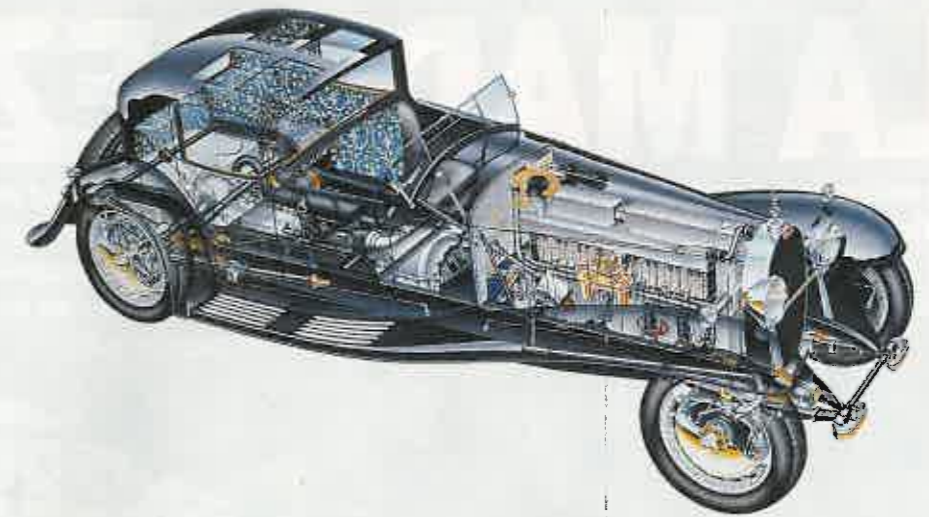
Dracmotor, sito en la avenida de Santa Eulalia, nº 53, de Tarrasa, cuenta con unas instalaciones de



2.000 metros cuadrados de superficie total, de los cuales 500 se destinan a exposición, 150 a recambios, 1.200 a taller y los restantes a despachos y administración.

Peugeot en Japón

Automóviles Peugeot y el grupo Inchcape anuncian que han decidido asociarse para importar y distribuir los coches de la marca Peugeot en Japón. El grupo británico Inchcape ya era socio de Peugeot en la zona del Pacífico (Hong-Kong, Australia y Nueva Zelanda), y está implantando en el Japón desde hace 130 años por medio de su filial Inchcape Dodwell, y es el mayor distribuidor independiente del mundo (350.000 coches/año). Esta red comercial venderá, además de los 205, 309, 405 y 605, ya presentados en Japón, el nuevo modelo que se presentará en 1993.



Un interior tan exclusivo como el del nuevo Gran Auto.

Si quieres entrar de lleno en la élite del motor, puedes hacerlo con el nuevo Gran Auto. Desde grandes clásicos a audaces prototipos. Los coches más fascinantes del mundo del motor tratados con la pasión y el cuidado que se merecen.

Y para celebrarlo contigo, un suplemento muy especial sobre una marca mítica: Bugatti. Lo más exclusivo del mundo del motor te espera en el interior de un Gran Auto.



GRAN AUTO. GRAN CLASE.

AUTO RETRO BARCELONA

LA MADUREZ

La novena edición de Auto Retro Barcelona ha confirmado la madurez de este certamen, capaz de crear a su alrededor la mayor expectación entre los aficionados al pasado de la automoción. Si su apartado de exposición es rico y variado, es sobre todo en lo que respecta a la venta donde la oferta supera con creces lo visto hasta ahora en nuestro país.



Por culpa de la «burocracia» que afecta a algunos estamentos oficiales tanto franceses, como ingleses y españoles, el día de la inauguración de Auto Retro Barcelona faltaban precisamente los dos coches estrella de la muestra. El Maserati 6CM de 1939 y el Mercedes 1500 Targa Florio de 1922. Problemas aduaneros, en ambos casos, han retrasado en varios días la llegada de estos coches, tanto es así que debemos esperar a la semana próxima para mostrarles «eso deseamos fervientemente: su presencia física en el antiguo mercado del Borne de Barcelona».

Mercedes, que oficia como patrocinador principal, ha tenido durante los días que ha durado la espera del Targa Florio, una suficiente y prestigiosa



representación. No por visto y conocido, el 540K Autobahn Kurier del Doctor Barraquer deja de ser una joya incommensurable por la cual pugnan tanto la propia casa madre como diferentes museos y coleccionistas extranjeros. Tampoco pasa desapercibido el 500K Cabriolet de un conocido coleccionista barcelonés. Junto a ellos, otros interesantes modelos dan a la presencia de la marca un especial realce.

En ausencia del Targa Florio, el podio de honor ha sido para el Panhard & Levassor 1902 de Ramón Magriña, sin duda el automóvil de competición más antiguo que hay en nuestro país. El Antic Car Club de Cataluña presenta una nutrida representación de vehículos, haciendo énfasis en sus viejas reliquias como un De Dion Bouton, el La Cuadra de 1900 y un Gladiator de 1899. Como contraste, junto a ellos está el Lotus Elan con



MERCADO A LA BAJA

En un año los precios han bajado casi a la mitad, como es el caso del Ferrari 375 GTB y el Osca 2000.



ESPECTACULARES

Junto al deportivo jaguar Type E, un Mercedes 540 K casi único ejemplar en el mundo.



PRESENTACIÓN EN SOCIEDAD

Un Horch en estado original y a la derecha un Rolls Royce Phantom I recién restaurado.



A LA VENTA

Varios clásicos británicos, como estos Triumph TR 4 y el HRG aún por restaurar.



ORIGINALES STANDS
No sólo la oferta de vehículos atrae, también los numerosos stands, como este de Jack Daniels, se ponen a su servicio.

el que Joaquín Folch ha participado con tanto éxito en el Campeonato Europeo de Históricos.

Otro stand con vehículos de gran interés es el de Freixenet, en el cual se exhibe como estrella un recién restaurado Rolls Royce Phantom I de 1922. Haciéndole compañía cabe destacar un espectacular Horch cabriolet en estado absolutamente original, un Lagonda LG 45 excepcional y un HRG. Numerosos clubs, como el de Andorra con un especialísimo Jaguar E, el

American con un Avanti, el Mini con sus obvios pero encantadores cochecillos que gozan de un creciente interés, el Jaguar con un espectacular SS 100, dan a la muestra no sólo el realce de su presencia sino el calor humano de los aficionados que a su alrededor se mueven.

Sería hipócrita que silenciara y aquí déjenme hablar en primera persona la presencia del stand de Marlboro en el que junto al vehículo que, pese a sus únicos cinco años de vida es ya

un clásico, el Sierra Cosworth de Carlos Sainz, había una exposición con algunas de las fotografías que he realizado como enviado de esta revista en cuatro ediciones de las Mil Millas.

Con ser importante y como hemos visto, de calidad, la parte de exposición no es la que da más vida a Auto Retro. La vida de este certamen está en los más de cien expositores; los stands con vehículos a la venta y los puestos de piezas, libros, y mil artículos que hacen las delicias de los coleccionistas. En este apartado resulta significativa la participación de los amantes de las Harley Davidson, con una vistosa exposición y un activo sector de recambios y accesorios. Al considerar los vehículos a la venta hay que tener en cuenta tres apartados: los comerciantes especializados, los vehículos ofrecidos por particulares y los que van a subasta. Al cerrar estas líneas ésta no se ha llevado a cabo todavía, mientras que los vehículos de los particulares, unos cincuenta automóviles y una veintena de motos, comportan una oferta equilibrada y asequible que va desde un Biscuter, pasando por algunas interesantes motocicletas, hasta algunos deportivos ingleses, italianos y alemanes. La parte del león, empero, se la llevan los que se dedican a los automóviles clásicos como actividad comercial. En este sentido, la estrella es el stand



CLÁSICO DEL FUTURO
Aunque ya es historia, todavía le faltan unos cuantos años para adquirir solera. Se trata del Ford Sierra Cosworth de Carlos Sainz.

MÁS PLUS

Absolutamente estelar resulta la presencia de Mas Plus S.A. en Auto Retro Barcelona. La excepcionalidad de algunos de los modelos presentados hacen que esta firma sobresalga sobre las demás. Veán si no: un Bugatti Brescia, un Osca 2000S, un Lancia Aurelia B-20 y un BMW 327/28 son cuatro joyas prácticamente imposibles de reunir. Junto a ellos, o mejor dicho, eclipsados por ellos están un Marmon, un Nash, dos Buicks, un Austin Healey y un Iso Rivolta.

El único «pero» ha sido la ya citada ausencia, al menos hasta el momento de cerrar estas líneas, del coche que junto al Mercedes Targa Florio compartía el cartel de estrella de la muestra: el Maserati 6CM, un Fórmula Uno de 1939 que había sido conducido por Luigi Villoresi y Alberto Ascari. Recuperado en Argentina, reconstruido

en Inglaterra por el especialista John Danaher, este coche no ha llegado a tiempo para los primeros días de Auto Retro a causa de las mil y una muestras de diligencia de las que han hecho gala tanto los aduaneros británicos como los españoles. Esperamos impacientes ofrecerles la

Mejor imposible

semana próxima la imagen de una joya, tan esperada, que incluso ha atraído la atención de compradores de los Estados Unidos que están dispuestos a hacer el desplazamiento hasta Barcelona. Para ellos las seiscientas pesetas de la entrada no supondrán ningún obstáculo...



de la sociedad barcelonesa Mas Plus, del que nos ocupamos aparte. Impactante también la firma gala establecida recientemente en Barcelona, Auto Stories, en cuyo stand llama poderosamente la atención entre otros, un Jaguar E Lightweight réplica. Para tener uno semejante sólo se precisa llevar un E usado y disponer de quince millones para que nos hagan un soberbio trabajo de preparación a la inglesa. Tampoco pasa desapercibido un Ferrar 275 GTB, verdadero rey entre los deportivos, que ofrecen los conocidos especialistas G&M. Uno de los nombres de mayor prestigio en el sector es el del madrileño Paco Pueche. Como siempre su oferta es de lo más variado, y así desde un Renault de 1912 para restaurar, pasando por un Escarabajo Cabrio o un Citroën Traction, se llega a un Lancia Lambda o un gracioso HRG. Italiibérica es otro de los que ofrecen una gama muy amplia. Así su estrella es un Rolls Royce, pero lo fuerte de la oferta lo componen los deportivos como dos Triumph

TR 4, un de Tomaso Pantera o un Ford Thunderbird.

Cabe citar las preparaciones o las réplicas. Éstas no están muy bien vistas entre los puristas, pero ante un Cobra como el Southern Roadcraft que presenta GTM, no cabe escandalizarse más que, por ejemplo, el Lightweight antes citado. Trescientos ochenta y cinco caballos, suspensiones totalmente regulables, un chasis y unos acabados de primer orden, no son ninguna chapuza. El único sacrilegio es vestirse de Cobra...

Todo esto y muchas más cosas conforman Auto Retro Barcelona como el certamen hegemónico en España. La espléndida muestra de coches, la cada vez más cuidada presentación de los stands, el mercado de piezas amplísimo y variado y las actividades paralelas, le están dando una calidad y madurez que lo sitúan a un nivel absolutamente homologable con Europa.

Texto y fotos: José Luis Aznar

ASEGURE UNA BUENA CARBURACION PROTEJA EL SISTEMA DE INYECCION MEJORE LA COMBUSTION AUMENTE EL RENDIMIENTO



WYNN'S EL EQUILIBRIO IDEAL PARA SU MOTOR



PURA FUERZA



HONDA CB 1000 BIG
98 caballos y el par motor de 8,9 kgm a 6.000 revoluciones por minuto son las características que sitúan a esta moto entre las grandes ruterías al viejo estilo.

SALON DE LA MOTO DE COLONIA

DESPERTAR EUROPEO

Aquellos salones de la moto que parecían verdaderas avalanchas de novedades más que el simple escaparate de toda una industria, parecen haber pasado a la historia y, junto a ellos, la capacidad inventiva y productiva de los fabricantes de accesorios.

Gigi Corbetta
Enviado especial

ESTE último Salón de Colonia ha sido el reflejo de una situación económica mundial de bancarrota. Curiosamente, y por primera vez en muchos años, la industria europea ha tenido un leve conato de revancha contra los cuatro colosales nipones, que se han mostrado cautos en cuanto a modificar sus modelos. En un momento de crisis de mercado, lo más sensato es retocar la gama ya existente, con lo que se consigue abaratar costos y revalorizar los modelos anteriores.

Buena prueba de ello ha sido la política de Honda, que en la CBR



1000 ha introducido un sistema de frenos denominado *Dual Combined Brakes System*, que consiste básicamente en la frenada integral inventada por Moto Guzzi hace veinte años. En la CBR 1000 se han empleado pinzas de freno con seis bombines y, por medio de una combinación de los dos circuitos hidráulicos, ocurre que cuando se emplea el freno delantero actúan ocho de los bombines delanteros y dos de la pinza posterior, mientras que cuando se presiona el freno posterior, se accionan cuatro de los bombines posteriores y cuatro de los anteriores.

Al ver el éxito de la CB 750, Honda ha reforzado el modelo con la CB 1000 Big, una moto clásica al estilo más tradicional y destinada al turismo de cualquier clase, que pasa a ser el buque insignia en la gama CB. La potencia de 98 caballos a 8.500 revoluciones por minuto, los 235 kilos de peso en seco y la distancia entre ejes de 1.540 milímetros, la ubican perfectamente entre las grandes GT del mercado.

También se ha retocado ligeramente la NXR 750 Africa Twin, que luce un nuevo cromado con distintas tomas de aire para alimentar el filtro del aire, ahora situado en la parte superior del motor, y el lanzamiento de la horquilla se ha aumentado en veintisiete milímetros respecto del modelo 92. Junto a esto,

HONDA CBR 1000 F- CBS
Con la incorporación del «Dual Combined Brakes System», la CBR ha alcanzado su máximo nivel de confort y seguridad. Sus prestaciones pueden satisfacer el motorista más exigente.





YAMAHA YZF 750 SP
Destinada a las carreras de Superbikes, esta Yamaha desarrolla 125 caballos de potencia sin preparación.

YAMAHA GTS 1000
El impresionante aspecto del chasis Omega fue uno de los puntos de atracción del Salón.

el motor se ha modificado en diferentes aspectos.

Entre los fabricantes japoneses, Yamaha presentó el mayor número de novedades. Junto a la ya conocida GTS 1000, con chasis Omega y horquilla monobrazo, se vio la YZF 750 SP, una moto súper deportiva destinada a las carreras de Superbikes (OW 02), sobre la cual no se dieron datos relacionados con sus prestaciones. Para el empleo en carretera, Yamaha presentó también otra versión de la YZF 750, denominada curiosamente R, y de talante sensiblemente menos deportivo que la YZF 750 SP.

Para los más jóvenes, se vio la



MOTO GUZZI DAYTONA 1000
La creación del Dr. John ha pasado a tener una transformación para el motor de 120 caballos.

siones externas se han reducido y desarrolla 155 caballos de potencia a 10.000 revoluciones por minuto. El incremento de la potencia, ha hecho necesaria una reestructuración del chasis y de las suspensiones, que se parecen sólo ligeramente a las del modelo anterior. La GSX R 1100 W está equipada también con pinzas de freno delanteras de seis bombines.

Para Kawasaki, el Salón de Colonia ha significado simplemente una participación basada principalmente en retoques más o menos profundos, en modelos como la ZXR 750, en la que se han sustituido las antiguas tomas de aire para la alimentación, por una sola incorporada en el carenado.

En cuanto a la ZZR 1100, cabe

TDR 125, una trail híbrida, atractiva por su aspecto y dotada de un motor de dos tiempos especialmente brioso.

En el caso de Suzuki, la única novedad presentada fue la RF 600 R, que ha pasado a tener una línea estética agresiva y un chasis totalmente diferente al anterior, mientras que la potencia ha subido a cien caballos gracias al nuevo motor, fabricado especialmente para este modelo.

En el caso de la GSX R 1100 W, se ha conservado algo del aspecto del modelo anterior; sin embargo, ahora posee un motor refrigerado por agua y su estructura es muy distinta a la anterior. La inclinación de las cuatro válvulas por cada cilindro es de dieciséis grados, las dimen-



SUZUKI RF 600 R
La línea agresiva de esta nueva Suzuki rinde honor al nuevo motor que la equipa. Su potencia es de 100 caballos.

decir que sus múltiples cambios no han logrado embellecerla, ni tampoco estilizar su aspecto mastodóntico.

Por el contrario, merece una mención la nueva KLX 650 S, que destaca por sus dimensiones muy reducidas, por el nuevo motor monocilíndrico, también muy ligero y compacto, y sobre todo por estar equipada con unas suspensiones que a primera vista parecen de primera calidad.

Sin lugar a dudas, BMW dio el campanazo en el Salón al presentar el nuevo motor boxer R259, que representó el principio de una nueva generación de los motores bicilíndri-



KAWASAKI ZXR 750
En la versión actual han desaparecido las tomas de aire que rodeaban al depósito.



YAMAHA YZF 750 R
Es la versión de calle con la que Yamaha sustituye a la FZR. Las modificaciones introducidas abarcan el chasis y el motor.

ESTILO RACING

Italia siempre es Italia



DUCATI SUPERMONO DESMOCUATRO
La línea superdeportiva de esta monocilíndrica, destinada también a la competición, causó furor.



DUCATI SUPERMONO DESMOCUATRO
No cabe la menor duda que el estudio aerodinámico es de lo más singular.



DUCATI 900 MONSTER
Concebida bajo el más puro estilo deportivo, la Monster es una de las motos más atractivas del momento.



BIMOTA DB2
Como de costumbre, también la DB2 es más atractiva sin carenado. El chasis entreamado y su ligereza son características inconfundibles. La versión totalmente carenada es de gran belleza.



NO SE PUEDE NEGAR que en Colonia la inventiva italiana se ha llevado la palma, gracias a unos pocos modelos que diferentes fabricantes han perfilado con maestría. Por una parte, Bimota ha dado la nota con la versión limitada a cincuenta ejemplares de la Tesi 1D, que se diferencia por tener el carenado totalmente envolvente hasta más allá de la dirección. Junto a ella, la ligerísima y ágil DB2, tanto en la versión totalmente carenada como en la otra, que deja al descubierto algo de la parte ciclística y el motor Ducati de 900 centímetros cúbicos. Todas ellas a un precio prohibitivo. El grupo Cagiva, al margen de los varios retoques practicados en modelos ya existentes, ha llamado la atención con la Ducati 900 Monster; una moto equipada con el conocido bicilíndrico en L, cuya potencia es de 73 caballos y permite a la moto pesar sólo 185 kilos. Su aspecto es tan agresivo que rivaliza con otra gran novedad de Ducati: la Supermono Desmocuatro. Se trata de una moto al

estilo «racing», que está destinada a las carreras de monocilíndricas. La combinación entre su línea estética italiana más hortodoxa y el empleo de materiales compósitos para la reducción de su peso, le confieren un aspecto, sin lugar a dudas, singular. En resumidas cuentas, fue la pequeña estrella del Salón. En casa Guzzi, una sola novedad: la Daytona 1000 biplaza, y un kit de preparación para el motor, que puede elevar la potencia a 120 caballos. Con un ligero retoque en la cilindrada, se piensa homologar la Daytona 1000 para las carreras de bicilíndricas en Superbikes. Al margen de esto, la marca de Mandello del Lario no presentó ningún modelo a destacar. Como se ha dicho en un principio, la inventiva de la industria italiana ha encontrado en Ducati y Bimota, la posibilidad de llamar la atención con los pocos modelos que, sin lugar a dudas, representaban la nota picante de un salón inaugurado bajo el signo de la crisis económica y del conservadurismo.



YAMAHA TDR
125 cc. Ideal para los más jóvenes.

cos BMW, que comenzaron su existencia hace setenta años. Este propulsor está totalmente construido en aluminio, tiene dimensiones más reducidas que las de sus antecesores y se caracteriza por tener dos árboles de levas en cabeza, cuatro válvulas por cada cilindro y la inyección electrónica Bosch. Sus prestaciones son de 90 caballos de potencia a 7.250 revoluciones por minuto, con una cilindrada total de

1.085 centímetros cúbicos. Hasta la primavera de 1993, no se presentarán las motos equipadas con este propulsor, pero se sabe que el nuevo boxer compaginará su existencia con la versión clásica del motor con dos válvulas y carburadores, durante algunos años.

La otra gran novedad de la casa bávara ha sido la K 100 RS, dotada del motor 1100, hasta la fecha utilizado únicamente en la K 100 LT y

«vestida» con una nueva línea estética, en la que destaca su tono más agresivo. Como es de suponer, en la nueva RS se concentran todos los equipamientos que ofrece la marca.

Como estudio futurista, los técnicos de BMW presentaron también la C1, que consiste en el prototipo de una moto monoplaza totalmente carenada, en la que se ha contemplado el empleo del cinturón de seguridad. La C1, teóricamente puede estar equipada con motores cuya cilindrada va desde 125 centímetros cúbicos hasta 1000.

La confirmación de que Triumph

MOTO GUZZI DAYTONA 1000 BIPOSTO
Aunque parezca un contrasentido el aspecto deportivo de este modelo se ha modificado con la incorporación de un asiento para el pasajero.



KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

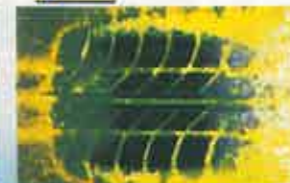
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



DISTANCIA FRENADO
FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO
15% MÁS EFICAZ*

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA
RIESGO DE ACUPLANING: 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. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN



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

TRIUMPH TIGER 900
Es la primera trail de la nueva generación de Triumph. Utiliza el motor de la antigua Daytona.



NUEVA TRIUMPH DAYTONA 900
Una moto deportiva al estilo inglés.

es una realidad cuya actividad está enfocada hacia el futuro, fue la presentación de la Tiger 900; una trail de aspecto poderoso y sobrio que utiliza el motor tricilíndrico de la Daytona, adaptado al uso del todo terreno. La potencia de 85 caballos y el peso de 209 kilos sin gasolina en el depósito, son connotaciones que a primera vista la sitúan en un lugar competitivo.

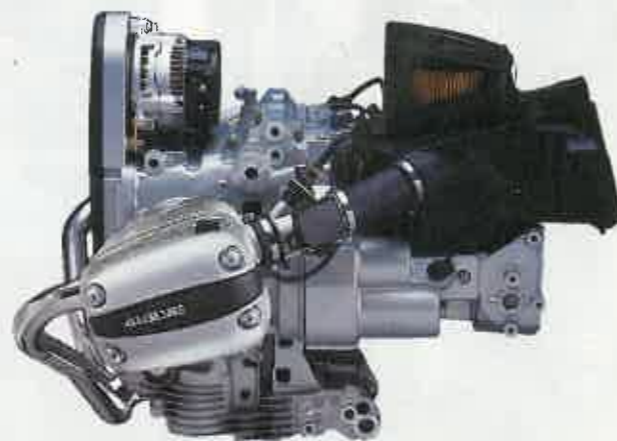
La Daytona 900 fue la otra novedad de Triumph: se trata de un modelo de corte deportivo, que ahora emplea el motor de 885 centímetros cúbicos, en lugar del ya conocido tres cuartos de litro. Su aspecto es muy deportivo pero clásico, y recuerda en cierto modo a las *special* británicas de hace unos años aunque, en todas las Triumph, la presencia de componentes japoneses es más que abundante.

En relación al mal gusto de la gran parte de los motoristas alemanes, el Salón estaba abarrotado de transformaciones *choper* y *custom* exageradas, realizadas por preparadores locales, que con base de Honda, Harley Davidson, Kawasaki y Moto Guzzi, han logrado dar rienda suelta a su horterismo para satisfacer a una clientela exhibicionista que crece por momentos. ○

KAWASAKI KLX 650
Es una de las trail más esbeltas y ligeras del mercado.



BMW K 1100 RS
Con una nueva línea estética y equipada con el motor de la K 1100 LT, la RS se convierte en el buque insignia de BMW. El motor Boxer R259 representa un futuro prometedor.



CONTINUIDAD
Pese a sus amenazas de abandonar las competiciones, con el Lancia 037 ha alargado su actividad hasta el año 1992.



100 VICTORIAS

EL RECORD DE MEDARDO PEREZ

No hay muchos pilotos españoles que puedan presumir de 100 victorias. Con una cierta modestia, un piloto canario, Medardo Pérez, acaba de conseguir su victoria número 100 en la pasada Subida a la Cruz Grande, 20 años después de la primera prueba en la que participó, a bordo de un BMW 2002 Ti, apenas preparado, en Grupo 2.

PRECISAMENTE ganar en el primer rallye en el que participó, fue la razón por la que se enganchó en el automovilismo. Dadas sus posibilidades económicas, dispuso de varios BMW, hasta que la proliferación de victorias con esta marca le llevaron a la categoría de piloto oficial de Sauermann Competición, ganando en total 55 carreras con diferentes vehículos de la mar-

ca bávara: 2002 Alpina, 320 Eggenberger y 323i Hartge.

Porsche fue su siguiente marca y con un 911 SC sigue cosechando victorias hasta que prueba fortuna con un Renault 5 Turbo de grupo B, con el que cuenta sus participaciones (cinco en total) por abandonos, incluido un incendio y una fuerte salida de carretera, algo poco frecuente en su dilatada carrera. Tras un

breve retorno a Porsche, se hace con un Lancia 037 del departamento de competición de Abarth, con el que logra su viejo sueño de ganar algunas carreras en la Península, ya que hasta entonces, Medardo se había limitado a participar en las Islas. El Rallye de Orense es el rallye en el que cumplió este objetivo, pero fue el Rías Bajas, por delante de Beny Fernández con el Opel Kadett



UNA GRAN ALIANZA
Durante su unión a la marca BMW, Medardo Pérez obtuvo el mayor número de victorias.

oficial, donde se produjo el momento más brillante de su actuación en Galicia con aquel legendario coche.

Durante toda su última etapa (por ahora), Lancia ha sido la marca de su fidelidad. Tras el 037 llegó un Delta Integrale, con el que logró el campeonato canario de Rallyes Secretos en tierra.

Su centenar de victorias abarca distintas épocas y diversas competiciones: fue el primer piloto canario en ganar un Rallye del Campeonato de España; también el primero en lograr triunfos en la Copa de España. En sus 21 años de actividad, a menudo interrumpidos, ha participado en 176 pruebas, sumados rallyes, subidas en cuesta y rallyes secretos. La última (siempre, por ahora), la prevé Medardo para el 31 de este mes de octubre, con ocasión del Rallysprint de Llano Negro, precisamente donde nació y vivió sus años de infancia, en el seno de una acomodada familia de ganaderos y agricultores.

Aunque en los últimos años, a partir de la temporada 89, Medardo renunció a cualquier patrocinio y a renovar su flota de vehículos, para ir retirándose paulatinamente, su



LÍDER Y PIONERO
Fue durante su etapa con Lancia cuando se adjudicó el primer campeonato de Rallyes Secretos celebrado en Canarias.



HACIENDO HISTORIA
Pérez se ha convertido en toda una institución del automovilismo canario.

trayectoria, sus triunfos y su modo de ser han marcado toda una época del automovilismo canario, siendo el precursor de quienes hoy día compiten fuera del recinto isleño, llevando el nombre de Canarias a las pruebas nacionales y mundiales: Capdevila, Ponce, Avero o Monzón. Los valiosos vehículos de competición y los cientos de trofeos y recuerdos, son conservados por Medardo en una especie de museo particular, para su propio deleite y el de sus amigos más próximos. ○

Juan José Alonso Prieto



ETAPA DE TRANSICIÓN
Sin duda alguna la que tuvo a mediados de los años 80, cuando empezó a correr con el Porsche 911 SC.

Las 100 victorias 1 a 1

1972.- Rallye Isla de Gran Canaria

1977.- Rallye Isla de Gran Canaria. Todo Terreno de Rosiana. Rallye de Santa Marta. Rallye Ciudad de Telde. Rallye El Corte Inglés.

1978.- Subida a Los Marteles. Rallye Isla de Gran Canaria. Rallye Isla de La Palma. Rallye del Norte. Rallye Roque Nublo. Rallye Ciudad de Telde. Rallye El Corte Inglés. Subida a Los Cuchillos.

1979.- Rallye Drago. Subida a Los Marteles. Rallye Isla de Gran Canaria. Rallye Ciudad de Telde. Rallye del Norte. Rallye Isla de Tenerife. Rallye de Roque Nublo. Criterium Valle de Aridane. Rallye Isla de Lanzarote. Subida de Fataga. Rallye Seat 127.

1980.- Subida de Roque Nublo. Rallye Norte-Sur. Rallye Isla de Gran Canaria. Rallye de Maspalomas. Rallye Ciudad de Santa Cruz. Subida de Los Marteles. Rallye Ciudad de Telde. Rallye Isla de La Palma. Subida de Zumacal. Criterium Valle de Aridane. Rallye Roque Nublo.

1981.- Rallye Drago. Subida de Roque

Nublo. Rallye Ciudad de Telde. Rallye del Norte. Subida de Chira. Rallye Isla de Lanzarote. Rallye Villa de Santa Brígida.

1982.- Rallye Drago. Rallye Isla de Gran Canaria. Rallye Ciudad de Santa Cruz. Rallye Ciudad de Telde. Rallye del Norte. Rallye Isla de Tenerife. Rallye Isla de Lanzarote. Rallye villa de Teror.

1983.- Subida del Zumacal. Rallye Villa de Teror. Rallye Isla de Tenerife.

1984.- Subida de La Atalaya. Subida de Los Marteles. Rallye del Norte. Rallye Villa de Teror.

1985.- 2 Horas de Resistencia. Rallysprint Islas Canarias. Subida a Hoya de Pineda. Rallysprint Santa María de Guía. Velocidad en Tierra. Rallye Villa de Santa Brígida.

1986.- Rallye Isla de Gran Canaria. Rallye Ciudad de Telde. Rallye del Norte. Subida de Aría. Subida de Tejada. Rallysprint Maspalomas. Rallye Villa de Teror. Subida de Tunte. Rallye Isla de Lanzarote. Rallye de

Maspalomas.

1987.- Rallysprint Gran Canaria. Subida de Tunte. Rallye Isla de Gran Canaria. Subida de Tejada. Rallye del Norte. Rallye Villa de Teror. Rallye de Maspalomas. I Rallye Camel Off-Road. III Rallye Camel.

1988.- Subida de Juncalillo. Rallye de Orense. Rallye Rías Bajas. Rallye Costa de Almería.

1989.- Subida de El Time.

1991.- Subida de Tejada. Subida de Aría. Subida de Fataga. Subida de Hoya de Pineda.

1992.- Subida de Los Marteles. Subida de Tejada. Subida de Fataga. Rallysprint de Tias. Circuito de Antogua. Subida de Briesta. Subida de Guimar. Subida de Cruz Grande.

RESUMEN

Carreras disputadas, 176.
Victorias, 100.
Segunda posición, 23.
Tercera posición, 13.
Abandonos, 36. Exclusiones, 1.



LANCIA DEJA EL MUNDIAL DE RALLYES ARRIVEDERCI, LANCIA

Tradicionalmente, Lancia suele presentar sus planes deportivos en el Campeonato del Mundo de Rallyes con ocasión del rallye Sanremo. Sin embargo, esta vez, a una semana de la prueba italiana, la marca creada por Vincenzo Lancia emitía un breve comunicado que ponía fin a la trayectoria más brillante jamás vista en la historia de este deporte.

La sorpresa del comunicado del 17-D del pasado año, anunciando el cese de la actividad deportiva en Abarth y la rápida puesta en escena protagonizada a continuación por el Jolly Club y

el Martini Racing para asumir las riendas del asunto, brillantemente cerrado ahora con un nuevo título de Marcas y un ya maduro, que solo falta recoger, título de Pilotos para el francés Didier Auriol, hicieron

pensar que Lancia reconsideraría sus planes iniciales, como así se anunció por el propio Martini Racing a poco menos de una hora de la llegada del Rallye de los 1000 Lagos, con la participación del



HOMBRES Y MITOS
Como Gilles Villeneuve y Ferrari; Lancia siempre será recordada como la marca para la que condujo Henri Toivonen, en la foto con el Lancia 037 Rally en Montecarlo 85.

equipo en Australia y la continuidad en 1993 con «un vehículo y medio».

Sin embargo, esto no ha sido así. Que los números en el gigante italiano Fiat no son los de antaño es conocido por todos. Las reconversiones de plantilla han continuado y la reciente crisis económica, que afecta a casi todos los países de la CE, en especial a Italia, no ha

venido a ayudar al sector. Además, el Lancia Delta, un modelo con más diez años a sus espaldas, ya ha dejado de fabricarse, con la excepción de la versión HF Integrale, debiendo de ser sustituido en breve plazo. Y en Lancia quieren mantener las formas.

Por ello el desmantelamiento de la vieja y gloriosa Abarth en Corso

Marche es ya una realidad y el traslado de la misma a la fábrica de Chivasso, pura especulación. Ya no se realizará en los mismos la preparación de los Martini-Lancia HF Integrale de grupo A.

Todo el material será puesto a disposición del Jolly Club que debe decidir si continuará un año más en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

UN VEHÍCULO, UNA ÉPOCA
La aparición del Lancia Stratos significó un nuevo concepto de como afrontar un Campeonato del Mundo.



VICTORIAS DE LANCIA (DESDE 1972 HASTA 1-10-1992)

	72*	73*	(74)	(75)	(76)	77	78	79	80	81	82	(83)	84	85	86	(87)	(88)	(89)	(90)	(91)	(92)
Monte Carlo	✓			✓	✓	✓		✓				✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sweden				✓													✓				✓
Portugal					✓											✓	✓	✓	✓		✓
Safari																	✓	✓	✓		✓
Tour de Corse			✓	✓	✓			✓		✓		✓	✓						✓		✓
Acropolis												✓				✓	✓	✓		✓	✓
Olympus***															✓	✓	✓				✓
New Zealand												✓				✓					✓
Argentina												✓			✓	✓	✓	✓	✓		✓
1000 Lakes																✓	✓			✓	✓
Australia																				✓	✓
Sanremo	✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RAC														✓		✓	✓				✓
Rideau Lakes***			✓																		
Morocco***	✓		✓																		
Modelo	Fulvia HF					Stratos						Rally 037			Delta 54	Delta HF 4WD	Delta HF integrale		Delta HF integrale 16V		HF integrale

* Campeonato internacional de Marcas ** Resultado cancelado *** Pruebas no incluidas en el Calendario Martini Racing con Lancia.

1987-1992
Seis años y seis títulos mundiales de Marcas separan estas imágenes de los triunfos de Massimo Biondi y Didier Auriol en el rallye de Montecarlo.



yes. Para Roberto Angiolini, responsable de la escudería milanese y Claudio Bortoletto, director deportivo, queda tal decisión, íntimamente ligada a la del patrocinador, Martini & Rossi, quien ya expresara a principios de año en la presentación del equipo en Niza su deseo de continuar en la actividad del Mundial de rallyes.

No obstante, una cosa es hacerlo con el respaldo, oculto, en la sombra, de una marca como Lancia, que ya en la actual temporada ha asumido los costes de los desplazamientos del Martini Racing a Argentina y Australia, pruebas claves para la obtención del título de Marcas y de Pilotos, haciendo correr tan sólo los coches y otra, muy distinta, encargarse de toda la preparación previa de los vehículos, de todos los elementos, motores, transmisiones, suspensiones específicas para cada uno de los rallyes del Campeonato del Mundo, con todo el utillaje y personal necesario

para ello. El tardío, aunque esperado comunicado, solamente ha servido para que Didier Auriol, casi Campeón del Mundo de Rallyes 1992, firmara con el equipo rival Toyota para la próxima temporada, sin esperar a una posible solución de transición. Igualmente, distintos efectivos humanos del equipo italiano ya han sido contactados, se han ofrecido o han preferido cambiar de aires para 1993, con lo dañino que ello pueda resultar para un posible acuerdo que salve la actual situación.

Esto deja un panorama no muy halagador para dar continuidad a una actividad deportiva a la que Lancia debería volver en 1994 con su nuevo Dedra Coupé o como se quiera llamar. Porque si no se entiende la Fórmula 1 sin el equipo Ferrari, lo mismo ocurre con Lancia en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Y además, ganando. ○

Esteban Delgado

RALLYE CATALUÑA-COSTA BRAVA

RECORRIDO FINAL

Ya se conoce el recorrido del XXVIII Rallye Catalunya-Costa Brava. Un recorrido con pocas sorpresas, en el que ha tratado de evitarse la acumulación de público en zonas como Sant Hilari Sacalm, con varios tramos en sus alrededores, que provocó la cancelación del tramo de Ossen el año pasado.

EN concreto, se ha pospuesto la salida un día, de domingo a lunes, para evitar más problemas, reuniéndose las verificaciones de turbocompresores y técnicas en un solo día, según las recomendaciones de la FISA para 1993.

Los tramos cronometrados se han visto reducidos de 35 a 28. Todo el asfalto se desarrollará el lunes 9 de noviembre, con once tramos en lugar de los diecinueve de la pasada edición, destacando la no celebración de pruebas como Cladells u Ossen y las cercanas a Girona como Santa Pellaia o Els Angels. Por otra parte hacen entrada en escena tramos como La Mina o Santa Eulalia de Riuprimer.

Los tramos cronometrados de tie-

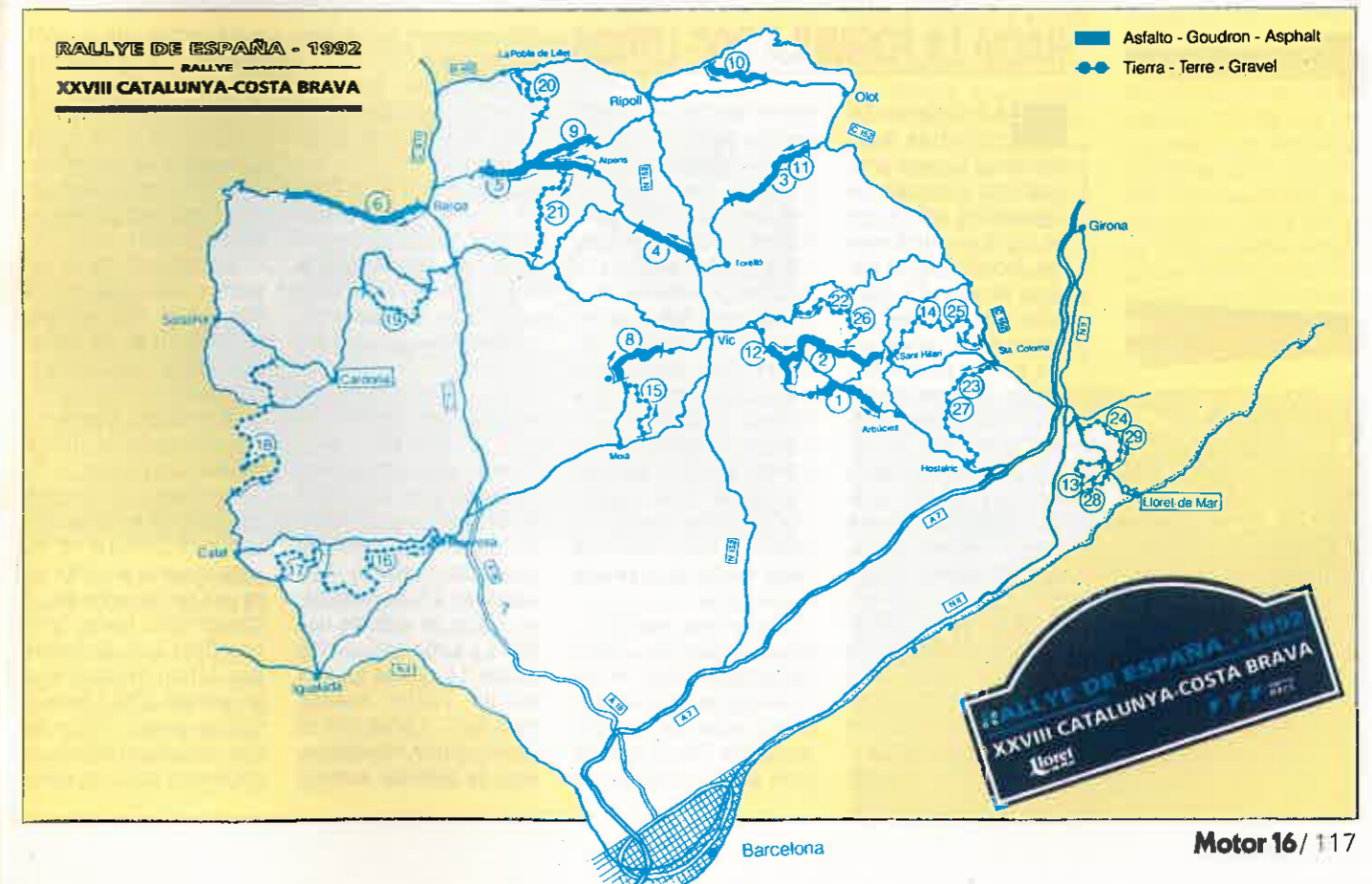
rra siguen siendo dieciséis, tres completamente nuevos y dos con grandes variaciones, que se reparten entre el martes 10 y el miércoles 11 de noviembre, día en el que finalizará la prueba a las 13h 50. Siguen los tramos clásicos, El Subirà, Santa Coloma-Sant Feliú, Lloret de Mar y la Creu de Lloret, habiendo sufrido una nueva distribución los existentes entre Manresa y Cardona, lugar donde se realizará una neutralización tanto en la etapa de asfalto como en la primera etapa de tierra.

El rallye tiene un recorrido total de 1.505,08 kilómetros con 533,49 cronometrados, de los cuales un 60 por ciento, 319,43 kilómetros se disputarán sobre tierra.

TRAMO/NOMBRE	KM	DA	HORA
1-ARBUCIES-VILADRAU	16,17	9	9h 00m
2-L'ENCLOSASANT HILARI	27,45	9	9h 29m
3-COLL DE BRACONS	19,89	9	11h 16m
4-LA TRONA	12,85	9	11h 57m
5-ALPENS-VILADA	21,23	9	12h 30m
6-LA MINA	24,69	9	13h 14m
7-SANTA EULALIA DE RIUPRIMER	13,27	9	16h 37m
8-ALPENS-LES LLOSES	21,91	9	17h 48m
9-COLL DE SANTIGOSA	10,60	9	18h 48m
10-COLL DE BRACONS	19,89	9	19h 28m
11-COLL SAPLANA-SANT HILARI	26,11	9	20h 29m
12-LLORET DE MAR	8,80	10	8h 26m
13-EL SOBIRA	30,32	10	9h 09m
14-L'ESTANY	8,23	10	10h 52m
15-RAJADELL-CASTELLFOLLIT DE BOIX	27,36	10	11h 56m
16-PRATS DEL REI	13,48	10	12h 41m
17-PINOS-REINER	31,51	10	13h 25m
18-MONTMAJOR-CASSERRES	12,62	10	15h 24m
19-SANT JAUME DE FRONTANYA	9,95	10	16h 38m
20-SANTA MARIA DE MERLES	14,10	10	17h 13m
21-VILANOVA DE SAU	21,24	10	18h 34m
22-SANTA COLOMA-SANT FELIU	27,95	10	19h 40m
23-LA CREU DE LLORET	12,78	10	20h 52m
24-EL SOBIRA	30,32	11	8h 40m
25-VILANOVA DE SAU	21,24	11	10h 07m
26-SANTA COLOMA-SANT FELIU	27,95	11	11h 13m
27-LLORET DE MAR	8,80	11	12h 28m
28-LA CREU DE LLORET	12,78	11	12h 51m

El único equipo oficial inscrito hasta el momento, es Ford, con Massimo Biondi y François Delecour, esperándose la inscripción de tres Lancia-Martini para Didier Auriol, Juha Kankkunen y un tercer piloto, además del Toyota Team Europe con Carlos Sainz. ○

Esteban Delgado



Martínez de la Rosa Campeón en Inglaterra

IVÁN Arias y Pedro Martínez de la Rosa han sido los dominadores del Campeonato Inglés de Fórmula Renault. Un dominio tal, que les permitió llegar a la penúltima carrera situados entre las primeras posiciones con el título en el bolsillo. Arias ha vencido en cinco carreras y De la Rosa lo ha hecho en tres. En la última carrera, disputada en Brands Hatch, sólo faltaba saber cual de los dos era el vencedor. No habría estrategia de equipo, el título sería al final para el que más suerte tuviese en la última prueba. La consigna por parte de los responsables del equipo, y sobre todo de la Federación Española de Automovilismo, era la que debería prevalecer el juego limpio.

Los entrenamientos estuvieron muy disputados, los pilotos españoles integrados en el equipo *Racing for Spain*, se situaron

en la segunda línea de la parrilla de salida con el mismo tiempo. En la carrera, a pocas vueltas del inicio, Arias impaciente por adelantar a su compañero y rival -su única alternativa era la de finalizar por delante de él- se salió de la pista perdiendo muchas posiciones. De la Rosa situado en una cómoda cuarta plaza, no arriesgó lo más mínimo y se alzó con el título.

En este caso una verda-



dera lástima que sólo uno haya sido el vencedor, se lo han merecido los dos. Con su extraordinario éxito en Inglaterra, tanto De la Rosa como Arias, están en condiciones de seguir los pasos de Jordi Gené, que también comenzó su andadura internacional becado por la Federación. Ahora lo más inmediato es que nuestro más alto organismo del automovilismo se esfuerce en que la carrera de estas dos realidades del deporte español tenga continuidad en categorías superiores. Por el momento, Pedro Martínez de la Rosa va a probar en Silverstone un Fórmula 3 del equipo *West Surrey Racing*. También se está intentando que Arias pueda probar uno de estos coches.

Mas y Arcarons en el mismo equipo

DESPUÉS de muchos años de ser rivales, Carlos Mas y Jordi Arca-



Jordi Arcarons.

rons, nuestros más laureados pilotos motociclistas en los grandes raids, militarán en el mismo equipo en el Raid París-El Cabo. Lo harán a los mandos de sendas Yamaha y tendrán el apoyo de Lucky Strike. Al margen de esto, Jordi Arcarons con su segundo puesto en el Raid Montes de Villamayor, se ha proclamado por cuarta vez Campeón de España. Su más directo rival, Fernando Gil, que finalizó tercero en esta prueba, se sitúa en segunda posición en la clasificación final con 91 puntos, uno menos que Arcarons.

HACIA LA FORMULA DOS LITROS

LA Federación Española de Automovilismo tiene ya prácticamente elaborado los reglamentos por los que se registrará el automovilismo deportivo en la próxima temporada. Esto afecta muy especialmente a los rallyes, en los que el equipo que dirige Carlos Gracia quiere introducir cambios sustanciales.

Los cambios introducidos en esta temporada 92 (limitación del número de neumáticos, reducción del número de pruebas a retener, etcétera) no son considerados suficientes y la FEA sigue trabajando en pos de la reducción de costes y ampliación de la participación oficial.

Lo que está absoluta-

mente decidido es la introducción de la llamada «Fórmula-2», coches del grupo A, de un máximo de 2 litros de cilindrada, atmosféricos y tracción delantera. Una fórmula que la Federación Internacional planteó pero que finalmente no se ha atrevido a imponer con todas sus consecuencias. En este sentido, España va a ser pionera en la puesta en marcha de la F-2, experiencia que va a ser seguida con enorme interés en Francia e Italia, donde se habló mucho de su posible implantación.

Quedan por resolver algunos «flecós» de la futura reglamentación y de las condiciones en las que otros vehículos puedan participar. Por lo que hemos podido conocer, la

FEA contempla los siguientes aspectos.

- Habrá más de doce pruebas puntuables, pero sólo se retendrán cinco resultados.

- Al desaparecer la Copa de España de rallyes (sólo cuatro pruebas había previstas), habrá cuatro o cinco pruebas de bajo coeficiente (posiblemente 4) puntuables para el campeonato.

- Sigue el límite de los neumáticos como en la actualidad, pero introduciendo limitaciones diferentes para los grupos N, atmosféricos y turbo. Si en una prueba de recorrido medio se autorizan 16 neumáticos, un coche de más de dos litros y turbo sólo podría utilizar 14 ruedas y 12 si es de cuatro ruedas motrices. Estas cifras están siendo estudiadas, pero se pretende someter

a los coches que no sean Fórmula 2 a un hándicap que les impida optar al Campeonato.

- Se limita a 36 horas la duración de los rallyes, excepto los puntuables para los campeonatos internacionales.

Hay algunos otros aspectos sobre los que la FEA trabaja. Por ejemplo, la posibilidad de hacer puntuables pruebas celebradas en el extranjero, pero no parece que sea lo mejor que en el 93 se aplique esta medida.

La mayoría de las marcas y pilotos privados apoyan la F-2, pero no es seguro que ya en el 93 haya una participación oficial considerable. Bueno sería que Opel (con al menos dos Astra), Peugeot (con el conocido 309) y Renault (con la versión 2 litros del Clio) estuviesen desde los comienzos del Campeona-

Dennis Hulme, murió con las botas puestas

DENNIS Hulme, uno de los ilustres veteranos de la Fórmula 1, falleció el pasado fin de semana a los cincuenta y seis años de edad a causa de un fallo cardíaco. El fatal desenlace se produjo en el transcurso de una carrera de resistencia celebrada en la localidad

contra un talud y cuando las asistencias del circuito fueron a socorrer al veterano piloto neozelandés, nada pudieron hacer por su vida y lo sacaron ya cadáver del coche.

Dennis Hulme, que fue Campeón del Mundo de Fórmula 1 en el 67 a los mandos de un Brabham-



australiana de Bathurst, cuando pilotaba un BMW M-3. En los inicios de la carrera, Hulme frenó repentinamente su vehículo, se echó fuera de la pista colisionando suavemente

Recco, participó en esa especialidad en un total de 112 Grandes Premios, desde el 65 hasta el 74, siendo con McLaren con el equipo que más carreras disputó.

El Cinquecento debuta en rallyes

EL modelo más pequeño de Fiat, el Cinquecento, tendrá una versión de carreras. La idea de la marca italiana es la de crear un trofeo monomarca con este diminuto modelo. Para ello utilizarían la versión de 903 centímetros cúbicos de cuatro cilindros, que equipada con un *kit* desarrollado por Abarth, aumentaría su potencia de 41 a 60

Decisiva cita en Albacete

ESTE próximo fin de semana, el Campeonato de España de Turismos tiene una cita muy importante en Albacete. El certamen entra en su recta final y lo hace de una forma muy animada. Tres pilotos aspiran a conseguir el título por lo que es de esperar que la lucha sea intensa: Carlos Palau con el Ford Sierra Cosworth 4x4 sigue aguantando el empuje de los BMW M-3 de «Kuru» Villaceros y Josep Bassas. Villaceros, tras un principio de temporada explosivo sufrió un bajón, del que se está recuperando gracias a la sabiduría del nuevo prepara-

dor de su mecánica, los franceses de SDA Sport. Bassas, por su parte, tras atravesar una etapa de mala racha, parece estar en plena forma y en las últimas carreras ha sido el piloto más rápido. Tampoco hay que olvidar a Luis Pérez Sala, que tras las últimas modificaciones realizadas en el Nissan Skyline parte siempre entre los favoritos, si bien es el que menos posibilidades tiene de hacerse con el título, intentará al menos quedar lo mejor clasificado posible. Tampoco hay que perder de vista a pilotos como Iñaki Goiburru, que en las últimas carreras ha estado metido siempre en la lucha por la victoria.

El fin de semana en Albacete lo completarán la Fórmula Fiat, Fórmula Ford, Fórmula Renault, Clio Iniciación y 16 válvulas, además de la Clio Iniciación y Fórmula Ford Portuguesa. Las entradas, siguiendo con la filosofía del circuito, serán muy asequibles. Por el precio de 1.000 pesetas valdrán para el sábado y el domingo. Para los niños menores de 12 años la entrada es gratis.



to, a los que se podrían sumar Citroën (con el ZX 2.0i 16 V) y Fiat (con el Tipo). Seat, a la espera del futuro Ibiza, podría participar con un Golf o un Toledo. Ford podría aliarse un Cosworth Grupo N, si el reglamento no lo

hace inservible, y marcas como Nissan, Mazda, Rover y Honda cuentan con coches competitivos con los que animarse a competir.

La FEA quiere que los costes de un coche competitivo no sobrepasen

los 50 millones por temporada y que las prestaciones de los F-2 y los más punteros Grupos N turbo sean similares para hacer un campeonato verdaderamente abierto y animado. Ojalá lo consiga.



● Tras no pocas dificultades presupuestarias, Madrid parece que va a tener su rallye, con el que cerrará la temporada 92. Aunque sin el apoyo de Valeo, el RACE y la FEA han salvado la prueba, que se llamará Rallye de Madrid, con salida y llegada en el circuito del Jarama.

● Los cambios de los profesionales de la radio han afectado, cómo no, a nuestro compañero Jorge Arce, que acaba de incorporarse a la COPE, junto a Antonio Herrero y José María García. Jorge reanuda en la nueva cadena sus conexiones en directo desde el mundial de rallyes y Antonio Herrero pondrá en marcha un programa automovilístico en las mañanas dominicales de la COPE.

● Carlos Sainz espera un hijo. Por esta razón, el campeón español no ha podido contar con la presencia de Reyes en el último Rallye de Australia. Nuestra más cordial enhorabuena a la feliz pareja.

● Ivan Capelli ha terminado su colaboración con Ferrari y en los Grandes Premios de Japón y Australia será sustituido por Nicola Larini, piloto de pruebas del equipo. Todavía sigue abierta la puerta para que Mansell pueda retornar a la Fórmula 1, ya que Carl Hass, propietario del equipo de Fórmula Indy por el que ha fichado el piloto británico, le pide a Ferrari doce millones de dólares para que pueda pilotar un monopla de su marca.



Salvador Cañellas.



Nicolás D'Alessandro.



Oscar Cabeza.



Iván Rodríguez.

Primera selección Privilege

LA escuela de piloto de Privilege Fórmula, ha realizado la primera semifinal en el Circuito del Jarama buscando el piloto Elf de Fórmula Renault. En esta semifinal, en la que contaban tiempos acumulados, quedaron seleccionados: Oscar Cabeza, Salvador Cañellas, Iván Rodríguez y Nicolás D'Alessandro. La prueba fue muy disputada, con un escaso margen entre ellos, por lo que cualquiera de estos jóvenes pilotos tienen intactas sus posibilidades de alcanzar el triunfo y ser elegidos para

correr una temporada gratis con uno de los monopla de equipo de Privilege Fórmula. Mundo de Rallyes, la marca ha decidido aumentar sus participaciones en diferentes países para el



Subaru apoya el deporte

SIGUIENDO con el programa de Subaru en el Campeonato del

93. De esta forma Nipmotor S.A., importador de esta marca japonesa en exclusiva para España, ha decidido ofrecer a los pilotos federados españoles un número limitado de unidades del modelo Subaru

Legacy Turbo 4WD, coche que ha defendido los colores de la marca en el Mundial, a estrenar, con un precio muy asequible.

Los interesados en esta promoción podrán dirigirse al número de teléfono (91) 672 56 11, preguntando por el Dpto. de Marketing.

Supercross Villa de Madrid

Los días 16 y 17 de octubre se celebrará en el Pabellón de Deportes de la Comunidad de Madrid el III Supercross Villa de Madrid, que reunirá a los mejores pilotos de la especialidad. Con los nombres que figuran en la lista de inscritos, entre los que hay que destacar a cinco campeones del mundo. Los organizadores no dudan en afirmar que será el mejor supercross del año. Junto a la élite de esta modalidad motociclista estarán los mejores especialistas españoles.

Jordi Tarrés por séptima vez campeón

El pluricampeón mundial de trial, el catalán Jordi Tarrés, que finalizó en tercera posición en el V Trial de Bagès, última prueba del certamen español de la especialidad, se ha adjudicado por séptima vez el Campeonato de España. Esta prueba barcelonesa la venció Marc Colomé (Montesa), dando muestras de su magnífico estado de forma y confirmando que es toda una realidad de este deporte. En esta carrera también participaron los italianos Diego Bosis y Donato Miglio, que no finalizaron la prueba, ya que su presencia era simplemente de exhibición.

Concentración de clásicos en Zaragoza

LA capital aragonesa una vez más acogió la tradicional cita de Coches Clásicos. De nuevo este año volvió a ser un éxito y en la reunión se pudieron contemplar auténticas joyas, en perfecto estado de funcionamiento. Un total de 70 vehículos acudieron a Zaragoza, muchos



de ellos provenientes de diferentes sitios de Europa, dando un innegable carácter de internacionalidad a la prueba. En lo que se refiere al talante deportivo de la reunión, en el «Kartódromo» pudieron demostrar los pilotos sus habilidades y el estado de forma de sus máquinas. Los vencedores fueron en el apartado de Clásicos, Ángel Martínez, con un Alpine A110. En Post-Clásicos, Roberto Cebollero, con un Porsche 944 Turbo y en Réplicas, Albert Kalfics, con un AGK Cobra.



Kocinski a Suzuki

TRAS los sensacionales ensayos que John Kocinski llevó a cabo

en Jerez con la Suzuki 250, con la que batió todos los records de la categoría, ha fichado por esta marca. El americano defenderá en solitario los intereses de la marca japonesa en el cuarto de litro,

arropado por un equipo totalmente remodelado. Su moto será preparada en la base que posee el equipo galo Tech-3 en Paul Ricard. Los detalles de patrocinio del equipo serán dados a conocer en enero.

Suscríbase ahora a Motor 16 y los tendrá todos con un 20% de descuento.

O lo que es igual, 10 números GRATIS al año. De la manera más cómoda y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

España _____	14.560 ptas	América, África _____	35.256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____	29.016 ptas	Asia, Oceanía _____	48.516 ptas

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI, S. A. C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID



El español que hace temblar Detroit

CONSECUENCIA, entre otras, de la revolución de palacio que ha sacudido General Motors durante el último mes de abril (que llevó a la dirección general del grupo al «joven» -54 años- Jack Smith, hasta entonces responsable de G.M. Europa), ahora es un español de 51 años el que hace temblar Detroit. Se llama J. Ignacio López de Arriortúa. En Detroit le llaman sólo López y él se hace llamar por sus allegados Iñaki. El ha conseguido su reputación en Europa, donde ha conseguido localizar para G.M. los suministradores a precios sin competencia. A juicio de uno de sus actuales colegas, Bill Hoglund (actualmente responsable financiero de G.M.), López ha reducido en un 64 por ciento los gastos de personal de G.M. Automotive Component Group en Europa, ganando un 40 por ciento de espacio en las fábricas y acelerando en tres cuartas partes el tiempo de preparación de los nuevos equipamientos. Él mismo ha declarado el año pasado a una revista alemana que su técnica (radical) había permitido obtener un incremento de la productividad de un 79 por ciento, con una media del 42 por ciento. Incansable, López ha sido destinado a las compras mundiales de G.M., manejando con sus colaboradores unos cincuenta mil millones de dólares al año. Una pérdida de un diez por ciento de esta cifra supondría ya una importante suma de dinero. Para conseguir llevar a buen término este ejercicio, López no se para ante nada ni nadie, abordando los problemas

personalmente. Recientemente publicó una circular titulada «Alimentar el espíritu guerrero». Sabiendo que General Motors, grupo muy concentrado, produce él mismo el 70 por ciento de sus componentes (lo que supone ya la mitad por lo menos del coste de un vehículo), ha anunciado que comprará el resto allí donde sean más baratos, incluyendo a suministradores extranjeros. Algunos se acuerdan todavía de las revoluciones que provocó en Europa. Cuando Opel compraba el 70 por ciento de sus suministros en Alemania, López rebajó estos contratos hasta el 40 por ciento. Por lo pronto, en Detroit, ya ha vuelto a abrir los contratos ya firmados y no vacila en recurrir a otro suministrador si no consiguen rebajas sobre las cifras ya establecidas. Todo ello, con el objetivo de salvar a la Norteamérica del Oeste de los que la amenazan. Según las últimas noticias, ampliaría su ofensiva hasta las agencias de publicidad, a las que General Motors concedía hasta ahora comisiones del 9 por ciento en lugar del 15 de algunos años y que deberán conformarse aún con menos. Los suministradores han replicado que ya no podrán garantizar la actual calidad y que ya no podrán invertir hasta diez años en investigación. López, por supuesto, no se cree una palabra. Sabe que tiene adversarios en el interior de General Motors y en el exterior. «Lo importante es despertar a este gigante y salvarlo». Es una de las raras citas de este español apasionado que huye de la prensa y al que toda la competencia sigue muy de cerca en sus más mínimos gestos.



BALLESTA



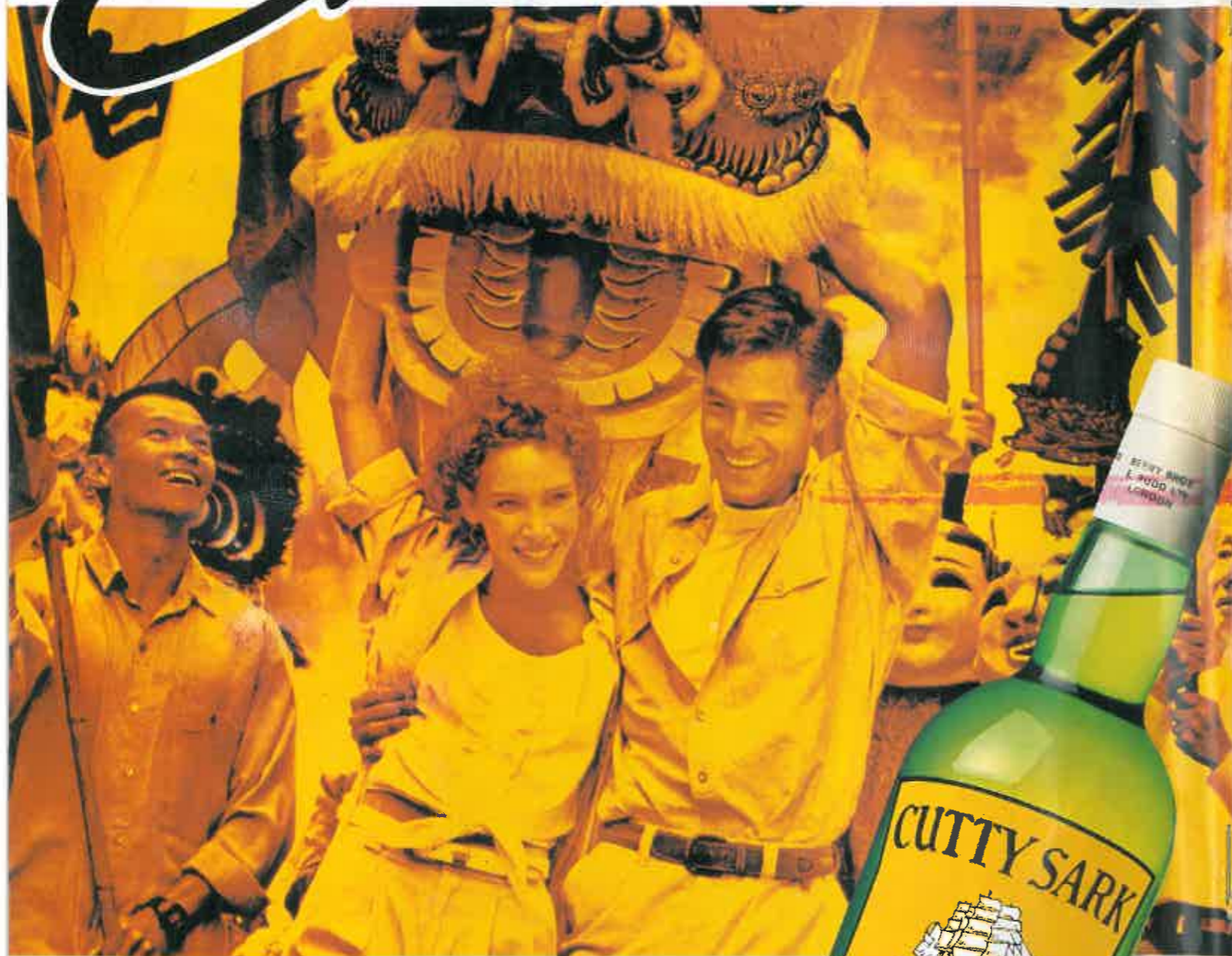
McCANN



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.

Enrolate



Año del Dragón en Singapur. Todo empezó con un Cutty Sark.



SEMANAL Motor 16 GRUPO



13 de octubre 1992

Núm. 469 • 350 pts.

SALON DE PARIS

TODAS LAS ESTRELLAS DE PARIS



RENAULT TWINGO



ROVER 200 COUPÉ



PRUEBA
**MAZDA
RX7**
UN DEPORTIVO PURO



8 413042 641506

DELVOTABATES