

MERCEDES SEC



COUPES CON CLASE

Motor 16

GRUPO

10 de noviembre 1992

Núm. 473 • 350 ptas.

Fiat Cinquecento

LA REVOLUCION DE LOS PEQUEÑOS



**GANE CON MOTOR 16
UN BERTONE
FREECLIMBER**

**CAZAMOS AL
NUEVO OPEL CORSA**



CAMEL BOOTS

El camino de la aventura.

De venta exclusiva en las mejores zapaterías.

Motor 16



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

Director:
 Manuel Doménech

Director adjunto: Cigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Ibraila. Redactores jefes: M^o Jesús Benet (Información) Víctor Piccio (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Hervó, Fernando Cañiza, Simonetta Gavilán, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Mallo, 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 Amar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Montevede (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vinatea. Secretaría de Redacción: Ana María Paró. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Puntada); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañas (Pruebas); Enrique Llerca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Dorito); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

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

Publicidad:
 Director Comercial: Juan Antonio Suanzes.
 Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M^o Javier Sánchez y Eduardo Abaín. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calzina Rué. 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 85 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYHE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 4. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reloj de Valencia, 58. 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 65 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánicas: Promograf, S.A. San Román, 26. 28037 Madrid.
 Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
 Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 566 31 00.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la F.I.P.P. COPYRIGHT 1984. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

ESTAS SEMANA



36
 Novedades de Japón.

PUNTO DE MIRA	6	ACTUALIDAD	68
SU CASO	18	Indemnizaciones	
AL VOLANTE	20	por accidente	
Alfa Romeo RZ		PRECIOS	75
Mercedes Sec	26	MOTOS	102
LO ÚLTIMO	32	Bimota DB2	
Nuevo Opel Corsa		GENTE SOBRE RUEDAS	108
Novedades de Japón	36	Didier Auriol	
A FONDO	44	DEPORTE	112
Opel Calibra Turbo		Campeonato	
FRENTE A FRENTE	52	Nacional de Turismos	
Fiat Cinquecento		Interseries	118
Frente a sus rivales		Campeonato	122
TÉCNICA	66	Italiano de Turismos	
Nueva gestión		A todo Gas	126
electrónica Bosch		FIRMA DE LA CASA	130
			102
			Bimota DB2.



44
 Opel Calibra Turbo.



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

Berlinas de lujo.

«Excelente.»

El País Semanal.



Nuevo Volvo 850 GLT 20v.

Desde su estreno, la crítica especializada no ha dejado de hablar del nuevo Volvo 850 GLT 20 v., como no dejará de hablar de la nueva versión

Volvo 850 GLE 2.5 L. Y es que no hay otro coche que se le parezca. Se conduce como un deportivo. Y, a la vez, es uno de los coches más seguros del

mundo. Es brillante. Excitante. Poderoso. Y absolutamente original. Porque incorpora soluciones técnicas únicas, desarrolladas por Volvo. Un auténtico estreno.



Motor de tracción delantera en posición transversal.
Cinco cilindros en línea, 2.5 litros y 20 válvulas. Un motor único en el mundo.
Suspensión trasera Delta Link.
Ofrece las máximas prestaciones en confort y estabilidad.

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

Volvo 850 GLE P.V.P.*: 3.850.000 Ptas. Volvo 850 GLT P.V.P.*: 4.285.000 Ptas. (*Precios IVA y transporte incluidos).

Pequeñines sí, gracias

SEGURO que muchos de ustedes se acuerdan de la **España del Seiscientos**, verdad. Seguro que los más jóvenes les habrán oído referir mil historias de esa «feliz» época de la historia del automóvil nacional. En aquel entonces, ese pequeño coche significaba una necesidad en sí, era imprescindible para motorizar a la población en un momento en que no había otra cosa que comprar.

Ahora, cuando la oferta es tan grande que al usuario le cuesta cada vez más decidir qué coche compra, vamos a vivir un fenómeno parecido al de aquellos tiempos, pero motivado por otras razones, no menos importantes que aquéllas. **Las ciudades** de la España del Seiscientos **estaban vacías** y la utilización del automóvil no presentaba el menor problema, y **esas ciudades han cambiado poco en cuarenta años**

porque nadie pensó, en aquel momento, en el crecimiento que iba a experimentar el parque automovilístico.

Ahora, sin embargo, esas ciudades tienen que soportar índices de tráfico cercanos a la saturación y se plantea un gravísimo problema: **la movilidad**.



Como efecto de la pobreza automovilística de esos tiempos pasados, el usuario ha ido adquiriendo cada vez coches más grandes. El que tuvo un **Seiscientos**, luego no quería nada menor a un **124** y, poco a poco, las ciudades han ido llenándose de coches enormes. Por otro lado, los transportes públicos tampoco han evolucionado al ritmo necesario, de manera que el coche sigue siendo el medio que más movilidad permite; salvo por su tamaño, que excede a la capacidad de las vías urbanas y a las posibilidades de los aparcamientos.

Es por todo ello que se hace necesario que vuelvan a aparecer los coches urbanos, **los utilitarios que permiten movilidad total**, facilitan el aparcamiento y están más a tono con el tamaño de las vías. Los fabricantes, preocupados por dicho problema, vuelven sus ojos hacia los «**pequeñines**», y así una nueva generación con coches como el **Fiat Cinquecento** o el **Renault Twingo** harán posible revivir la historia.

Manuel Doménech

PUNTO DE MIRADA



TOYOTA CAMRY

EL importador de Toyota en España, Nipauto, acaba de presentar el nuevo Toyota Camry en nuestro mercado. Con su comercialización, Toyota entra, por primera vez en España, en el segmento de las **berlinas** de alto nivel. Con sus 4,72 metros de largo y el motor tres litros de 188 caballos, el Camry se enfrenta directamente con modelos de la talla del Peugeot 605, Citroën XM o Renault Safrane, sin olvidarnos de los Audi o BMW de su categoría. El precio del Camry es de 4.500.000, en el cual está incluido un completísimo equipamiento. Entre los



elementos que incluye hay que destacar el **airbag**, aire acondicionado, **tapicería de cuero** y, por supuesto, el sistema de frenos con ABS. A este competitivo precio hay que unir una garantía de tres años o 100.000 kilómetros.

En lo que queda de año se van a importar 140 unidades, mientras que para el año que viene, siempre en función del cupo que la administración conceda, esta cantidad podría subir hasta las cuatrocientas unidades.

S E M A F O R O S



Nos hemos quedado con las ganas de conocer el garaje de los Boyer.

Ya sabemos cómo son la piscina, el dormitorio de la «yaya» y la caseta del perro, pero «¡Hola!» no han querido desvelar la cochera. ¿Será un secreto de Estado?

En Madrid cada cual hace lo que le da la gana. No es ningún secreto. Hace pocos días, el helicóptero utilizado para el rodaje de un spot publicitario provocó un atasco impresionante en la M-30 al volar a escasos metros del suelo. Nadie fue sancionado.



Ejemplos como el de Joan Garriga nos reconcilian con la raza humana.

El motorista catalán ha donado sus órganos a la Asociación de Enfermos de Riñón, que acaba de iniciar una campaña de concienciación a favor de las donaciones.

Citroën Hispania ha patrocinado la excepcional exposición «Flota de Indias», que se celebra en Vigo hasta finales de noviembre y que es una muestra de la arqueología marina que no había podido ser reunida hasta la fecha. Esta exposición justifica un viaje.

♦ **RÉCORD DE VISITAS EN EL SALÓN DE PARÍS**
El Salón del Automóvil de París, al que pomposamente los franceses llaman «Mundial del Automóvil», ha batido en esta su última edición el récord absoluto de visitantes, con 1.118.187 personas, lo que supone un incremento del 12,3 por ciento respecto al número de visitantes de la edición de 1990. La exposición parisiense se celebra cada dos años y ya hay fecha para la próxima edición que se celebrará en el Parque de Versailles entre el 29 de septiembre y el 8 de octubre de 1994.

♦ **SCHWEITZER, PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN DE LA CALIDAD**

El nuevo presidente de la Renault, Louis Schweitzer, ha sido elegido presidente de la Fundación Europea para la Gestión de la Calidad, sustituyendo de nuevo a Raymond Levy. Este Forum agrupa a 230 empresas de primera línea, con el fin de promover la gestión de la calidad y reforzar la competitividad.



♦ **DAEWOO DEJA GENERAL MOTORS**

La firma coreana Daewoo ha decidido abandonar la órbita de General Motors, que hasta ahora poseía el 50 por ciento del capital social y tres empresas filiales de Daewoo comprarán los títulos de GM, valorados en 170 millones de dólares. Por cierto que, ampliando la noticia publicada la semana pasada, la importación para España de estos vehículos también se está intentando el grupo de empresas de Ben Helderich (importador de Subaru, Daihatsu y Bertone).

Londres

Ian Adcock

PEQUEÑO MERCEDES
Mercedes Benz está todavía estudiando la posibilidad de construir un pequeño modelo de tracción delantera equipado con un motor de 3,8 litros de cilindrada. La decisión se tomará dependiendo de lo que haga BMW, con el también pequeño «Serie 2». Si BMW decidiese seguir adelante, Mercedes se lanzaría al desarrollo de su modelo.

LLEGA EL 993
Porsche va a presentar pronto su nuevo modelo, un remodelado 911 que se llamará 993. Sus principales características son el suave diseño del morro, muy al estilo del 928, y la dirección a las cuatro ruedas. El propulsor que empleará el nuevo modelo es un seis cilindros de 280 caballos

de potencia, que será transmitida a las ruedas a través de una caja de cambios manual de seis velocidades o a través de una automática Tiptronic.

BANGLE A BMW
Christopher Edward Bangle, que fue responsable del diseño del nonato Fiat Coupé 2+2, del Alfa Spyder y del Alfa 33, acaba de abandonar la marca italiana para dirigir el departamento de diseño de BMW.

FUERTE INVERSIÓN
Jaguar va a desembolsar unos mil doscientos millones de pesetas para modernizar su anticuada factoría de Browns Lane, que ha estado sin recibir ningún tipo de mejoras en los últimos veinte años. Esta fuerte inversión permitirá al fabricante inglés poner al día su planta de ensamble final.



Tokio

Daniel Monteverde

TOYOTA REDUCE COSTES
Toyota estudia un programa de reducción de costes para sanear sus finanzas, algo deterioradas por la prolongada caída de las ventas, tanto en Estados Unidos como en Europa y Japón y la revalorización del yen. El plan contempla reducir costes de componentes y materiales, disminuir horas extras y destinar menos fondos al desarrollo de nuevos modelos.

FUE HONDA, NO NISSAN
No fue Nissan sino Honda quien llegó a un acuerdo con la firma coreana Daewoo Motor para proporcionarle tecnología de fabricación de coches de lujo. Daewoo entró primero en contacto, hace más de un año, con Nissan para fabricar conjuntamente coches, pero las relaciones fracasaron al no ponerse de acuerdo en los modelos a construir. Daewoo quiere tecnología propia.



CEREMONIA DE LA CONFUSION

LA introducción de la nueva Tasa sobre Matriculación de automóviles está plagada de errores, vacíos legales y confusiones. Una vez más, el legislador se ha quedado deslumbrado por las posibilidades recaudatorias y no ha sabido proporcionar un marco legal adecuado que evite errores, agravios comparativos e injusticias. La pasada semana comentábamos el encaje de bolillos que ha habido que introducir para que los vehículos todo terreno no se encontrasen, el primero de enero, con una subida del **13 por ciento**, que acabaría con la bancarrota de las firmas fabricantes, de las cuales, dos importantísimas instaladas en nuestro país: Nissan y Suzuki.

Otra ambigüedad de la nueva norma afecta a los vehículos monovolumen. Es el caso del recién presentado Nissan Serena. Según la disposición, los vehículos cuya altura máxima supere los 180 centímetros, no se catalogan como vehículos de turismo y, por tanto, no están obligados al pago de la tasa del 13 por ciento. En definitiva, en la versión más barata se ahorrará el comprador 270.000 pesetas (quedaría un precio final de 1.750.000 ptas.) y en la más cara, pagaría **400.000 menos**.

En Nissan, tras trabajar insistentemente por lograr esta reducción, no están del todo seguros de que la norma siga en su redacción actual, que les ayudaría sin duda a vender los Serena a precios muy interesantes.

LA COLINA DEL AUTOMOVIL

EL barrio de La Défense, en París, era hasta ahora un importante centro residencial y administrativo. Pero, como reacción a su megalítica arquitectura y cierta frialdad, desprendida de sus rasca-cielos y modernos edificios, poco a poco se está convirtiendo en un importante centro turístico.

El automóvil, uno de los protagonistas indiscutibles de nuestro siglo, tendrá su templo, en forma de museo, sobre seis mil metros cuadrados, habilitados en una colina próxima al Arco de La Défense, centro neurálgico de esta zona. Más de **100 vehículos**, expuestos por orden cronológico, pondrán a la vista la evolución técnica y estilística del automóvil. Las consecutivas invenciones del hombre y su aplicación sobre los vehículos con ruedas aglutinan la mayor parte de los avances científicos. Otra área exhibirá, permanentemente durante siete días a la semana, la totalidad de la producción francesa como un servicio de las marcas al cliente. Además, el gran Domo Imax dispondrá de **470 plazas** para asistir a las proyecciones que se realicen sobre su pantalla hemisférica de 180°. Las exposiciones temporales, salidas o llegadas de rallyes, conferencias, lanzamiento de productos, fiestas y servicios varios como restaurantes, boutiques, etcétera, completarán las actividades de esta colina del automóvil de La Défense que, junto con el Centro Internacional del Automóvil en Pantin, constituyen una interesantísima oferta parisina para los turistas interesados en la automoción y su historia.



JOHN SMALE PRESIDENTE DE GM

La margarita se ha desbojado y no sin cierta sorpresa. John Smale ha sido nombrado por el consejo de Administración de General Motors nuevo presidente de la corporación, en sustitución de Robert Stempel que, como ya informamos, dimitió la pasada semana de la presidencia de la compañía más importante del mundo.

Smale, de 65 años, era Presidente de Procter & Gamble y formará con John Jack Smith, nuevo consejero delegado, el tandem de hombres fuertes que gobernará la compañía en los próximos años. El Consejo ha introducido también otros cambios en la cúpula directiva para intentar detener el grave deterioro financiero que la

corporación viene padeciendo en los últimos meses.

El español Ignacio López de Arriartua es uno de los hombres que aparece fortalecido con los nombramientos de Smale y Smith, que fue, precisamente, el hombre que le llevó a Detroit para poner un poco de orden en el departamento de compras.

◆ FORD EUROPA EN SUS HORAS BAJAS

La importante caída de las ventas ha obligado a Ford Europa a reducir su ritmo de producción. En la planta de Colonia se ha interrumpido la producción del Scorpio durante tres semanas y la del Fiesta, durante una semana. Las cadenas de producción se han bajado en Dagenham (Alemania), Halewood (Gran Bretaña), Genk (Bélgica) y Almusafes (España).

◆ LOS RICOS TAMBIÉN LLORAN

Dos mercedes, otras poderosas y prestigiosas, atraviesan momentos dolidos: Rolls Royce y Porsche. La primera, acaba de anunciar el despido de 950 empleados (un tercio del total) para compensar la caída de sus ventas, que ha sido del 65 por ciento en la que va de año. Por cierto que Victoria, propietaria de RR, ha cancelado los planes de venta de la compañía, porque no encuentra comprador tras la retirada de BMW. En cuanto a Porsche, su producción ha caído en un 15 por ciento para compensar el retroceso de sus ventas. La firma de Stuttgart prevé también el despido de más de 3.000 empleos en los próximos doce meses.



◆ EL GOLF VIENTO EN POPA

Las dificultades de Porsche y Rolls no impiden que por el momento se siga vendiendo bien el Volkswagen Golf. En los ocho primeros meses del año, el grupo alemán ha vendido 2,38 millones de coches de sus cuatro marcas: Volkswagen, Audi, Seat y Skoda, con un incremento del 2,8 por ciento respecto al año anterior, todo un récord para la compañía.

TURBIO PANORAMA



Durante estos seis meses, se vendieron en el mercado interior 540.013 turismos, lo que representa un incremento del 18,94 por ciento. Pero lo malo es que, mientras que el incremento de las ventas de los coches de fabricación nacional fue del 9,78 por ciento, el alza de los importados se acerca al 33 por ciento. Si, por otra parte, se tiene en cuenta que el ritmo de crecimiento de las exportaciones se ha visto reducido a un 5,3 por ciento (frente a una media en los últimos años del 18 por ciento), el panorama comienza a ser, cuanto menos, preocupante.

La venta de turismos de fabricación nacional (incluidas exportaciones) fue de 989.152 unidades, mientras que la producción alcanzó 1.025.866 unidades, lo que lleva a un desequilibrio y a una acumulación de stocks que la mayoría de las maltrechas economías de los fabricantes van a poder financiar.

De prolongarse este desfase entre producción y ventas (y todo parece indicar que va a ser así), el problema se va a saldar con regulaciones temporales de empleo, que algunos fabricantes ya han comenzado a aplicar, mientras que otros, no van a renovar los contratos temporales que tenían establecidos con algunos de sus trabajadores. Y todo esto, a las puertas del Mercado Único Europeo y con una situación interna preocupante.

SEGÚN se desprende de los últimos datos estadísticos facilitados por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles (ANFAC), el panorama que se cierne sobre la industria española del automóvil no es tan halagüeño como podría desprenderse del importante incremento que experimentaron las ventas interiores en el primer semestre del año.

LOS SEAT CON REPSOL

A partir de ahora los aceites Repsol serán recomendados por Seat para todos sus modelos que saldrán de fábrica, así como los Volkswagen Polo hechos en España, con estos lubricantes. El fabricante de automóviles, además de recomendar a sus concesionarios la utilización de estos aceites, hará también extensiva esta recomendación a las redes de VW-Audi y Skoda. La utilización de aceites Repsol por Seat se debe a un acuerdo que los presidentes de ambas compañías han firmado recientemente, acuerdo que no se circunscribe sólo al territorio nacio-

nal ya que también se extiende a los automóviles Seat distribuidos por Europa; así mismo, Repsol ha sido nombrado proveedor de Volkswagen en Alemania.



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 AMBICION DE SUPERARSE

◆ **LOS CAMRY A REVISIÓN**
Cerca de un millón de Toyota Camry, fabricados en los dos últimos años, van a ser llamados a revisión. Se ha detectado un defecto en las cerraduras de las puertas y una pequeña pieza metálica puede impedir su apertura. La red de concesionarios de Toyota en todo el mundo procederá a cambiar las cerraduras, tras haberse detectado un porcentaje de averías superior al normal.

◆ **RECTIFICACIÓN**
La pasada semana decíamos que el importador para España de Daihatsu había decidido incrementar la garantía de sus vehículos hasta tres años o cien mil pesetas. Evidentemente, la garantía cubre cien mil kilómetros, no cien mil pesetas.



◆ **SANTANA MOTOR TRANQUILA**
La actual publicación del reglamento que va a regir el nuevo «Impuesto de Matriculación», en lo que afecta especialmente a los vehículos todo terreno, ha tranquilizado a los responsables de la marca, los cuales consideran realmente satisfactoria la resolución adoptada por el Ministerio de Hacienda, que concede una moratoria a todo este tipo de vehículos. Fuentes informativas de la marca Santana han confirmado que el plazo otorgado es más que suficiente para poder adaptarse a las nuevas condiciones de competencia.

VOLVO DICE NO A BARCELONA



EL pasado martes Volvo España, S.A. manifestó a Albert Gimeno, director del Salón de Barcelona, su decisión de no

participar en la edición 1993. La decisión de Volvo se fundamenta en el hecho de que buscan para sus promociones una rentabilidad que, habida cuenta de la importante inversión necesaria, el salón no les da. Volvo prefiere invertir en otras promociones más directamente dirigidas a sus clientes, y que se iniciarán en Barcelona en abril del 93 para continuar en Madrid, Valencia, Sevilla, Vizcaya y La Coruña.



PREMIO RACE

Un año más, el Real Automóvil Club de España ha concedido su premio periodístico, auténticos Oscar de la prensa del motor en España.

El jurado, compuesto por Juan Tomás de Salas, editor del Grupo 16, Javier Godó, presidente de La Vanguardia, de Barcelona, Guillermo Luca de Tena, editor del diario ABC de Madrid, Jesús Polanco, editor del diario El País, Carlos Espinosa de los Monteros, presidente de ANFAC, Asociación de Fabri-

cantes de Automóviles, Miguel Muñoz, director general de Tráfico y Fernando Falcó, Presidente del RACE, fallaron el premio en Eusebio Álvarez García y Gonzalo Ocampo, redactores del diario coruñés La Voz de Galicia, que compartirán el galardón, dotado con dos millones de pesetas, que aportan la Dirección General de Tráfico y el Real Automóvil Club. En la fotografía, los miembros del jurado y el secretario del premio, Pablo Antoñanzas.

SOLO PARA CIEN

UNICAMENTE cien compradores tendrán la posibilidad de acceder a la nueva BMW R 80 R que se ha puesto a la venta en España al precio de 920.000 pesetas. La nueva moto es una *roadster* derivada de la R 100 R; su motor es el BMW bicilíndrico de 798 centímetros cúbicos y 50 caballos de potencia, que le permiten alcanzar los 168 kilómetros por hora. El sistema de freno delantero de la nueva moto, un único disco con



pinza flotante de cuatro bombines, es diferente del de la R 100 R y el equipamiento de serie es el mismo.

Peter Stuyvesant

25 CIGARRILLOS



♦ LA GRAN NOVEDAD

La principal novedad de la nueva gama Alpine, en el segmento de compact disc, la constituye el modelo 7900M, el primero con cambiador de tres discos que se instala en el cassette.

Gracias a un original y moderno sistema para las operaciones de almacenaje y cambio de disco, se consigue superar la limitación, existente hasta ahora, de no poder disponer de más de un disco en la unidad situada en el cassette del vehículo. La posibilidad de disponer de varios depósitos de tres discos en la guantera u otro lugar del vehículo multiplica el número de horas de música sin interrupción y ofrece una mayor capacidad de elección. Precisamente este modelo de cambiador de compact disc, ha conseguido el prestigioso premio «Car



CONVERTIDOR DIGITAL

ENTRE las marcas de Hi-Fi dedicadas a la fabricación de elementos para automóviles, Alpine se ha situado, en los últimos años, como una de las más punteras.

El nuevo convertidor 3900 produce una cantidad de armónicos excelentemente dimensionados por encima de los 20 kHz y, como consecuencia, evita proyecciones descontroladas de los picos de señal e impide el suministro de **frecuencias altas** no controladas por el amplificador.

Algunos modelos de Luxman han utilizado componentes convencionales, pero el nuevo 3900 tiene una circuitería lógica con elementos de DSP y trabaja sin produ-

cir ruidos ni distorsión alguna. Con una unidad reproductora adecuada, como puede ser el radio casete 7618R, la sección de audio es controlada digitalmente dentro del 3900. Además, cada una de las secciones tiene su **propia circuitería** de suministro de potencia. Para aplicaciones futuras existen tres entradas ópticas adicionales.

El sonido que proporciona este modelo es comparable al de los mejores reproductores domésticos.

Unos bajos secos y precisos, perfectamente proporcionados, nos llegan englobados en una acústica de gran calidad. Esto hace del nuevo 3900 una de las opciones más recomendables para perfeccionar el equipo Hi Fi de un automóvil.



Audio Europeo del Año 1992-1993* concedido por E.A.P. (European Awards Panel).

Este organismo está compuesto por siete revistas especializadas de siete diferentes países europeos y los premios entregados por ellas tienen la más alta consideración mundial otorgada por los consumidores y comerciantes.

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, alzacrystalos 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



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.

SEGUN PARECE, EN LYNCHBURG, TENNESSEE, donde se elabora Jack Daniel's, ya hay un toque de otoño en el aire.

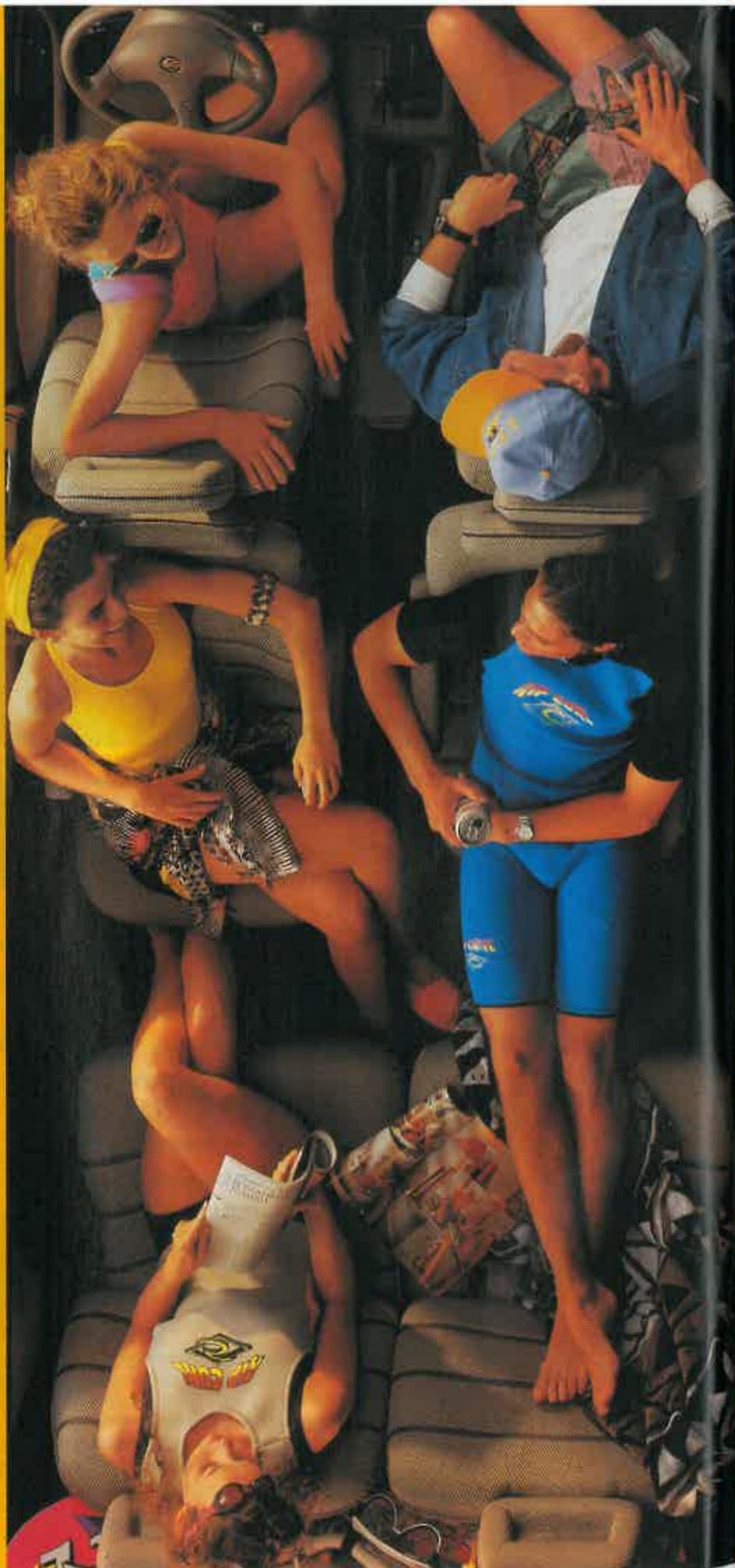
Si observas la foto, verás cómo dos de nuestros empleados juegan con un balón rodeados de un paisaje que anuncia el otoño.

De alguna manera, nosotros siempre hemos pensado que nuestro Tennessee whiskey sabe de un modo especial con el frío de esta época del año. Muchos de nuestros amigos también piensan así.

Por eso, no vemos ninguna razón para retrasar el primer brindis de la temporada.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



Desde **2.165.000** ptas.
P.V.P. recomendado (IVA y transporte
incluidos) en península y Baleares.

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

Frenos ABS y un espacio
para no parar.

Dirección asistida y un inte-
rior capaz de adaptarse a tus
necesidades.

16V, inyección Multipunto,
Multi-link y un entorno en el
que comunicarse mejor.

Cuando hayas descubierto
lo que en otros vehículos
sería lo más importante, en

— **UN SALON CON 126 CABALLOS.** —



el Serena aún te quedará
mucho por descubrir.

Porque existen otros coches
con 126 caballos. Ninguno
es además un salón.

**NISSAN
SERENA**
CORREN NUEVOS TIEMPOS.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

SOBRE GUSTOS...

MI mujer está empeñada en que compremos un todo terreno «mono» para una utilización que no pasaría de llevar los niños al colegio o ir a la compra. La intento convencer de que no es el coche adecuado para sus necesidades pero insiste en comprárselo. Les ruego que **hagan lo posible**, a través de su sección, para darle una explicación convincente de que se compre lo que todo el mundo, un utilitario también «mono» pero mucho más práctico.

Carlos Braun
Zaragoza

R.- Entre que la habilidad de las mujeres para salirse con la suya es increíble y que sobre gustos no hay nada escrito, nos lo pone usted un poco difícil. Ante todo decirle que aunque no se aproveche en su totalidad el potencial de un todo terreno, puede buscarle el lado positivo. Su mujer irá más segura, conducirá más alta (también da seguridad) y usted podrá probar algún fin de semana la extraordinaria eficacia de su coche adentrándose de paso en plena naturaleza. Si no está dispuesto a estas escapadas y su mujer en vez de un Vitaro o un Samurai pretende comprarse uno más grande, más caro y más complicado... simplemente, no le podemos ayudar.



TARTANAS NOCTURNAS

SI los responsables de circulación quieren eliminar de un plumazo el **parque de camiones** que incumplen las normas constantemente, sólo tiene que dar una batida cualquier noche en una gran ciudad. Les hablo de los camiones (o tartanas) que recogen cartones y organizan los mayores atascos antes de que los de la basura organicen los suyos, aparte

de quitarles su «presa». La mayoría incumplen las normas, no han pasado la ITV y lo que es peor, con la altura prolongada artificialmente de la caja, van arriesgando la integridad de todo el mundo a su alrededor.

Luis Mantina
Madrid



ESTOY HACIENDO EL TONTO

CUANDO se hicieron efectivas las normas referentes a la utilización del teléfono en el coche, me gasté un dineral en adecuarlo para manos libres. Después de los primeros días en el que más o menos todo el mundo cumplía, he comprobado que ya nadie respeta las normas y, lo que más me duele, que ya **nadie pone multas**. Creo que estoy haciendo el tonto en el tema del teléfono. Por el contrario, y aunque tampoco se cumple lo del cinturón en coche y el casco en moto, yo sí lo cumplo, en esto me juego la vida.

R.Z.
Barcelona

UN CONSEJO

EN los próximos meses, antes de febrero, pienso cambiar de vehículo y estoy pensando en el Nissan. Normalmente hago una media de 30.000 a 35.000 kilómetros al año, por lo que valoro tanto el confort y equipamiento como la economía del coche. Me gustaría saber vuestra opinión, que considero acertada; sobre cuál sería el coche ideal para mí. Mi presupuesto no me permite pasar de los 2,6 millones de pesetas.

José Ignacio Fuentes
Madrid

R.- Nuestra experiencia personal en este tema de los consejos sobre ¿qué coche me compro?, nos tiene bastante escarmentados. Cuando

algún amigo te consulta sobre un coche, prácticamente tiene hecha ya la reserva y lo único que quiere es que le confirmes lo que él ya ha decidido. Aunque le aconsejes otro, termina comprándose el que más le gusta (también a su mujer o novia), aunque luego se arrepienta y termine dándote la razón. No va a ser así en este caso, pues su elección nos parece totalmente acertada. Sólo un consejo, si lo quiere en febrero haga su petición ahora, e instale el aire acondicionado, lo agradecerá en verano y no se le va de presupuesto.

RUEDAS DE REPUESTO

V ENGO comprobando que muchas de sus críticas en las pruebas a fondo, se refieren al tamaño de la rueda de repuesto, cuando es de emergencia, y a su posición en el interior del coche.

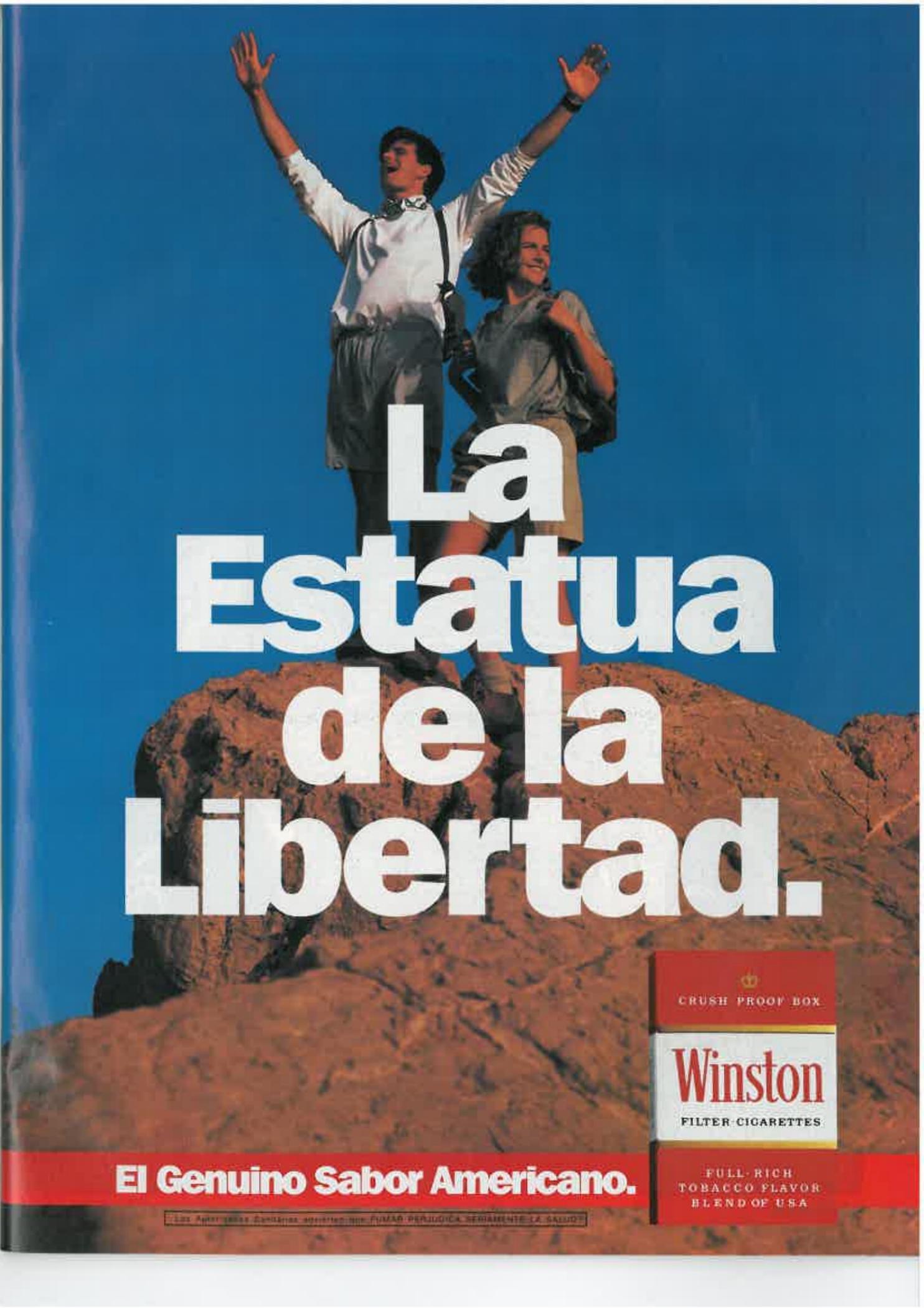


En mis tiempos (no hace tanto) ese problema no existía, la rueda era normal y su alojamiento no restaba espacio para nada ¿qué ha pasado?

Camilo Márquez
Vigo

R.- En «sus tiempos», los coches no eran tan aerodinámicos, ni la preocupación por el espacio, tan grande. Las ruedas, por entonces (y ahora en algunos casos), iban alojadas en lugares muy expuestos y los robos hicieron replantearse todo. También la tendencia es a montar cada vez neumáticos de mayor anchura. Todo ello ha llevado a imponer las ruedas de emergencia, criticadas por poseer una mediana utilidad y porque, al contrario de las otras, sólo sirven para sacarnos del apuro temporalmente.

La Estatua de la Libertad.



El Genuino Sabor Americano.

FULL RICH TOBACCO FLAVOR BLEND OF USA

Elige siempre las Dunhills advertidas que fumar perjudica seriamente la salud.

Alfa Romeo RZ

UNA HORMA MUY ESPECIAL



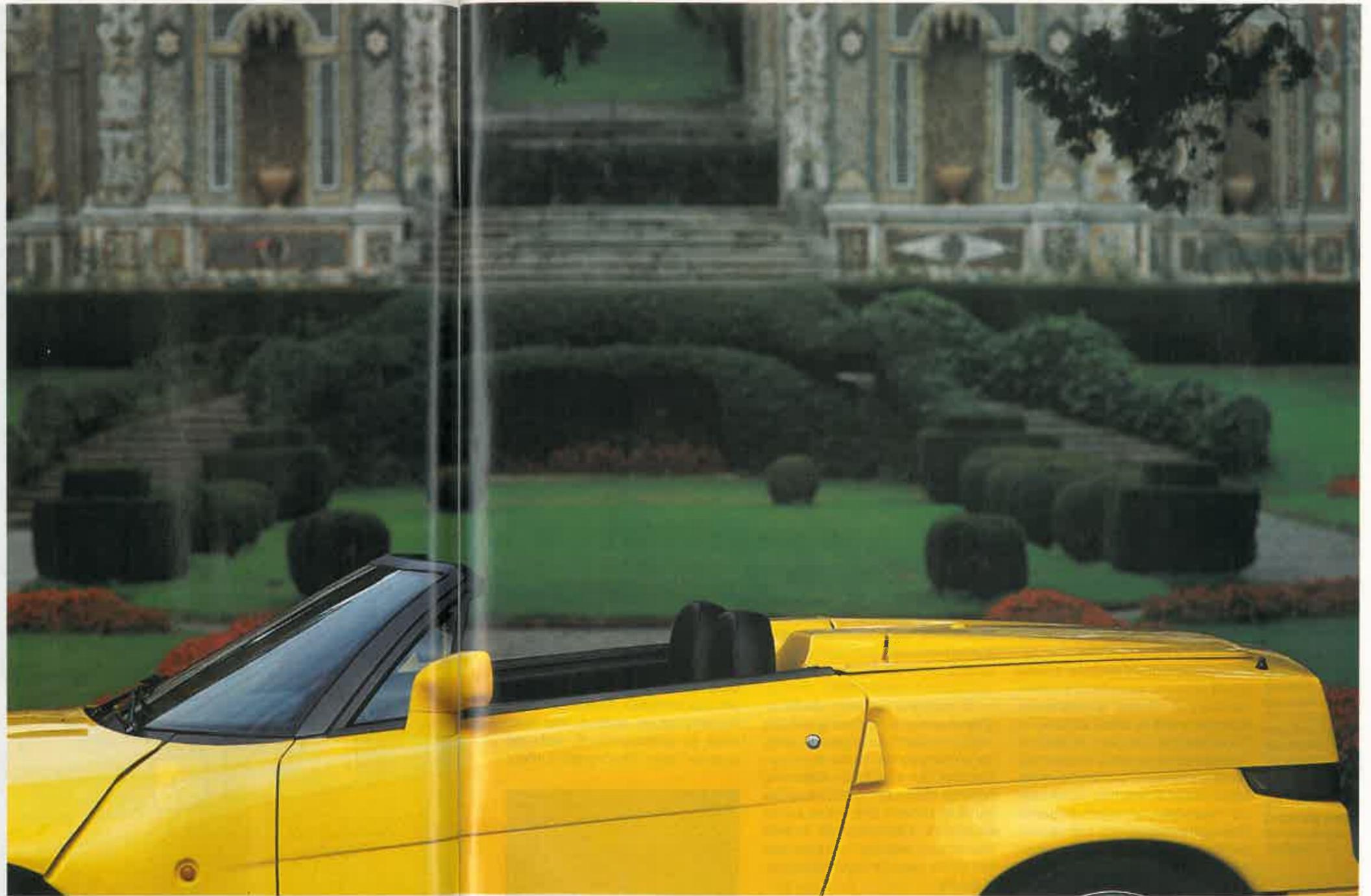
El nuevo roadster de Alfa Romeo es un coche que podrá gustar o no gustar, pero que desde luego ni pasa desapercibido ni te deja indiferente. De las pocas unidades que se fabricarán, tan sólo serán ocho las que rodarán por nuestras carreteras.

PRESENTADO en el Salón de París, el RZ es la versión descapotable del coupé SZ. Al igual que el SZ, el RZ también debe su estructura al taller de carrocerías milanés fundado en 1919 por Ugo Zagato, del que derivan sus iniciales, Roadster Zagato.

Zagato construyó automóviles de corte muy particular que se diferenciaban claramente de los demás. Eran coches que despertaban admiración o desaprobación, pero nunca indiferencia. Esto se aprecia claramente en el RZ, un descapotable de líneas provocativas y muy personales que no sigue las tendencias estéticas de moda.

Nacido especial, el RZ se fabricará en número limitado de unidades, 350 (ocho para España) y numeradas en placa de plata, destinadas a auténticos coleccionistas caprichosos. Los colores elegidos para el RZ son tres: negro, amarillo y rojo. Para los interiores la tapicería es de color negro en las carrocerías rojas y amarillas, y roja para los coches negros, por supuesto los asientos y el interior están recubiertos en cuero.

De línea similar a la de su predecesor el SZ, el RZ mantiene una acusada forma en cuña. El capó, sin embargo, es de diseño más lim-



FICHA TECNICA



ALFA ROMEO RZ

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.959
Árbol de levas	Uno en cabeza por bancada
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	210 CV (152 kW)/6.200
Par máximo / r.p.m.	25 mkg (245 Nm)/4.500
TRANSMISION	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual de cinco marchas
DIRECCION	
Sistema	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,1
FRENOS	
Sistema(De/Tras)	Discos vent./discos vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.380
Largo/ancho/alto (mm)	4.060/1.730/1.300
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,5
Velocidad Máxima (km/h)	230
Consumo Urbano (l/100 km)	13,2
A 90 km/h (l/100 km)	7,2
A 120 km/h (l/100 km)	9,3

DISTINTO Y PROVOCATIVO
La carrocería de líneas espectaculares y su reducido número de fabricación, 350 unidades, lo convierten en objeto de colección. La cintura del coche resulta muy alta, así como su parte trasera, mientras que el frontal, más estilizado, se caracteriza por tres pequeñas ópticas redondas. El mecanismo de plegado y desplegado de la capota se efectúa manualmente.



ESPECIAL REPUESTO
La rueda de repuesto, que por supuesto es de las de emergencia, se aloja en un compartimento aparte, situado en la parte trasera del coche. El escaso maletero sirve para albergar la capota una vez plegada.

pio, puesto que prescinde de las rejillas (sólo eran de adorno) y del borde posterior alzado hacia el parabrisas.

El parachoques delantero tiene ahora una sola toma de aire para el radiador, se eliminan las dos de frenos y se eleva la altura al suelo en 30 milímetros. De todos modos, se dispone de un sistema para aumentar la altura de la carrocería, accionado desde el interior, en el caso de toparnos con algún pequeño obstáculo, como una rampa muy pronunciada o un simple bordillo. Aunque para rodar normalmente conviene que la carrocería esté en su punto más bajo para no variar el baricentro y las características aerodinámicas.

Por supuesto, la estructura del RZ se ha reforzado con unos largueros laterales, así como el montante del parabrisas que es ahora más grueso. Con todo, el peso del coche, 1.380 kilos, se ha incrementado en 100 kilos respecto al SZ, no obstante prescinde del techo rígido. Afortunadamente, la carrocería está realizada en fibra y no aporta mucho peso.

En cuanto al mecanismo de plegado y desplegado de capota no es complicado, pero es un tanto pobre que un vehículo que costará más de diez millones de pesetas no se descapote eléctricamente.

El sistema funciona de la siguiente manera: se desengancha la capota mediante una palanca situada en el arco del parabrisas, que funciona, por seguridad, sólo con la llave de contacto puesta. Acto seguido se acciona la apertura del capó trasero, siempre desde el habitáculo, y se empuja la capota, que por cierto pesa lo suyo, dentro del maletero.

Para el equipaje se dispone tan sólo de dos pequeños huecos detrás de los asientos, y para la rueda de repuesto, que por supuesto es de emergencia, existe un pequeño compartimento en la parte trasera, que también se abre desde el interior.

Otra exclusividad de este nuevo roadster son sus ruedas. Los neumáticos de 205 milímetro y de perfil 55 para la parte delantera, y de 225 milímetros y 50 de perfil para la parte trasera, son de tipo Zero o

de altísimas prestaciones y desarrollados expresamente por Pirelli para El RZ y el SZ.

Los interiores están rematados en cuero del mismo color que los asientos. El salpicadero destaca por sus múltiples relojes de fondo blanco y agujas rojas al más puro estilo de competición. El resto del equipamiento incluye elevallunas



eléctricos para las dos únicas ventanillas y un radiocasete.

El volante, de tres radios y grosor perfecto, se puede regular en altura y profundidad. Sin embargo, la postura al volante para una talla de 1,70 metros es complicada, sobre todo por la altura no regulable del asiento. Primero porque si no se quita el tope de desplazamiento de

la banqueta no se llega a los pedales. Luego porque la cabeza sobresale del grueso montante del parabrisas, que hace las funciones de arco de seguridad, con el consiguiente peligro que entraña. Y por último, porque la extraña curvatura del respaldo impide que la espalda apoye del todo.

Pero lo más molesto cuando nos sentamos en el RZ es el montante del parabrisas, que queda casi a la altura de los ojos, partiendo la visibilidad. Con la capota desplegada la postura es aún más complicada, porque la visibilidad se reduce también en la parte trasera y en los laterales, aparte de rozar la cabeza con la capota. También habrá que tener cuidado con la frente al entrar, porque sobresalen las palancas que enganchan la capota cuando está puesta.

TRADICIONAL Y EFECTIVO

El motor es el conocido tres litros atmosférico de seis cilindros en V y con dos válvulas por cilindro, pero con más potencia, 210 caballos. No es un motor de respuestas

bruscas ni de aceleraciones sorprendentes, pero es lo suficientemente rápido para disfrutar con él. Su utilización es agradable desde pocas vueltas hasta alcanzar una velocidad punta de 230 kilómetros por hora.

Aunque lo que realmente cautiva del RZ es su comportamiento. Cuenta con unos esquemas de suspensión idénticos a los del Alfa 75 grupo A de competición. La suspensión delantera es independiente y adopta una configuración de cuadriláteros transversales con barra estabilizadora, mientras que la suspensión trasera dispone de eje rígido y amortiguadores concéntricos. Así mismo, se han sustituido todas las uniones de goma por rótulas, como en los autos de carreras. Sin embargo, a pesar de la rigidez de todo el conjunto, no resulta incómodo, y desde luego lo que sí resulta es tremendamente estable. Se muestra ágil y efectivo en curvas, y no acusa torsiones aunque le falte el techo.

FIRMA DE LA CASA
La inicial del carrocerero milanés Zagato firma los laterales del RZ. Los interiores están rematados en cuero junto con los asientos. Destaca un agradable volante deportivo regulable en altura y profundidad.

Simonetta Garib
Fotos: José A. Díaz

Mercedes SEC.

GIGANTES

Como regalo de reyes, Mercedes traerá a nuestro mercado en enero de 1993 sus coupés más grandes, los SEC, con motores de 8 y 12 cilindros, respectivamente. Aunque aún no se conocen sus precios, se estima que estarán entre quince y veinte millones de pesetas. Mucho dinero, es cierto, pero también la posibilidad de disfrutar de lo mejor.



CARÁCTER, tradición, potencia, elegancia y deportividad se aúnan en los nuevos SEC, herederos de una forma de hacer en Mercedes que siempre ha tenido un enorme número de seguidores en todo el mundo. Son unos grandes coupés, los más grandes del mundo, gigantes de más de cinco metros de longitud en los que tiene cabida toda la experiencia técnica acumulada por la prestigiosa firma de Stuttgart desde hace muchísimos años.

Como viene siendo costumbre, los nuevos SEC se derivan directamente de las grandes berlinas de la clase S, aunque sus medidas son distintas en longitud, al ser cinco centímetros más pequeños que la

más pequeña de esas imponentes berlinas. Como ellas, los SEC disponen de todo lo que el conductor pueda apetecer en un coche. Detalles de lujo y de confort se encuentran en cualquier rincón de los coupés. Igualmente, la electrónica tiene presencia protagonista en todos sus órganos.

Mecánicamente se ha optado por aplicar a los SEC tan sólo dos mecánicas, eso sí, las mayores de que dispone Mercedes. Así, el 500 SEC utiliza el motor V8 de cinco litros de cilindrada y 320 caballos de potencia, mientras el 600 SEC incorpora el enorme motor V12 de seis litros con 394 caballos de potencia. Observarán que la potencia de ambos motores es menor que la de la de

los motores que equipan a las berlinas, seis y catorce caballos menos respectivamente. Pues bien, ello es debido a un nuevo sistema empleado para que los catalizadores sean mucho más eficaces. Esa disminución de las potencias, así como del par de los motores, sin embargo no se observa claramente en la práctica, debido a los enormes valores que se conservan, y eso a pesar de que los SEC pesan más que las respectivas versiones de cuatro puertas. Por ejemplo, el 600 SEC pesa 2.240 kilos, cincuenta más que el Mercedes 600 SEL en versión larga. El rendimiento de ambos motores es sobresaliente tanto en suavidad

como en fuerza. Son dos motores a los que no se les puede achacar defecto alguno, si bien la diferencia entre uno y otro es muy grande. El motor de 12 cilindros es un verdadero prodigio que mueve las más de dos toneladas de peso del coche con una soltura tremenda, incluso demasiado. A los dos motores se les ha equipado con una transmisión automática de cuatro velocidades con convertidor de par que dispone de dos programas de utilización: sport y económico. Este

cambio de marchas es francamente interesante por su eficacia y su suavidad de funcionamiento. En esos motores se ha conseguido, por otro lado, un consumo específico un cuatro por ciento menor que en los motores más potentes. El equipo tecnológico con que cuentan los SEC es impresionante, y por ello no faltan ni el sistema antibloqueo de frenos de control electrónico, ni el sistema antideslizamiento, ni la dirección asistida de tipo variable en función de la velocidad de marcha. En resumen, un compendio de todo lo que unos coches de su categoría deben ofrecer.

Si los aspectos mecánicos son muy importantes en este tipo de automóviles, no lo es menos su pre-



CALIDAD Y REFINAMIENTO
El habitáculo de los Mercedes SEC es todo un alarde de calidad y de elegancia. El salpicadero dispone de todo lo imaginable para hacer de la conducción un delirio de comodidad, a lo cual ayuda, y mucho, la utilización de la electrónica



DETALLES POR DOQUIER
El empleo de las maderas nobles en estos automóviles coupé no falta ni siquiera en elementos como los tiradores de las puertas y en la palanca de cambios.

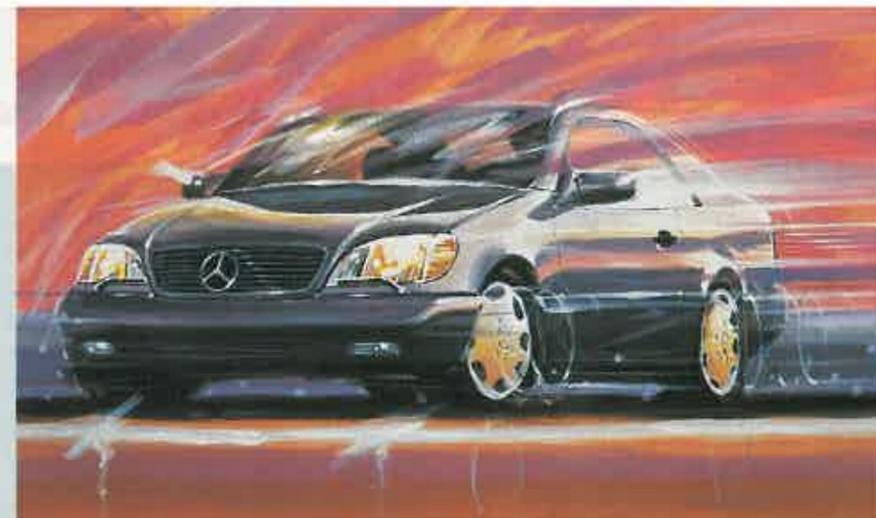


AMPLITUD Y ACCESIBILIDAD
Las dos plazas traseras son impresionantes por amplitud y comodidad. El acceso resulta fácil y cómodo gracias al perfecto abatimiento de los respaldos de los asientos delanteros. Los detalles de lujo tampoco faltan en esa zona.



sentación. En su diseño se ha tratado de conservar el necesario aire de familia con los modelos de cuatro puertas, pero no se ha renunciado a una fuerte personalidad propia que, por otro lado, entronque de manera ostensible con la anterior generación de modelos SEC. Esa personalidad se observa desde todos sus ángulos. Un frontal muy personal, dotado de unos faros que lo hacen inconfundible. En ese frontal, como viene siendo costumbre en este tipo de modelos, la estrella de la marca preside una calandra fuertemente llamativa. Todo el conjunto del coche se caracteriza por una aerodinámica muy fluida que condiciona el diseño de la parte trasera, quizá la más difícil de definir por los diseñadores de la marca, pero que al fin, y después de continuos estudios, resulta tan bella como acertada y, teniendo en cuenta las enormes dimensiones del coche, no muy pesada de líneas. Los grupos ópticos también definen perfectamente esa imponente zaga. Lateralmente, la puerta, de generosas dimensiones, queda perfectamente integrada en el diseño de conjunto, que resulta armonioso a pesar de servir a un coche «gigante». Las ruedas cuentan con unas bonitas llantas muy en la línea de otros productos de la marca. En el desarrollo del coche se han tenido presentes las premisas de los modelos berlina, y así, se conservan las varillas que salen de los extremos del maletero para facilitar las maniobras de marcha atrás y el mismo cierre del maletero.

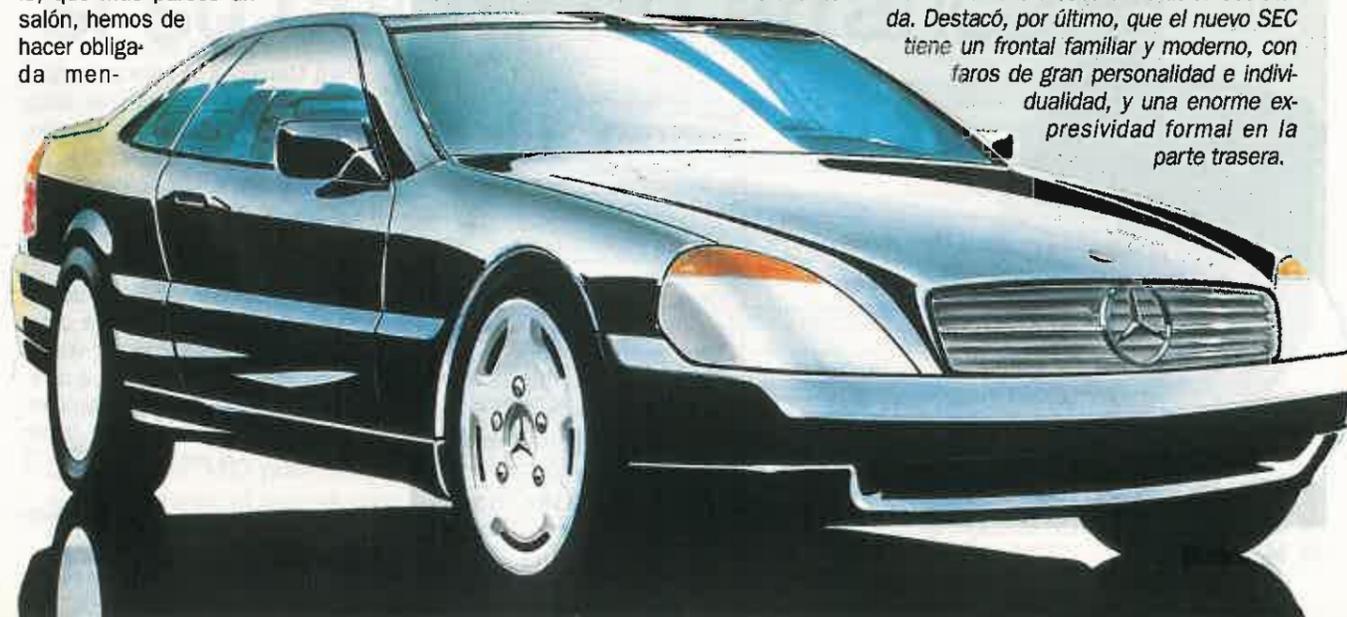
Si nos referimos a ese habitáculo, que más parece un salón, hemos de hacer obligada men-



C A L I D A D F O R M A L

BRUNO Sacco, responsable de diseño de Mercedes, nos habló de las dificultades de crear un nuevo coche con las premisas establecidas por la firma. Debía reunir, al mismo tiempo, elegancia con deportividad, y contener una enorme calidad formal tanto en su conjunto como en los más mínimos detalles. Por otro lado, en su diseño debía existir una semejanza formal respecto a la berlina pero mante-

niendo a toda costa su carácter individual. A ello se añadía el hecho de que nuevo coupé (que respondía al código C 140) debería tener una relación con el modelo al que iba a sustituir, lo que se complicaba por el hecho de que las «formas» son siempre pasajeras al depender de la moda. Resaltó que, debido al modo de hacer de Mercedes, el diseño se ha caracterizado siempre por ser un «polo fijo en un mundo automovilístico en rotación acelerada. Destacó, por último, que el nuevo SEC tiene un frontal familiar y moderno, con faros de gran personalidad e individualidad, y una enorme expresividad formal en la parte trasera.





TRADICIÓN
Desde siempre Mercedes ha extraído, de sus grandes berlinas, los coupés más impresionantes. En la foto se observan, juntas, las tres últimas generaciones. De la de los años sesenta a la actual C 140.

ción a esa calidad incommensurable de que hace gala Mercedes en todas sus realizaciones. Es un habitáculo de gran elegancia, con cuero y madera en todos y cada uno de los revestimientos y en detalles tan aparentemente insignificantes como los tiradores de las puertas o la palanca de cambios. Es un conjunto cálido y acogedor en el que el espacio lo es, por otro lado, todo. Las

dos plazas traseras, separadas, son amplísimas y de una comodidad poco frecuente. Las plazas delanteras cuentan con asientos específicos, de diseño deportivo, y con una completísima regulación electrónica. Salpicadero y cuadro de instrumentos son los mismos utilizados en los modelos de cuatro puertas. Y allí hay que destacar la presencia de «airbag» para conduc-

FICHA TECNICA

	500 SEC	600 SEC
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V	12 en V
Cilindrada (c.c.)	4.973	5.987
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	320 cv/5.600	394 cv/5.200
Par máximo / r.p.m.	47,9 mkg./3.900	58,0 mkg./3.800
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática 4 marchas	Automática 4 marchas
DIRECCION Y FRENSOS		
Sistema	Rec. bolas, asistida	Rec. bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	12,2	12,2
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Ventilados	Discos ventilados
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	2.080	2.240
Largo/ancho/alto (mm)	5.065/1.895/1.430	5.065/1.895/1.430
Capacidad del depósito (l)	100	100
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,3	6,6
Velocidad Máxima (km/h)	250	250
Consumo Urbano (l/100 km)	17,7	20,7
A 90 km/h (l/100 km)	10,0	11,8
A 120 km/h (l/100 km)	11,9	13,7

tor y acompañante como elemento de serie, junto con otros muchísimos detalles de confort. La electrónica, una vez más, se encarga de mover la mayoría de los elementos y controles con los que cuenta el conductor.

Puestos en marcha, los dos nuevos grandes coupés de la firma Mercedes hacen gala de su presencia imponente y de sus buenos modos, y ello a pesar de sus enormes dimensiones. Sacar partido de ellos es fácil, lógicamente, en las grandes carreteras, pero en las viradas rutas que ofrece la Costa Azul francesa tampoco nos ha parecido que se sintieran poco a gusto gracias a la vivacidad que les deparan sus potentes y progresivos motores. Son coches grandes, es cierto, pero no por ello poco estables y con un compromiso muy aceptable entre comportamiento y confort. Sólo sus



dimensiones les traicionan algunas veces en carreteras estrechas.

Para Mercedes la cifra de ventas prevista de estos coches se sitúa en unas diez mil unidades por año, a pesar de su elevado precio, de las que 4.500 las absorbería el mercado alemán, 1.700 el americano, 1.000 el japonés y unas 2.000 el resto de mercados europeos. Eso significa un diez por ciento más de lo que se vendía del modelo anterior. En cuanto al reparto por versiones, si bien deberán esperar a la reacción de los clientes, se estima en que las dos terceras partes serán del 500 SEC y el resto del 600. ○

M. Doménech



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,
ni el turbo intercooler,
ni las 16 válvulas
le sirven de nada...
si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



BOSCH

**FOTOS
EXCLUSIVA**

*Opel lo
presentará en
febrero*

CORSA MAS Y MEJOR

Más grande, más potente y mejor equipado, el nuevo Corsa será presentado oficialmente a mediados de febrero. Mientras tanto, la indiscreción de las cámaras espía ya ha desvelado los secretos de la inminente novedad Opel.

LA reactivación del mercado de utilitarios ha volcado a las principales marcas en el desarrollo de modelos destinados a este pujante segmento. Opel, con previsión alemana, decidió potenciar a su popular Corsa, un coche que se ha hecho con un importante lugar entre los de su clase. Práctico, económico y muy fiable se ha mantenido con éxito en el catálogo de Opel durante diez años, sin apenas necesitar retoques mecánicos o estéticos.

Este coche «cazado» in fraganti durante unas pruebas publicitarias



GANANDO ESPACIO
Siguiendo con las tendencias más modernas, la carrocería se abomba por sus laterales y su parte superior ganado esos centímetros clave para ofrecer una máxima habitabilidad. El portón trasero, muy plano y de uso muy accesible, contornea unos grandes y originales grupos ópticos integrados. En la foto superior puede distinguirse el indicativo del motor 1.4 inyección de 60 caballos.



LÍNEAS MAESTRAS
 La contribución del diseñador japonés Hideo Kodama en el proyecto es algo evidente en el nuevo Corsa. Huelgan las palabras entre la similitud con algún modelo japonés, como pueda ser el Micra. La aerodinámica no parece haber sido perjudicada, a pesar del aumento de tamaño, gracias a unas suaves formas frontales que rebajan la superficie de rozamiento.



puede considerarse completamente nuevo, en tanto que su antecesor, el actual Corsa, es diez centímetros más corto y poco o nada tendrá que ver con el nuevo diseño, tanto exterior como interior.

La oferta en cuanto a motorizaciones se amplía y renueva con mecánicas más modernas, quedando la escala de potencias en un motor 1.2 (50 CV), un 1.4 (60 CV), un 1.6 (75 CV), dos motorizaciones diésel, un 1.6 deportivo (105 CV) y una motorización tope de gama de 130 CV, con el 1.6 16 válvulas.

El motor 1.0 (45 CV) con bloque de fundición desaparece al no poder incorporar el obligado catalizador. Frenos, suspensiones y elementos como la dirección son nuevos. Al Corsa ya se le achacaba un claro desfase con los últimos productos del mercado internacional.

A la vista de las fotos del coche, ya conformado definitivamente, puede apreciarse una plataforma al estilo de las últimas realizaciones en el segmento. La distancia entre ejes crece, aumentando la superfi-

cie de apoyo del coche y disminuyendo los voladizos delantero y trasero, con lo que se gana maniobrabilidad.

La carrocería, «hinchada» como mandan los últimos cánones, asegura un óptimo aprovechamiento de la habitabilidad. Los planes de Opel contemplarían ofrecerla en dos volúmenes, con versión de tres y cinco puertas, un llamativo coupé en la línea de los competidores nipones, un pequeño familiar en la onda de los actuales coches de ocio y un descapotable desarrollado por la General Motors en Estados Unidos. Como se ve, el proyecto Corsa no supone una simple renovación de gama, si no el lanzamiento de un nuevo coche con las consiguientes previsiones e inversiones que ello requiere. Éstas afectarán de cerca a España, donde la factoría GM de Figueruelas (Zaragoza) recibirá 105.000 millones de pesetas entre 1992 y 1997 destinados a la producción de los Corsa que se exportarán y comercializarán en el resto del Continente. Las previsiones de producción del nuevo Corsa, que irá

sustituyendo al anterior de forma paulatina, se cifran por ahora en 440.000 unidades durante los dos primeros años, cifra más que suficiente como para dar idea de lo ambicioso que es el proyecto.

Comercialmente, el nuevo Corsa también plantea grandes aspiraciones. Por su tamaño, motorizaciones y niveles de equipo, el Corsa aumenta su nivel y apunta hacia rivales de segmentos superiores, como pueden ser el Clio o el Fiesta, por ejemplo, abandonando su estatus del «más pequeño». Ya con fecha declarada para su presentación oficial a la prensa internacional, el confirmado Corsa llegará a España en abril del año que viene. Y decimos confirmado porque el nombre para el nuevo Opel no se conocía a ciencia cierta, especulando con nuevas denominaciones como Nova. A la vista de las fotos espía, la placa de identificación parece ratificar el nombre Corsa por parte de la marca, que gusta perpetuar sus modelos a través de la evolución y el tiempo (Kadett, Rekord). ○

Juan Luis Soto

¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA ERISTOFF

Un lenguaje distinto.

Nuevos modelos de Honda, Mitsubishi, Toyota y Subaru

JAPON NO PARA

Durante los últimos días del mes de octubre comenzaron a comercializarse en Japón numerosos nuevos modelos, de cuatro diferentes marcas. En tiempos de crisis, también para aquel mercado, la actividad no cesa. La próxima primavera llegará a nuestro país uno de estos modelos: el Subaru Impreza, aunque posiblemente no sea el único.

terior que ofrecía el modelo precedente. De momento sólo se comercializará en carrocería de cuatro puertas y tres volúmenes, aunque no se debe descartar para más adelante la aparición de una carrocería de cinco puertas más polivalente.

Cinco versiones de este modelo estarán disponibles en Japón, con tres diferentes motores. El modelo básico cuenta con el mismo motor que el Honda Civic Esí, pero sin admisión variable (sistema VTEC) en las válvulas de admisión, motivo por el cual su potencia es de 120 caballos, frente a los 125 del Civic. El escalón intermedio está conformado por un motor de 1.834 centímetros cúbicos, desconocido hasta el momento en Europa, con doble árbol de levas en cabeza, 16 válvulas y 140 caballos de potencia a 6.300 revoluciones por minuto. El más potente de los Domani está equipado con el motor de 1.6 litros y 160 caballos de potencia, idéntico al que montan los Civic VTi y que se caracteriza por la distribución variable tanto en las válvulas de admisión como en las de escape.



AIR-BAG
El interior del Domani rezuma estilo Honda por los cuatro costados. El airbag para el conductor pertenece al equipo de serie. En el volante, las siglas SRS anuncian este hecho.

DE todos estos modelos presentados en Japón, el único que llegará próximamente a nuestro país es el Subaru Impreza. Más adelante, en un par de años, la versión europea del Honda Domani comenzará a fabricarse en Inglaterra y, entonces, llegará a España.

Este modelo, de nombre italiano, ha aparecido en Japón para sustituir al Honda Concerto, que se seguirá fabricando en Inglaterra como mínimo hasta finales de 1994. Exteriormente, el Domani mide 4,42 metros de largo y su distancia entre ejes es de 2,62 metros, medida que le permitirá mejorar el espacio para los ocupantes del asiento pos-



TRES VOLÚMENES
Inicialmente, la carrocería del Domani sólo está disponible con maletero separado.



MACIZO
Aunque en Japón el Domani sustituye al Concerto, visualmente, el modelo antiguo parece más moderno que su sucesor. El ancho montante trasero y su alta cintura acentúan esta impresión.

FUTURO DE COMPETICIÓN
La versión más potente del Impreza está dotada de un motor turboalimentado que alcanza 240 caballos de potencia. Su destino final es participar en el Campeonato del Mundo de Rallyes.



BIEN SUJETO
Los asientos Recaro son elemento de serie en la versión más potente del Impreza. Su espíritu deportivo no impide disponer de un equipamiento lujoso.



En cuanto a equipamiento, todos los Domani vienen equipados de serie con *airbag* para el conductor (opcional para el copiloto), aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado y elevalunas eléctricos entre lo más destacable. Opcionalmente, los japoneses que adquieran el Domani, podrán disponer de cambio automático, control de la tracción, sistema de antibloqueo de frenos y tracción a las cuatro ruedas.

Por su parte, el Subaru Impreza es el sustituto del Leone, modelo destinado únicamente a la exportación y que en Estados Unidos se conoce con el nombre de Loyale. De este nuevo vehículo se han realizado

dos versiones de carrocería: una de cuatro puertas (de 4,35 metros de largo) y una familiar de cinco puertas. Veinte centímetros más corto que el Legacy, el Impreza está disponible en Japón con cuatro motores, todos de estructura boxer como es tradicional en la marca. A España llegarán dos versiones de este modelo el próximo mes de abril. La menos



FAMILIAR
La carrocería de dos volúmenes con portón posterior permite mejorar notablemente la

capacidad de carga. Esta versión dispone de suspensión neumática de serie que permite aumentar 40 milímetros la altura de la carrocería al suelo.

potente estará dotada de un motor de 1,6 litros, 16 válvulas y 100 caballos de potencia y la más potente estará movida por un nuevo motor de 1,8 litros, también de 16 válvulas y 115 caballos de potencia. Aunque en Japón existen versiones de dos y cuatro ruedas motrices, todos los vehículos que se traigan a España estarán dotados de tracción total. En cuanto al equipamiento, aunque no está perfectamente

definido, los vehículos incluirán de serie un equipo muy completo que apenas dejará espacio para posibles opciones.

Aunque por el momento no se co-

mercializará en España, existe una interesante versión del Impreza dotada con un motor de dos litros, con turbocompresor e *intercooler*, que alcanza una potencia de 240 caba-

llos y un par máximo de 31 kilogramos a 5.000 revoluciones por minuto. De serie incluye asientos Recaro y suspensión deportiva. Sobre la base de este modelo, se prepara-

AGRESIVO
La versión más potente del Impreza no se comercializará en España. Pero sí se dispondrá de una carrocería de tres volúmenes, aunque su paragolpes y el capó serán como los del modelo de la foto superior.



SALÓN
El aumento de dimensiones exteriores del Debonair se ha traducido en un considerable aumento de espacio interior. Existen dos versiones de interior diferenciadas: para ser conducido por un chófer o por el mismo propietario.



CINCO METROS
El Mitsubishi Debonair es la berlina más lujosa de la oferta de la marca. Sustituye a un modelo del mismo nombre, aunque sus dimensiones han sufrido un notable incremento y su línea se ha suavizado.

rá una versión de Rallye que participará en el Mundial del próximo año reemplazando al actual Subaru Legacy. Por otro lado, la versión familiar incorpora de serie suspensión neumática, mediante la cual, se puede elevar la altura mínima de la carrocería en 40 milímetros, con tan sólo pulsar un botón.

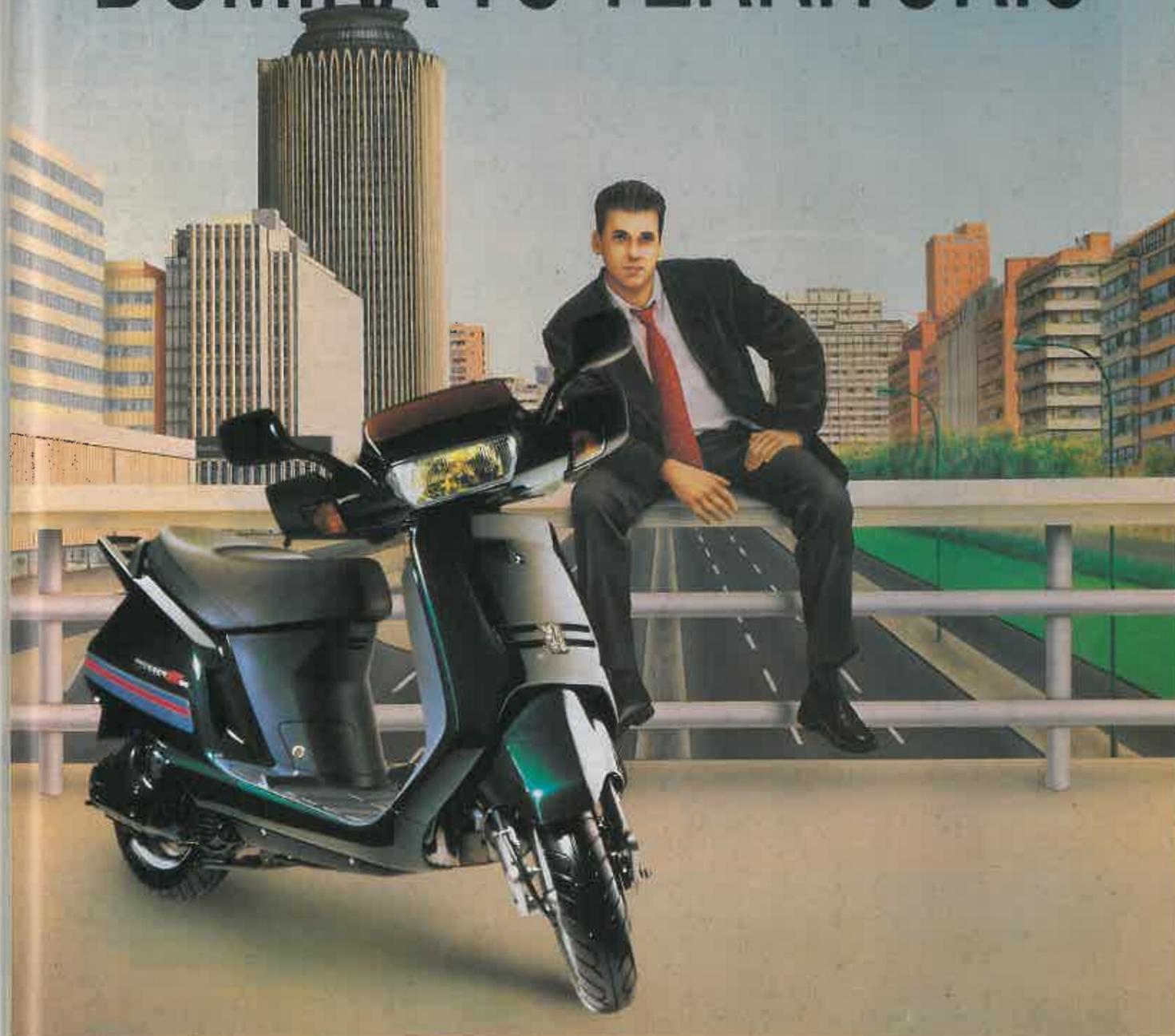
El mayor de todos los coches presentados en Japón durante estas fechas es el Mitsubishi Debonair, mide 4,98 metros de largo, que sustituye al modelo del mismo nom-

bre. Este vehículo debe competir con las berlinas más lujosas del mercado y por ello la marca ha vertido en él todos los refinamientos tecnológicos de los que es capaz.

En cuanto a dimensiones, el Debonair es considerablemente más grande que su predecesor: 11 centímetros más en longitud y 9 en anchura. El propulsor también resulta novedoso. Sobre el conocido bloque de seis cilindros en V y tres litros de cilindrada (ver prueba del Mitsubishi 3000 GT Motor 16 nº 472) se

ha variado el diámetro y la carrera para ganar 504 centímetros cúbicos. En versión atmosférica, con la culata de 4 válvulas por cilindro, el nuevo propulsor logra una potencia de 260 caballos a 6.000 revoluciones por minuto con un par máximo de 33,0 kilogrametros a 4.500. La transmisión está encomendada a una caja de cambios automática de cuatro velocidades. Existen además otras dos posibilidades de propulsión para este modelo: un V6 de tres litros y dos válvulas por cilindro

DOMINA TU TERRITORIO



PEUGEOT SV 125/SV 92.

Domina tu territorio con el scooter SV 125 y el nuevo SV 92. En la ciudad no conocen obstáculos. Son los Reyes.

- Engrase separado
- Totalmente automático
- Doble variador continuo de velocidad
- Encendido electrónico

- Completo cuadro de mandos con reloj digital
- Suspensión delantera y trasera con amortiguadores hidráulicos
- Freno de disco con sistema APS
- Llantas de aleación ligera diseño Peugeot
- Alojamiento para casco
- Capacidad del depósito: 8,8 litros
- Portaequipaje trasero

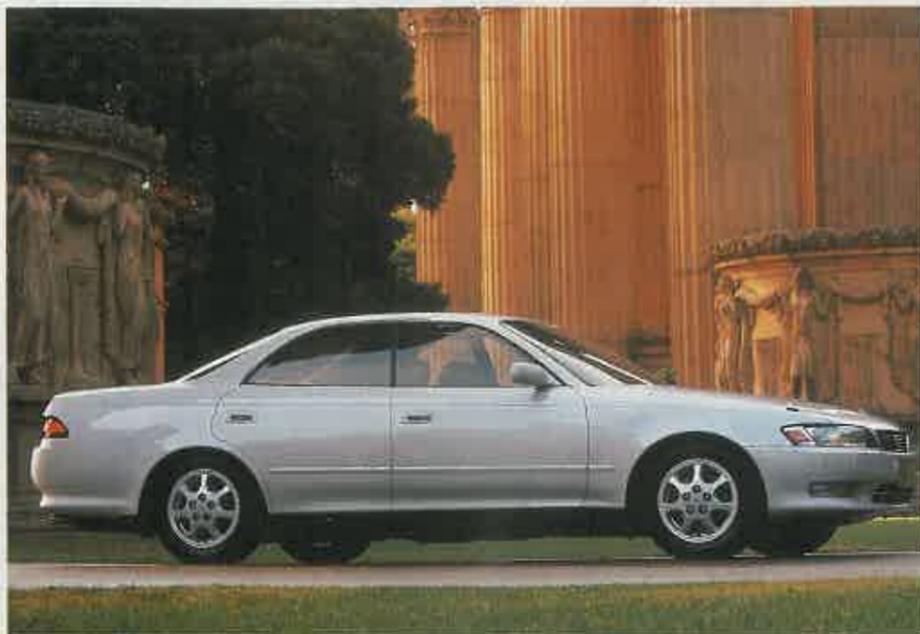
PEUGEOT SV
EL REY DE LA SELVA



Lubricante Recomendado

IMPORTADORES:

ANCA, S.L. Tel. 986/23 26 03 VIGO • CIAL NAVARRO HERMANOS, S.A. Tel. 952/22 39 30 MALAGA • IBEM AUTOMOCION, S.A. Tel. 96/341 49 99 VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERIA Tel. 972/20 76 03 GIRONA • MOTO SERVICIO Tel. 94/421 85 95 BILBAO • MOTOR GRUP Tel. 93/414 01 00 BARCELONA • OSAKA MOTOR'S Tel. 91/730 27 77 MADRID.



y una versión que funciona con LPG. Además de los elementos habituales en modelos de lujo, el Debonair lleva montada una cámara de vídeo en la parte posterior, con pantalla en el salpicadero, para facilitar, principalmente, las maniobras de aparcamiento.

En la parte delantera también se controla la seguridad, mediante proyecciones de rayos láser que permiten medir la distancia a la que se encuentra el vehículo que precede y a qué velocidad relativa nos movemos con respecto a él. Si se supera la distancia considerada de seguridad, el conductor es avisado y el sistema anula automáticamente el *overdrive* para ayudar a reducir la velocidad.

Otra sofisticación consiste en un purificador de aire que enriquece la concentración de oxígeno en el interior del habitáculo.

TRES EN UNO

Por último, también Toyota se ha apuntado al carro de las novedades. La marca líder en el mercado japonés ha presentado una nueva versión de sus modelos Mark II, Chaser y Cresta. Con respecto a los anteriores, los nuevos Mark II han crecido en distancia entre ejes (5 centímetros), longitud (6 centímetros) y anchura (5,5 centímetros). Este incremento de dimensiones proporciona mayor espacio interior, especialmente a los ocupantes de las plazas posteriores. El panel de instrumentos y la consola central están ladeados hacia el conductor para permitirle un acceso más fácil a los interruptores y palancas. A pesar del incremento de dimensiones, la utilización extensiva de materiales ligeros ha permitido mantener un peso similar al de las versiones anteriores, a pesar del superior equipamiento.

En cuanto a las opciones relativas a la seguridad activa, el Mark II está dotado de un sistema de antibloqueo de frenos, control de tracción y suspensión de dureza regulable bajo control electrónico.

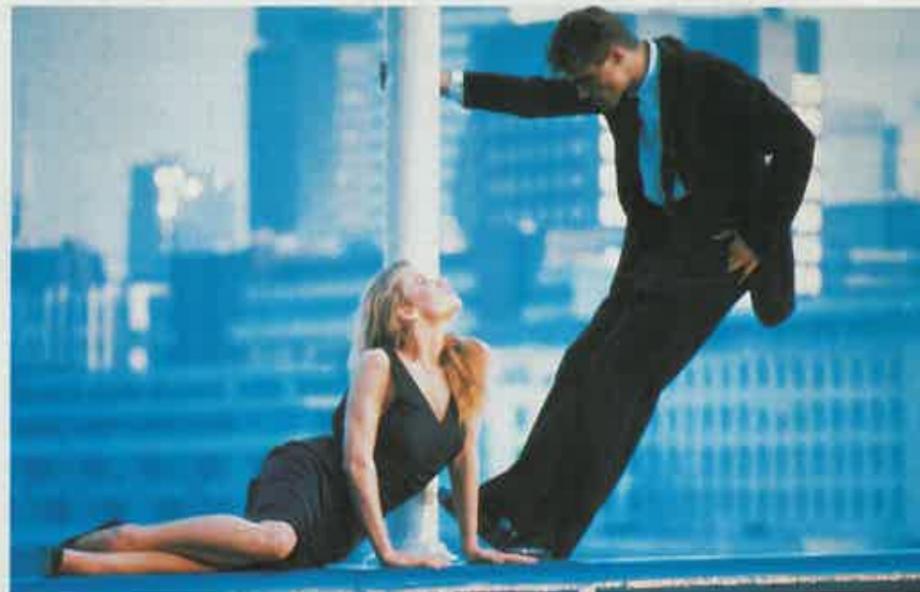
Por lo que a motores respecta, se ofrecen cinco de gasolina y uno diésel. Los de gasolina conforman un abanico entre 120 y 220 caballos de potencia, en tanto que la versión diésel ofrece una potencia de 97 caballos.

MISMA BASE
El Mark II, el Chaser y el Cresta son tres diferentes modelos realizados sobre la misma base. La principal característica del nuevo modelo es un aumento general de tamaño y una nueva gama de motores.



DAIHATSU

CORAZONES Rebeldes



Uno es ardiente y atrevido. El otro, apasionado y seductor. Unidos por la aventura, viven en libertad... Son los nuevos Daihatsu Charade 16 V Inyección y Daihatsu Feroza 16 V Inyección: dos corazones rebeldes únicos por estilo, inconfundibles por todo su carácter. Síguelos el ritmo si quieres disfrutar a fondo con lo último de la tecnología japonesa más avanzada.

Daihatsu Charade:

Motor 1.300 c.c. Inyección 16 V. 90 CV.

Equipamiento de serie:

- ✓ Dirección asistida.
- ✓ Llantas de aleación.
- ✓ Elevalunas eléctricos.
- ✓ Spoiler delantero.
- ✓ Espejos exteriores eléctricos.
- ✓ Spoiler trasero.
- ✓ Cierre centralizado.

Daihatsu Feroza:

Motor 1.600 c.c. Inyección 16 V. 95 CV.

Equipamiento de serie:

- ✓ Dirección asistida.
- ✓ Cierre centralizado.
- ✓ Espejos exteriores y elevalunas, eléctricos.
- ✓ Cubos de bloqueo automático.
- ✓ Techo solar.
- ✓ Asiento trasero abatible por secciones.
- ✓ Inclinómetro.
- ✓ Voltímetro.



DAIHATSU

Importador exclusivo para España (Península Ibérica, Baleares e Islas Canarias): DAIHATSU ESPAÑA, S.A. Ctra. Barcelona Km. 16,500. 28830 SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID). Tels.: 672 56 11-672 56 61.

ALAVA: (Vitoria) Los Herrán Motor, S.L. (945) 26 64 97 - 28 24 55 • ALBACETE: Provehima, S.A. (967) 21 67 62 • ALMERÍA: (El Ejido) Aldella Motor, S.L. (951) 48 21 02 - 27 09 09 • ASTURIAS: (Oviedo) Astur Motor 4x4, S.A. (985) 27 32 90 • AVILA: J.S. Nipón Motor, S.L. (918) 25 35 60 • BADAJOZ: (Don Benito) Marcelo Hermanos, S.L. (924) 81 16 63 - 89 • BALEARES: (Palma de Mallorca) Gesbers, S.A. (971) 46 48 66 • BARCELONA: Maturana, S.A. (93) 455 07 11 - 456 28 19 • BURGOS: Talleres Portugal, S.L. (947) 23 70 13 - 22 49 20 • CADIZ: (Jerez de la Frontera) Cazanca Motor, S.L. (956) 14 06 05 • CIUDAD REAL: S.A. Royce Tecnología y Equipamiento (926) 25 33 48 • LA CORUÑA: (El Temple) Autosubasta Galicia, S.A. (981) 66 47 00 • GIRONA: Interauto Girona, S.A. (972) 20 78 25 • GRANADA: Tiendaauto, S.L. (958) 25 89 88 • GUIPUZCOA: (San Sebastián) Gelkor, S.A. (943) 28 27 54 • HUELVA: Dapauto, S.L. (955) 24 03 32 • LEÓN: Motor Lujo, S.L. (987) 24 55 65 • LERIDA: Auto Clot, S.L. (973) 24 24 74 • LOGROÑO: Tránsito, S.A. (941) 25 50 24 • MADRID: Motor Prestigio, S.A. (91) 431 15 15 • MADRID: Estilo Motor, S.A. (91) 314 42 16 • MADRID: (Alcorcón) Autosami, S.A. (91) 619 45 12 • MÁLAGA: De los Ríos Motor, S.L. (952) 33 55 22 - 33 55 49 • MURCIA: Talleres M. Gallego, S.L. (968) 64 44 54 • NAVARRA: (Burlada) Motor Burlada, S.L. (948) 23 93 30 • ORENSE: Automóviles Amoedo, S.L. (988) 23 46 07 • PALENCIA: Julio Trigueros Gutiérrez (988) 72 53 11 • SANTANDER: (Mallaño) Castellanos Industrial, S.A. (942) 25 42 11 • SEGOVIA: Guadamotor, S.L. (911) 44 41 93 • SEVILLA: Codiauto, S.A. (95) 457 26 91 - 40 • TARRAGONA: (Reus) Automóviles Arsó, S.A. (977) 77 25 22 • TOLEDO: (Talavera) Reinacar, S.A. (925) 80 10 49 • VALENCIA: Autotécnicos Valencia, S.L. (96) 366 99 00 • VALLADOLID: Duero Automoción, S.L. (983) 37 47 99 • YZCAYA: (Bilbao) Más Motor, S.A. (94) 467 60 00 • ZAMORA: Manuel Alonso Vara (988) 52 27 94 • ZARAGOZA: Automóviles Daiauto, S.L. (976) 38 22 63.

Opel Calibra Turbo 4x4 16V

MAS ALLA

El Opel Calibra ha recibido una agradable inyección de potencia. El secreto reside en el nuevo motor dos litros de 16 válvulas con turbo que ha venido acompañado de múltiples mejoras, tales como el nuevo cambio de marchas de seis velocidades, pero que mantiene el estilizado y elegante diseño externo. Justo lo que este coche necesitaba. Los más ansiosos deberán esperar hasta la próxima primavera.

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

DESDE su aparición, estaba claro el carácter que los responsables de Opel querían dar al Calibra: un deportivo de bonito diseño y agradable de conducir. Los motores que se adoptaron para este fin fueron el dos litros de ocho válvulas y el dieciséis válvulas. Con

este último, se consigue un nivel de prestaciones de primera fila, pero su propietario no queda a salvo de los ataques de los GTI mejor dotados. Ahora, tras la aparición del Calibra Turbo, se marcan las diferencias. Más de doscientos caballos y menos de siete segundos para alcanzar los cien kilómetros por hora lo dicen casi todo. Con este nuevo motor, el Calibra da un paso adelante y se convierte en un coche con unas prestaciones de primera, capaz de rivalizar con los deportivos más aguerridos, pero sin perder nada del encanto de un coupé de cua-

tro plazas. A pesar de la fuerte inyección de carácter, el Calibra mantiene un discreto encanto en su apariencia externa. Nada de alerones, aletines o llamativas inscripciones. Deje fuera lo único que distingue a este modelo de sus hermanos de gama son las llantas de nuevo diseño, un faldón aerodinámico y el discreto, y baratillo, logotipo pegado en la parte posterior. Dentro tampoco hay grandes cambios sobre lo ya conocido. Los asientos son de cuero y el conductor tiene entre sus manos un volante de cuatro radios, en cuyo centro

**VIRTUDES**

Rendimiento del motor
Cuatro plazas de verdad
Relaciones de cambio

OPEL CALIBRA TURBO 4x4 16V**PRECIO aprox: 4.500.000 ptas**

Manejo de la sexta velocidad
Situación mando elevavanas
Funcionamiento tracción total

DEFECTOS**PRUEBA**

Motor 16

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 204 CV(154 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 28,5 mkg (280 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica con turbo compresor KKK e intercambiador de calor. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,8 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 36,9 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENCES

Delanteros: Discos ventilados (ø 284 mm). Traseros: Discos (ø 270 mm). Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con columnas MacPherson. Trasera: Brazos oscilantes oblicuos con muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 205/50 R 16 Llantas de aleación de 6 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Capacidad del depósito de combustible: 63 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,2
En conducción rápida	23,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,1
A 140 km/h de crucero	10,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	650

46 / Motor 16

A TOPE EN SEGURIDAD
La tracción total confiere al Calibra una inusitada seguridad en cualquier terreno.



se recuerda la condición de motor sobrealimentado del modelo.

El responsable de la transformación del Calibra en una supermáquina es el motor. Sobre la misma base del motor 16 válvulas, se ha adoptado un nuevo sistema de admisión, con un turbocompresor KKK que, como novedad, presenta una disposición muy compacta, formando un solo bloque con el colector de escape. De esta forma, el conjunto resulta más eficaz desde el punto de vista de rendimiento térmico y a su vez más fiable.

El resto de la configuración del motor se mantiene, salvo las lógicas variaciones, en la culata y gestión del mismo. El sistema de escape dispone de un catalizador metálico de alto rendimiento y capaz de soportar temperaturas próximas a los mil grados centígrados.

Otra peculiaridad del coche reside en su caja de cambios de seis velo-

idades. La adopción de esta caja de cambios no ha supuesto ningún cambio mayor en la estructura del coche, ya que la carcasa mantiene, prácticamente, las mismas dimensiones que en el cambio de cinco velocidades. La justificación de esta mejora viene dada por la necesidad de conseguir unas prestaciones de primera línea y un desarrollo, en la relación más alta, que permita rodar a alta velocidad con un consumo moderado. A la vista del fenomenal rendimiento del motor, queda claro que no era necesaria la incorporación de la sexta velocidad, pero lo cierto es que, gracias a esta disposición, se consigue un cambio muy cerrado, es decir, con las relaciones de cambio bastante solapadas. Dadas las condiciones habituales de tráfico en España, la utilización de la sexta se reduce a los tramos de autopista en los que se pueden mantener velocidades



CUATRO PLAZAS
En el interior se pueden alojar cuatro adultos. En los coches que vendrán a España la tapicería será de cuero de serie.



TODO A PUNTO
La distribución de los mandos es semejante a la del resto de los Opel.

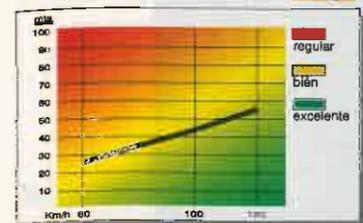
GENIO Y FIGURA
La imagen del coche no se ha alterado respecto al resto de la gama.

Motor 16 / 47

PRESTACIONES

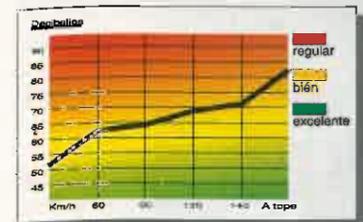
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	243,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,9
1.000 m salida parada	27,2
De 0 a 100 km/h	7,0
Recorriendo (metros)	115,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,8
400 m desde 40 km/h en 6ª	21,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	37,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,2

FRENOS



A 60 Km/h:	15,1.
A 100 Km/h:	40,2.
A 120 Km/h:	54,7.

SONORIDAD



Al ralentí:	51,9.
A 60 Km/h:	62,2.
A 90 Km/h:	64,2.
A 120 Km/h:	68,8.
A 140 Km/h:	71,4.
A Tope:	82,4.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Tel: (91) 597 30 00.

Garantía: Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

PRÁCTICO Y FIABLE
El ordenador de a bordo que monta de serie el Calibra resulta útil y bastante fiable.



BUENA MÚSICA
Un compartimento para cassettes refleja el buen equipamiento.



6 MARCHAS 6
El cambio de seis velocidades está muy bien solapado. Sin embargo la sexta velocidad se engrana con alguna dificultad.



TODAVÍA MÁS
El motor de dos litros de Opel parece inagotable en posibilidades. Los 204 caballos son progresivos.

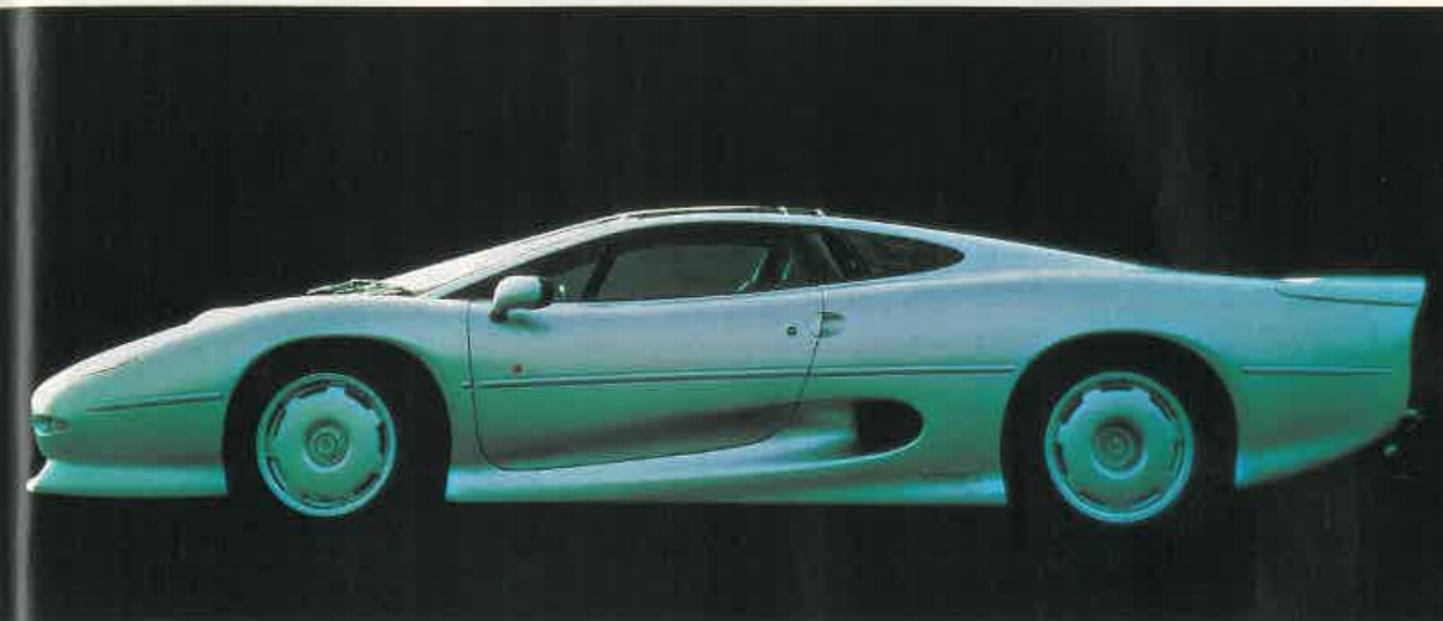


crucero por encima de los 100 kilómetros por hora. Así mismo, es raro tener que recurrir a la segunda velocidad, ya que la buena respuesta del motor, a bajo régimen, hace que las recuperaciones en tercera resulten francamente brillantes. Con esta configuración se hace un uso intensivo de la tercera, cuarta y quinta, quedando las otras tres marchas para situaciones específicas o para las arrancadas, claro está.

Para poder digerir las dosis de potencia y par que tan generosamente ofrece el Calibra Turbo, ha sido imprescindible optar por la versión de cuatro ruedas motrices. Al igual que en la versión 4x4 anterior, este Calibra dispone de diferenciales convencionales sobre los ejes delantero y trasero y un diferencial de acoplamiento viscoso en el centro. El empuje se reparte mayoritariamente sobre el eje delantero y el mecanismo tiene la peculiaridad de desconectar el eje trasero en cuanto se frena. Esta particularidad, que viene obligada para no interferir en la actuación del sistema antibloqueo de frenos, produce algunas reacciones raras en condiciones muy concretas. Por ejemplo, si se va reteniendo el coche con el motor sobre una superficie muy deslizante, nieve o hielo, y se toca el freno, durante unos instantes toda la responsabilidad de sujetar el coche recae sobre el eje delantero, que puede llegar a patinar.

Al margen de estas cuestiones técnicas, este Calibra mantiene la misma filosofía que los anteriores. Es un coupé deportivo, de los denominados 2+2, pero que en este ca-

BRIDGESTONE



Equipo de Origen Unico del JAGUAR XJ-220.



Según nos acercamos al siglo XXI, el conocedor de las grandes prestaciones busca un neumático muy especial para su vehículo deportivo líder.

Busca un neumático que se preocupe no sólo por su seguridad a grandes velocidades sino también por la confortabilidad de su conducción.

En lo que se refiere a Bridgestone, esto se traduce en un neumático de prestaciones superiores en donde cristalizan las características dinámicas tecnológicas avanzadas.

Estas son: mejor agarre en superficies secas y mojadas, excelente maniobrabilidad y mayor durabilidad del neumático a altas velocidades, así como excelente uniformidad y bajo nivel de ruido.

Todas estas características, en palabras Bridgestone, se resumen en un neumático llamado:

EXPEDIA S-01

Distribuidor exclusivo FIRESTONE HISPANIA, S. A.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

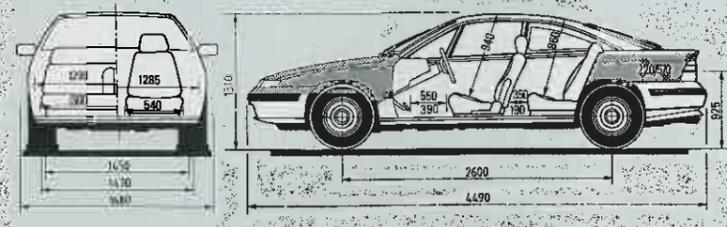
A FAVOR

- ▲ La versión que vendrá a España dispondrá de asientos tapizados en cuero.
- ▲ En su comercialización definitiva se podrá disponer de elementos tales como el *airbag*.

EN CONTRA

- ▼ La situación de los botones de los elevadores los deja semlocutados entre los dos asientos delanteros.
- ▼ Para acceder a las plazas posteriores hay que contorsionarse.

OPEL CALIBRA



DISCRETO
Tan sólo las llantas, el faldón y un discreto logotipo con la palabra Turbo, delatan al nuevo modelo.



FRENTE A SUS RIVALES

Las peculiaridades del Calibra Turbo hacen que sus rivales se limiten a dos: el Audi Coupé S2 (6.170.000 pesetas) y el Toyota Celica 4WD Carlos Sainz (5.372.925 pesetas). No obstante, también se podría incluir, en esta exigua lista de competidores, al Lancia Delta Integrale (4.432.000 pesetas). Todos ellos comparten sus características de potencia, en torno a los 200 caballos, y sistemas de tracción total. De todos éstos, el Calibra es el que dispone de una potencia más ajustada, pero no por ello queda atrás en prestaciones. Su sistema de tracción es también el más sencillo. De estos cuatro coches, el Lancia despunta como el más brillante. Su comportamiento es el genuino de una máquina de carreras. El Audi es el más caro, con diferencia. La contrapartida a este precio es una tecnología y calidad de construcción elogiada, pero que difícilmente justifica la diferencia de precio. El Toyota Celica es, posiblemente, el más próximo a nuestro protagonista. El motor es algo más pesado, pero ambos comparten un exquisito equilibrio entre lo que es un deportivo puro y un coupé un tanto aburguesado. Cuando se comercialice el Calibra, la próxima primavera, sus rivales tendrán que afinar mucho.

so dispone de cuatro plazas totalmente aprovechables. Delante no hay problema. Buena posición de conducción con unos asientos amplios y cómodos. Tan sólo los botones de los elevadores, situados entre los dos asientos, desentonan de la buena disposición general de los mandos. Detrás hay espacio suficiente para dos adultos que pueden aventurarse a realizar trayectos largos con un razonable nivel de confort. El maletero, a pesar de haberse reducido a causa de la tracción total, sigue siendo aceptable. La conducción de este Calibra es fácil, ya que aunque se trata de un motor con mucho carácter, no resulta violento en ningún momento. La dirección es asistida y el cambio se mueve con facilidad. En este último punto, sólo hay que criticar que engranar la sexta requiere una cierta



concentración, ya que de lo contrario es muy posible engranar la cuarta. Las aceleraciones son fulgurantes y, una vez que uno se ha familiarizado con el funcionamiento del motor, se observa que no es necesario subir excesivamente de vueltas ya que, en torno a las 2.800 revoluciones, el cuatro cilindros empuja con mucha fuerza. Si se quieren fuertes sensaciones podemos hacer subir la aguja hasta las proximidades de la zona roja. Tan sólo un bronco rugido nos advierte del elevado régimen, ya que por lo demás el motor lo soporta sin rechistar.

En zonas rápidas, el comportamiento del coche es fundamentalmente neutro, pero si las curvas se van cerrando se convierte casi en un tracción delantera. Los frenos y la dirección colaboran decisivamente para practicar una conducción alegre. El nivel de seguridad es, en cualquier caso, muy elevado. ○

Victor Picclone
Fotos: Alex Blanco

BLANCA FERNANDEZ OCHOA Y MIGUEL INDURAIN PREMIOS CONQUEST DE LONGINES 1.992

Blanca Fernández Ochoa, primera medalla Olímpica femenina española en toda la historia del olimpismo moderno y Miguel Indurain por sus victorias en las vueltas ciclistas a España, Francia e Italia han sido los Premios Conquest de Longines 1.992.

La entrega de los premios ha tenido lugar la noche del sábado 24 de Octubre en una fiesta de Gala celebrada como ya es tradicional y por noveno año consecutivo en el Salón Imperial del Hotel Ritz de Barcelona.

Acabada la cena, y después de una palabras de salutación pronunciadas por el Director General de Longines España, D. José Antonio Cadarso Gómez, Mónica Randall presentó el acto. Sydne Rome, actriz italiana que mantuvo un idilio con Julio Iglesias, entregó el premio a Miguel Indurain y a Blanca Fernández Ochoa el humorista Andrés Pajares después de improvisar una presentación de verdadero profesional del humor.

El premio se otorga anualmente, corresponde a españoles que hayan triunfado más allá de nuestras fronteras y consiste en sendas placas conmemorativas y sendos relojes LONGINES de ORO valorado cada uno de ellos en más de un millón de pesetas.

Entre los casi cuatrocientos comensales había muchas caras conocidas que atraían especialmente los flashes de los reporteros gráficos: José Oneto, José Luis Sangil, Montse Guallart, Luis del Olmo, Loles León, María Asquerino, Gunilla Von Bismarck, Teresa Gimpera, Silvia Tortosa y un numeroso etc.

La fiesta acabó después de las dos de la madrugada con la actuación de Los Manolos.



LONGINES
LONGINES
LONGINES
LONGINES



*Fiat Cinquecento frente a
Seat Marbella CLX
Fiat Panda 1000 S
Peugeot 106 1.1 Graduado
Renault 5 Five*

LA RESPUESTA AL CAOS

Más de una familia los utiliza y los estima más que al grande de la casa. Piden poco y lo dan todo. Aguantan el peor trato y la peor utilización, normalmente sin rechistar y terminan sacando de más de un apuro a los más jóvenes. Duermen en la calle, incluso sin haber hecho nada mal, y son los últimos en recibir cuidados cuando comienzan a sentirse enfermos. Comparten con sus propietarios los mejores momentos y participan indirectamente en aventuras inolvidables en las que comienzan como un compañero más y terminan siendo los principales protagonistas. No es un perro pero también es un amigo fiel, hablamos de los utilitarios, esos pequeños automóviles que utilizan los más jóvenes como primer coche o las familias de clase media alta como segundo o tercer vehículo. Esas miniaturas que a partir de ahora las marcas ofrecerán en respuesta al caos circulatorio que se vive en nuestras ciudades. Y probamos a fondo el primero de la nueva generación, el Fiat Cinquecento, pero además lo comparamos con las alternativas lógicas en las que el comprador puede pensar. Todos cuestan menos de un millón de pesetas. Todos gastan como un mechero y todos cumplen su cometido. Si quiere salir del caos, lea el siguiente informe.



VIRTUDES
Manejabilidad
Acabado y habitabilidad
Comportamiento

FIAT CINQUECENTO
PRECIO: 890.000 PTAS

Prestaciones limitadas
Consumo poco ajustado
Manilla de puertas incómoda

DEFECTOS

VIRTUDES
Aptitudes urbanas
Bajo consumo
Mecánica mejorada

SEAT MARBELLA CLX
PRECIO: 974.100 PTAS

Eje rígido trasero
Equipamiento y acabado
Manejo del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES
Mínimo consumo
Prestaciones honestas
Asiento trasero

FIAT PANDA 1000 S
PRECIO: 933.112 PTAS

Selector de cambio impreciso
Pedales muy horizontales
Rebotes eje trasero

DEFECTOS

VIRTUDES
Buena climatización
Acabado esmerado
Prestaciones interesantes

PEUGEOT 106 GRADUADO
PRECIO: 999.900 PTAS

Distancias de frenado
Inclinación de carrocería
Instrumentación escasa

DEFECTOS

VIRTUDES
Comportamiento
Confort de marcha
Relación prestaciones-consumos

RENAULT 5 FIVE
PRECIO: 943.200 PTAS

Asientos blandos
Suspensión blanda
Rueda de repuesto expuesta

DEFECTOS



Fiat Cinquecento

DISFRUTA LA CIUDAD

Es simpático, acogedor y manejable. Ideal para disfrutar la ciudad.

EL Cinquecento, vehículo utilitario de 3,2 metros de longitud y menos de 1,5 de anchura, recupera las características de sus antepasados potenciando aspectos clave como acabado, habitabilidad, facilidad de conducción y seguridad.

En su interior hasta el menos experto va a sentirse como en casa. Gracias a un habitáculo amplio y luminoso, un volante ideal y unos mandos muy sencillos la, para muchos, poco placentera tarea de conducir se convierte en un trabajo simple y divertido. El maletero no ofrece ni más ni menos que lo que uno se imagina después de ver el

tamaño del coche, es decir más bien poco. Sin embargo, el respaldo abatible por partes da un respiro en el peor de los casos. El motorcito con 901 centímetros cúbicos, 41 caballos, inyección electrónica y catalizador, proporciona unas prestaciones modestas pero suficientes para quien sale poco de la ciudad y su extrarradio.

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

FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 903 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 65 mm. Carrera: 68 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 41 CV(30 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 6,7 mkg (65 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Weber. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 11,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 28,4 km/h

DIRECCIÓN
Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,9 vueltas. Diámetro de giro: 8,8 metros

FRENOS
Delanteros: Discos (ø 240 mm). Traseros: Tambor (ø 180 mm). Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente con columnas tipo MacPherson. Trasera: Independiente de brazos oscilantes longitudinales con muelles helicoidales.

RUEDAS
Neumáticos: 145/70 SR 13. Llantas de chapa de 4 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 710 kg. Capacidad del depósito de combustible: 35 l.

INTERIOR CONSEGUIDO
Tanto el habitáculo como los mandos tienen un diseño adecuado.



Seat Marbella CLX

MUY VERDE

El vehículo ecológico más pequeño de Seat lo pasa mal frente al 500.

DE nuestra comparativa, el pequeño Marbella es el primer adversario por tamaño. Sin embargo, su planteamiento y soluciones quedan a años luz de las que propone el minúsculo Fiat.

La respuesta de Seat en el aspecto ecológico es resaltable. De hecho fue la primera marca que ofreció en España un verdadero utilitario catalizado con carburador electrónico. Ahora bien, con toda la gracia y su atractivo correspondiente, el Marbella se ve superado en aspectos muy importantes por los recién llegados, en este caso por el Cinquecento.

En precio (versiones Kiss o Maxi-

moto) no hay quien le gane, pero su acabado o su comportamiento deslucen todo el trabajo.

A pesar de todo esto, en el enfrentamiento directo que tiene lugar unas páginas más adelante, puede dar más de una sorpresa al posible comprador, sobre todo por su aqulilado consumo y sus razonables prestaciones.

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

ECONOMÍA
Las principales bazas del Marbella son su reducido consumo y el aqulilado precio.

FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 903 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 65 mm. Carrera: 68 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 41 CV(29 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 6,1 mkg (60 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Carburador electrónico. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 28,4 km/h

DIRECCIÓN
Sistema: De Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros

FRENOS
Delanteros: Discos (ø 227 mm). Traseros: Tambor (ø 180 mm). Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente con columnas tipo MacPherson. Trasera: Eje rígido con ballestas semielípticas.

RUEDAS
Neumáticos: 145 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 680 kg. Capacidad del depósito de combustible: 35 l.





Fiat Panda 1000 S

EL HERMANO MAYOR

Es el mayor y sin embargo se ve superado en algunos aspectos.

El Marbella y el Fiat Panda 1000 comparten bastantes elementos. Básicamente el planteamiento global es idéntico, sin embargo, el apartado técnico desmarca al italiano con algunos matices favorables que inciden en el consumo y en el comportamiento.

El conocido motorcito Fire de Fiat funciona de maravilla y, lo que es mejor, combina unas prestaciones muy honestas con un consumo que incluso pondrá en evidencia a su hermano el nuevo Cinquecento. Sin embargo, el tiempo no perdona y actualmente además del consumo o las prestaciones ha tomado mayor

protagonismo el cuidado y el mimo al conductor y al resto de los ocupantes.

En el Panda no se han olvidado estos aspectos, sin embargo, y a pesar del ya comentado increíble consumo, muy crudo lo van a tener los vendedores de Fiat si cerca de un Panda descansa un Cinquecento y el comprador lo ve.

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

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 999 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70 mm. Carrera: 64,9 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 45 CV(33 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 8,2 mkg (80 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Carburador monocuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h

DIRECCIÓN

Sistema: De Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,4 metros

FRENOS

Delanteros: Discos (ø 227 mm). Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente con columnas tipo MacPherson. Trasera: Eje rígido tipo Omega, con muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 135 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 715 kg. Capacidad del depósito de combustible: 40 l.



TODAVÍA EN FORMA
Aunque se ve superado en algunas facetas el Panda sigue siendo una buena opción.



SUPER PROMOCION MOTOR 16

ESTE BERTONE FREECLIMBER 2 PUEDE SER TUYO.



Lee bien este número de tu revista favorita, MOTOR 16. En sus páginas está la respuesta correcta de esta semana. Elige entre las 2 respuestas del cuadro y llama al teléfono correspondiente. Sólo por llamar, recibirás gratis la nueva tarjeta MOTOR 16 que te da acceso exclusivo a interesantes descuentos y



ofertas relacionadas con el mundo del motor. Anímate, porque las preguntas son muy fáciles y puedes concursar a lo largo de 4 semanas. Cuantas más llamadas acertadas, mayores son tus posibilidades. Suerte.

ESTA SEMANA LA PREGUNTA ES:

El Fiat Cinquecento, ¿mide más de 3,5 metros?

RESPUESTA 1

SI

903-38-00-64

RESPUESTA 2

NO

903-38-00-68

BASES PARA PARTICIPAR EN EL SORTEO DE MOTOR 16

• Quienes deseen participar en el sorteo de MOTOR 16, no tienen más que llamar al teléfono 903 380 064 ó 903 380 068, dependiendo de la respuesta que consideren correcta, y dejar grabados sus datos personales.

• El ganador del concurso se obtendrá ante notario, la semana después de finalizar el plazo de recepción de llamadas. El resultado se publicará en MOTOR 16, dos semanas después.

• El coste de la llamada, que no excederá de los 4 minutos, corresponde con las tarifas oficiales que aplica Telefónica en este tipo de llamadas, siendo la misma para todo el territorio nacional.

• La fecha comienzo de recepción de llamadas es el 22 de octubre y terminará el 19 de noviembre, a las 24 horas.

PUEDE LLAMAR A CUALQUIER HORA DEL DIA

• El coste de la llamada es de 60 ptas. por minuto durante el día y de 42 ptas. durante la noche y fines de semana.

¡ ACIERTA Y GANA UN BERTONE FREECLIMBER 2 !

Motor 16
CONDUZCA CON VENTAJA



Peugeot 106 Graduado UN LEON, UN MILLON

Sin llegar al millón esta versión del 106 compite con el Cinquecento.

ROZANDO el millón de pesetas, el 106 Graduado (en realidad un XN 1.1 5V personalizado) nos obliga a ampliar ligeramente de tamaño nuestra comparativa, aunque no viene mal analizar qué es lo que se pierde un comprador del Cinquecento en caso de desestimar un coche algo más grande, en este caso un Peugeot, o viceversa.

En realidad los 34 centímetros que los separan es todo un mundo en este segmento y pueden facilitar o impedir un aparcamiento ajustado. Este 106 cuenta con una mecánica muy conocida en el grupo PSA con una potencia de 60 caballos.

Muchos se preguntan todavía cómo Peugeot ha realizado un vehículo tan similar al 205 (solo 14 centímetros más pequeño) sin dejar de construir y vender este último. Pero lo que está claro es que la marca francesa ha visto con tiempo las tendencias del mercado y dado el éxito, ha decidido acortar su coche para incluirlo en el nuevo segmento.

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

FICHA TECNICA

MOTOR Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.108 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 49 CV(37 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 6,7 mkg (66 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Carburador monocuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISIÓN Tracción a las ruedas delanteras. 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: 14,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,2 km/h.

DIRECCIÓN Sistema: De Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8 vueltas. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Delanteros: Discos (Ø 238 mm). Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN Delantera: Independiente con columnas tipo MacPherson. Trasera: Independiente de brazos oscilantes longitudinales con barras de torsión.

RUEDAS Neumáticos: 145 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 740 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 l.

FICHA TECNICA

MOTOR Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.124 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 72 mm. Carrera: 69 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 60 CV (44 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 8,9 mkg (87 Nm) a 3.200 revoluciones por minuto. Alimentación: Carburador monocuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISIÓN Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,3 km/h.

DIRECCIÓN Sistema: De Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS Delanteros: Discos (Ø 238 mm). Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN Delantera: Independiente con columnas tipo MacPherson. Trasera: Independiente de brazos oscilantes longitudinales con barras de torsión.

RUEDAS Neumáticos: 145/70 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 780 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 l.



Renault 5 FIVE EL SUPERVIVIENTE

Aguantando el fuerte tirón de los recién llegados tenemos al R-5.

EL éxito del Cinco de la marca francesa, a pesar de la llegada del Clio, no tiene precedentes (antes del verano se estaban vendiendo más de 2.000 coches al mes). Por ello y porque cuesta menos de un millón de pesetas (hay cuatro o cinco modelos donde elegir) tenemos que hablar de un coche que allá por el 84 tenía bastante más que decir.

Es el más grande de todos y sin embargo no está tan aprovechado como los recién llegados. En general se trata de un vehículo agradable y cumplidor cuyo mayor problema es lo conocido y poco actual de su carrocería. Rompiendo el fuego

con la tónica (ahora habitual) de crear nuevos segmentos, Renault creó el Clio, más grande que el R-5 y ahora sorprenderá con el Twingo y su nuevo concepto.

Su confort de marcha, el comportamiento o la relación entre prestaciones y consumos son cartas que se guarda en la manga el archivero 5. Pero ¿cuánto aguantará?.

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

UN POCO MÁS GRANDE
Sólo los separan 34 centímetros pero eso se nota en volúmenes tan ajustados.



UN CLÁSICO
El 5 ya ha entrado en los anales de la historia del automóvil y aún aguanta con cierta dignidad.

Los 90 principales.



Catálogo Pruebas 92.

Los 90 principales del mundo del motor a prueba, analizados a fondo y comparados frente a frente.

Para que los estudie con todo detalle, uno por uno o enfrentados con sus competidores. Consumo, sonoridad, prestaciones, frenos, equipamiento, precio... Si quiere conocer a fondo los grandes éxitos del 92, en Catálogo Motor 16 presentamos los 90 principales.



Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

CON mentalidad joven, la ambición de caer simpático y el espacio interior y la maniobrabilidad como cualidades más apreciadas, el Cinquecento llega con la idea de solucionar a más de uno/a la papeleta en la gran ciudad. Leasé aparcar en el hueco en el que no caben el 98 por ciento de los coches, callejear casi con la agilidad de una moto o cargar con toda la familia y cruzar la ciudad por menos de lo que costaría en un transporte público.

Pero se encuentra con un pequeño obstáculo en su camino, y es que doce de las cincuenta marcas que venden sus vehículos en España también se interesan por solucionar los problemas de aparcamiento, consumo y economía del ciudadano nato. Y no están precisamente con los brazos cruzados.

Por menos de un millón de pesetas y con las características de verdadero utilitario hemos enfrentado al Cinquecento con cuatro vehículos, que debido a la evolución del segmento, se encuentran en un amplio abanico entre los 3,40 y los 3,60 metros de longitud (el Cinquecento es el más pequeño con 3,22).

Lo cierto es que el «coche de juguete», el nuevo Fiat, se convierte tras abrir, dificultosamente todo hay que decirlo, la puerta, en un auténtico derroche de centímetros a lo largo y ancho del habitáculo. Como es el más alto y los técnicos italianos han dejado en un segundo plano la aerodinámica (tampoco alcanza velocidades que puedan verse influenciadas por ella), la distancia interior al techo, sobre todo en las plazas traseras, se iguala a la del rival más grande sin que el diseño exterior se haya visto perjudicado. Y en cuanto a anchura, a pesar de ser el más estrecho, ofrece una zona útil absolutamente razonable. En la práctica, sólo R-5 y 106 ofrecen a sus ocupantes más centímetros, a costa eso sí de un mayor tamaño exterior. La relación entre tamaño y habitabilidad es extraordinaria, la mejor. Ahora bien, con el coche ocupado en su totalidad y sin la posibilidad de abatir algún respaldo trasero, el pequeño hueco para equipajes se queda algo escaso, siempre que se quiera transportar lo que cabe en el «grande de papa». Si de lo que se trata es de apilar



MUY MANEJABLE

El Cinquecento callejea sin dificultad. En la foto inferior se puede apreciar claramente la diferencia de tamaño entre el pequeño Fiat y el más grande de sus rivales en nuestra prueba, el Renault 5.





ESCONDIDOS
Los mandos del elevavinas eléctrico (opcional), se montan en un lugar de incómodo acceso. Los faros regulables desde el interior son de serie. Bajo la amplia bandeja derecha se pueden guardar los documentos del vehículo. El motor proporciona la modesta cifra de 41 caballos de potencia.



las mochilas del colegio o las bolsas de la compra, la cosa mejora y si además se puede abatir una parte del respaldo, mejor. Pero sin duda, lo mejor es no sobrestimarlo, conocer su justa medida.

Como en habitabilidad, tanto el Peugeot como el Renault juegan con ventaja por su tamaño, pero ¿mantendrán esa diferencia en los siguientes apartados?

No podemos pasar a otro aspecto del coche sin hablar de la calidad de terminación. Los interiores del Cinquecento son agradables, juveniles y acogedores. El acabado, a pesar de alguna vibración sospechosa en las puertas, es correcto. Y la calidad de los materiales, muy destacable en un utilitario de su categoría.

El 106 le iguala en este aspecto pero no consigue la alegría y los interiores desenfadados del Fiat. El resto queda relegado con una clara clasificación: Cinco, Panda y por último Marbella.

El conjunto asiento, volante, pedales y palaca de cambios se ajusta como un guante a quien se adentra en el Cinquecento. Ya sea alto, bajo, gordo o flaco, la postura ideal se consigue en un abrir y cerrar de ojos. ¿Y porqué en éste sí y en los demás cuesta más o no se llega a conseguir? No es ningún secreto. La combinación de un asiento alto con un morro del coche bajo y corto

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	500	Marbella	Panda	106	R-5
CIUDAD					
A 30,2 km/h de promedio	7,2	7,0	5,8	7,7	6,6
CARRETERA					
A 90 km/h de crucero	5,3	5,2	5,5	5,0	5,1
En conducción rápida	8,2	-	8,5	7,8	9,6
AUTOPISTA					
A 120 km/h de crucero	7,9	6,7	7,7	7,5	8,7
A 140 km/h de crucero	-	-	-	8,2	-
CONSU. MED. PONDERADO					
Litros/100 km	6,7	6,3	5,9	6,9	6,3
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	475	555	577	602	635

SONORIDAD

	500	Marbella	Panda	106	R-5
Al ralentí:	47,1	48,0	47,8	48,3	46,5
A 60 km/h:	65,9	65,2	64,9	64,6	64,3
A 90 km/h:	69,8	68,2	67,3	67,5	67,4
A 120 km/h:	75,6	74,8	74,7	72,2	72,8
A 140 km/h:	-	-	-	75,2	76,7
A tope	78,2	77,4	78,2	78,4	78,8

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

PRESTACIONES

	500	Marbella	Panda	106	R-5
VELOCIDAD MAXIMA					
Km/h	131	136	142	155,5	149
ACELERACION					
400 m. salida parada (seg.)	21,4	21,2	20,2	19,0	19,8
1.000 m. salida parada (seg.)	40,6	40,3	38,8	35,6	37,2
0-100 km/h (seg.)	21,0	20,7	17,4	13,9	15,7
Metros recorridos	382	384	320	248	288
RECUPERACION					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	21,4	20,5	20,4	19,8	19,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,8	22,1	21,7	21,6	21,2
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	41,5	39,9	39,5	37,8	38,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,9	43,1	42,4	41,1	41,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	25,5	21,7	21,5	15,5	20,8
Metros recorridos	750	651	617	440	596
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	38,0	27,1	25,3	20,0	24,8
Metros recorridos	1.110	777	648	590	635

FRENOS

	500	Marbella	Panda	106	R-5
DISTANCIAS DE FRENADO					
En metros)					
A 60 km/h:	18,7	19,2	16,2	20,1	16,9
A 100 km/h:	53,7	53,5	51,8	53,2	44,2
A 120 km/h	67,9	81,8	73,9	77,5	65,0

FRENTE A FRENTE



EL MÁS PEQUEÑO
De los cinco modelos por menos de un millón, el Cinquecento es el más pequeño.

y una superficie acristalada excepcional, permiten controlar todo el perímetro del Cinquecento sin problemas. El volante de tamaño perfecto, y unos asientos adecuados completan el trabajo. Pero no todo es tan perfecto. El espejo interior es pequeño, el limpiaparabrisas trasero no es intermitente y los elevavinas eléctricos (cuando se montan) están «escondidos» uno a cada lado y debajo del volante. En contrapartida, el acceso a las plazas traseras es bueno, los faros se regulan desde el interior, el maletero se puede abrir «a distancia» desde el borde del asiento del conductor y lamentablemente, a los que fuman conduciendo, se les ha obsequiado con un cenicero de gran capacidad y bien situado.

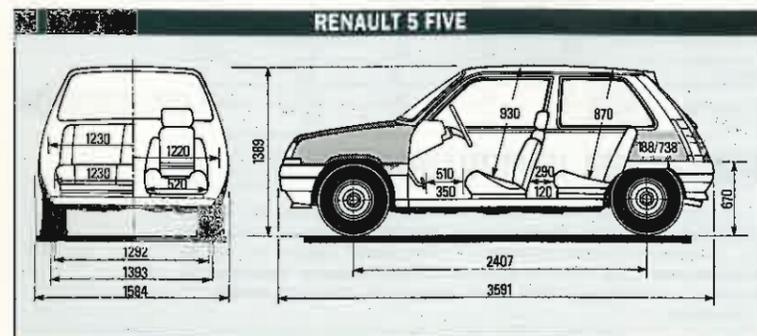
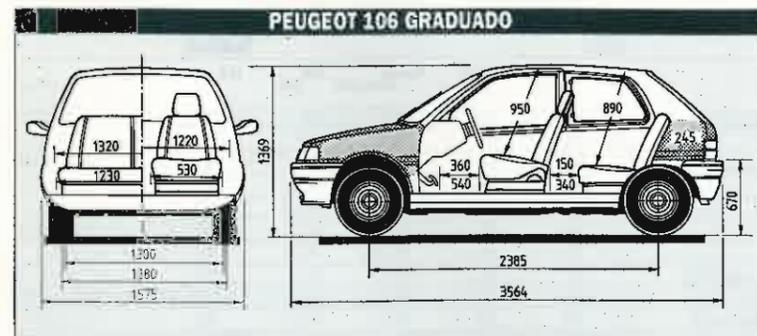
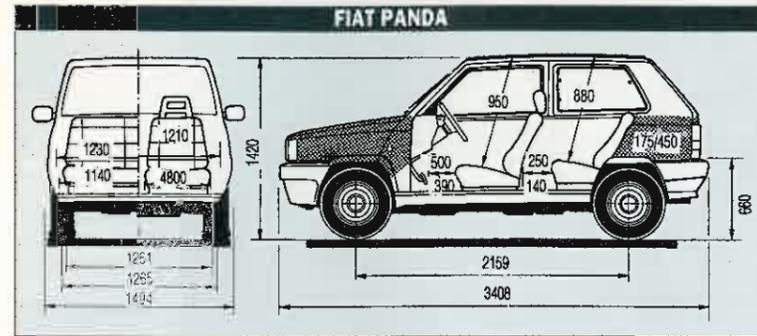
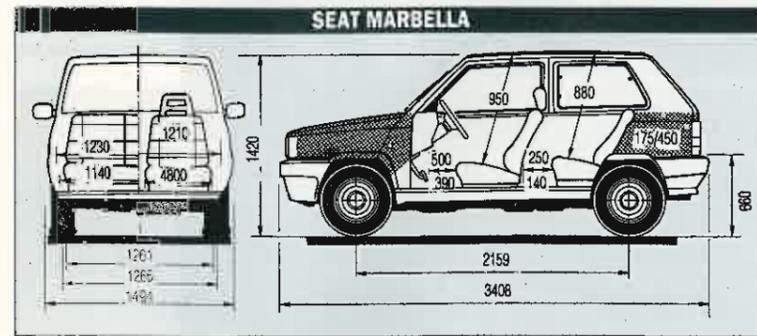
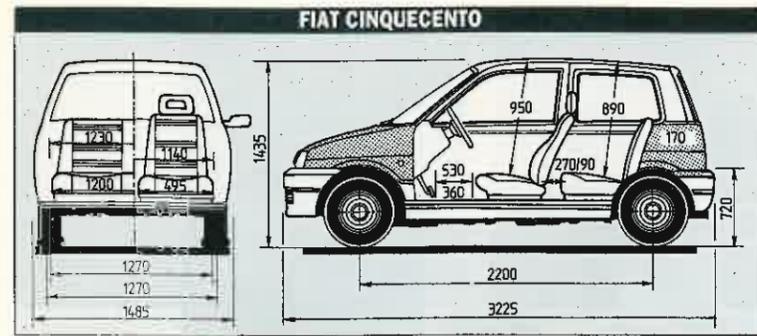
El interior de los rivales está resuelto de muy diferentes maneras. En lo concerniente al Renault, los asientos son excesivamente blan-

EQUIPAMIENTO

	500	Marbella	Panda	106	R-5
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	NO	NO	SI	NO	NO
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	NO	NO	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO	NO/NO	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D./I.)	OP	NO	NO	NO	NO/NO
Cierre centralizado	OP	NO	NO	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO	NO	OP	OP
Faros regulables desde el interior	SI	NO	NO	NO	NO

DATOS DEL COMPRADOR

FIAT Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 536 65 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia. **Garantía:** Un año. **PEUGEOT:** Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año. **Red de postventa:** 1.143 puntos de asistencia. **RENAULT Fabricante/Importador:** Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año. **Red de postventa:** 1.350 puntos.



dos, el volante grande y el diseño del cuadro bastante pasado.

El 106 ofrece poca información, es serio y aburrido pero se agradece la buena calidad de los materiales. Panda y Marbella necesitan una ligera remodelación, están en la línea que exige el momento actual pero les falta actualidad, definición y calidad.

En parado, todos adolecen de una cierta dureza en la dirección, al carecer de asistencia. Sin embargo, la poca medida de neumático junto con una buena desmultiplicación, permiten, a nada que se mueva el coche, que esta dureza desaparezca enseguida. Una vez en marcha y por ciudad, el Cinquecento no tiene rivales. Su tamaño le permite escaullirse por huecos inverosímiles y su magnífico radio de giro de tan sólo 8,8 metros le permite acomete



RADIO DE GIRO
Es excepcional, sólo 8,8 metros. Las maniobras son pan comido.

ter giros en espacios superreducidos.

La poca diferencia de tamaño del Panda y Marbella respecto al nuevo modelo, acorta distancias en funcionamiento ciudadano. Son también vehículos muy fáciles de conducir pero no giran tanto. Peugeot y Renault quedan relegados por tamaño, aunque se defienden bien.

En carretera, el Cinquecento compensa ligeramente su falta de brío y rendimiento (disfrazado en ciudad gracias a un funcionamiento muy homogéneo a regímenes medios) con un comportamiento excepcional. La verdad es que cuando se superan los confines de la ciudad y uno se interna con el coche en autovía o autopista, el Cinquecento



PERFIL CINQUECENTO

El Cinquecento toma el relevo del 126, llamado en Polonia FSM 650 y comercializado en España por un importador paralelo. Curiosamente, el nuevo Fiat se fabrica en la Fabrica Samochodów Malolitrażowych (FSM), a la vez que el 126 del que se construyen cortas series para la exportación a algunos países y para la comercialización en Polonia.

La verdad es que se parecen poco,

sólo en el tamaño, porque en realidad se llevan 20 años. Sin embargo, el perfil de ambos es similar.

Lógicamente, aunque existan estas coincidencias, las nuevas tendencias han llevado a los técnicos de Fiat a mejorar la habitabilidad, el acabado, las prestaciones y la imagen. En Italia muchos propietarios del Fiat 126 ya han sustituido su coche por un Cinquecento. En Roma, es la solución.

Del nuevo Cinquecento sólo habrá una versión con motor de 901 centímetros cúbicos, inyección electrónica y 41 caballos de potencia. Todos irán provistos de catalizador. Se incluye de serie el asiento posterior abatible por partes y como opciones se ofrece el aire acondicionado, por 140.000 pesetas, el techo corredizo, por 50.000 pesetas, la pintura metalizada, por 18.888 pesetas y un pack que incluye elevalunas eléctrico y cierre centralizado, por 35.000 pesetas.

parece mucho más pequeño. Es esa sensación de frustración que se experimenta cuando pasas de ser el rey de la ciudad, a ser el «último mono» de la carretera en una riada de vehículos que te pasan por todos los sitios (a costa por supuesto de alguna multa). Entre esa riada de vehículos se encuentran esta vez todos sus rivales, entre los que destaca el 106, con unas prestaciones ideales para realizar un viaje sin quedarse dormido. O el R-5, y ambos con unos consumos muy razonables.

A estas alturas se valora sobremanera que, al menos cuando lleguen las curvas, el Cinquecento, con su estupendo comportamiento facilite las cosas al conductor. El Seat Marbella y su saltarín eje rígido posterior ofrecen la peor y más incómoda respuesta y el Fiat Panda no se queda atrás. El Renault 5 adolece de una suspensión demasiado blanda pero noble y con el 106 se puede ir deprisa a pesar de las fuertes inclinaciones de la carrocería.

El rey de los consumos no es el nuevo Fiat, como sería lógico, sino el «antiguo» Fiat Panda 1000. El motor Fire no deja dudas de que a la hora de ahorrar es el que más se aprieta el cinturón con sus 5,9 litros a los 100 kilómetros de consumo medio ponderado (5,8l/100 Km en ciudad). Pero también es verdad que no lleva instalado catalizador de los gases de escape. En cualquier caso, las mediocres prestaciones del Cinquecento obligan a apurar habitualmente algo más las marchas (más en carretera) y el consumo se resiente (no es que 6,7 l/100Km de media ponderada sea una cifra alta pero...).

A la hora de hacer el talón para la señal, conviene tener muy claro si la utilización va a ser combinada ciudad-carretera a partes iguales, o fundamentalmente se va a circular por ciudad. En el primero de los casos es conveniente valorar las prestaciones y capacidad del Peugeot 106, a pesar de ser el más caro. En el segundo, está claro que hoy por hoy la solución está en el Cinquecento. Simpático, desenfadado, espacioso, moderno y muy fácil de conducir, son los aspectos positivos que hacen olvidar esa pereza en los cortos recorridos por carretera. ○

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

Nuevos sistemas Bosch de gestión electrónica del motor

UN AIRE MAS LIMPIO

Para cumplir las nuevas normas anticontaminantes, Bosch está desarrollando unos modernos sistemas de gestión electrónica de la inyección muy sofisticados, pensados principalmente para vehículos de pequeña cilindrada y dos tiempos.

La marca alemana Bosch es pionera en sistemas de inyección electrónica en motores de gasolina, en 1967 lanzó al mercado el D-Jetronic para el popular Volkswagen Escarabajo 1600. Desde entonces, hace ya 25 años, hasta ahora han cambiado mucho las cosas. En aquella fecha los responsables de Bosch no se equivocaron al afirmar que la electrónica iba a conquistar el automóvil.

Desde 1967 hasta nuestros días,

Bosch ha producido millones de sistemas electrónicos de inyección, cada vez más sofisticados y ahora ha presentado el Motronic M 5 OBD II (diagnóstico de a bordo II). Un sistema muy complejo, con una centralita capaz de definir un total de 5.900 datos y pensado de forma que pueda cumplir de sobra las severas normas anticontaminantes previstas para los próximos años.

Fueron los americanos en 1983 quienes, debido a la alta densidad

de vehículos y condiciones climáticas de California, formularon las bases para crear unas normas que legislasen la emisión de sustancias nocivas provenientes de los gases de escape de los coches. Unas normas, que también llegaron a Europa, y que con el paso del tiempo han sido cada vez más severas. Para el 97 se prevé que los límites de emisiones sean mucho más reducidos, el óxido nítrico se reducirá a la mitad del nivel actual, los monóxido



MODERNO CENTRO TÉCNICO
En las factorías de Schwieberdingen con 45 hectáreas de superficie, Bosch realiza los ensayos de nuevas tecnologías.

de carbono a la cuarta parte y los hidrocarburos a la décima parte. Además, para el 93, en Europa todos los motores nuevos de gasolina tendrán que estar obligatoriamente catalizados.

Es por eso, que el principal esfuerzo de Bosch se centra en conseguir que sus nuevos sistemas electrónicos de gestión de inyección, cumplan de sobra esas normas. Por ese motivo están trabajando en el desarrollo de sistemas principalmente destinados a motores de pequeña cilindrada. Según los responsables de Bosch hay varios caminos por donde se puede conseguir una reducción de las sustancias contaminantes. El principal



es el de lograr una reducción del consumo de gasolina. Otro punto muy importante reside en el catalizador. Una solución muy favorable podría ser la utilización de catalizadores precalentados eléctricamente. En los ensayos realizados han podido comprobar que precalentando el catalizador durante treinta segundos después del arranque se reduce la emisión de hidrocarburos en un 80 por ciento.

En las nuevas inyecciones electrónicas que están desarrollando, se utilizan dos sondas Lambda. Una de ellas situada tal y como se hace en la actualidad, antes del catalizador, que se encarga de controlar los gases que llegan a este elemento para variar los parámetros necesarios para que la mezcla de combustible sea lo más perfecta posible. La segunda la sitúan justo después

del catalizador, de forma que puede analizar los gases de escape. Esta sonda es especialmente útil en catalizadores ya viejos y gastados, que no eliminan por completo las sustancias nocivas, de forma que la segunda sonda se encarga de regular también electrónicamente la mezcla, para que incluso con un catalizador que no rinda al ciento por ciento contamin-



MEZCLAS POBRES
Sonda Lambda en motores de mezcla pobre (arriba). Sensor de presión de la mezcla.



gas, alcohol, electricidad, hidrógeno, etc. Pero piensan que por lo menos en un plazo de diez o quince años, estos combustibles no podrán reemplazar a la gasolina o al gasoil, es más, afirman que tendrán que pasar al menos treinta años para poder igualarse a los motores actuales. Con respecto a los coches eléctricos no son muy optimistas, su opinión es que mientras que la electricidad haya que producirla tal y como se hace

BOMBAS DE INYECCIÓN
A la izquierda una bomba para un motor de dos tiempos y tres cilindros. A la derecha una bomba para un motor de cuatro tiempos y cuatro cilindros. La cerilla nos da idea de su reducido tamaño.

ne prácticamente como uno nuevo.

Para los responsables de Bosch, una de las mejores formas de reducir los índices de contaminación es bajando considerablemente el consumo de combustible. Por ese motivo están trabajando en motores de mezcla pobre y muy particularmente con motores de dos tiempos, a los que han dotado de un sistema electrónico de inyección directa. Este sistema, muy sofisticado



hoy en día, no se reducirán los índices contaminantes. Se puede conseguir en las ciudades, pero aumentaría en el entorno de las centrales que producen esta energía.

M. Madrid

TIEMPOS MODERNOS
Entre las dos centralitas hay una gran diferencia. La más pequeña es la más moderna.



Indemnizaciones por accidente EL SEGURO MAS SEGURO

El Ministerio de Economía ha presentado un anteproyecto de ley sobre el seguro privado, que modificará sustancialmente la relación entre los automovilistas y las compañías aseguradoras.

Las indemnizaciones por daños personales en accidente de tráfico se regirán por un nuevo baremo «obligatorio e imprescindible», que romperá con la actual disparidad en el criterio judicial a la hora de dictaminar dichas indemnizaciones, y que han sido la principal causa del encarecimiento de las primas en más de un 20 por ciento

anual en los últimos años. Esta disparidad ha llevado a algunos jueces a fijar cuantías hasta diez veces superiores para contingencias similares.

Los nuevos límites, que se establecerán de acuerdo con el Ministerio de Justicia, mantendrán una horquilla «que tenga en cuenta las circunstancias personales del acci-

dentado» y mejorarán, por tanto, la equidad del tratamiento indemnizativo, así como la capacidad de previsión de las compañías del sector. Conviene aclarar que en España ya existe una «Orden Ministerial» que recomienda la utilización de un baremo que establece las indemnizaciones tipo. Pese a ello, más de la mitad de los accidentes con víctimas continúan sin resolverse, mediante acuerdos entre las compañías y los asegurados, por lo que es el juez quien determina libremente la cuantía de la indemnización.

Este es uno de los aspectos que contempla un anteproyecto de ley de modificación en la legislación reguladora de los seguros privados, y que ha sido aprobado por el Consejo de Ministros la pasada semana. Tras un año de trabajos, en los que se han visto implicados diferentes departamentos de la Administración Central, la nueva legislación se enmarca dentro del Tratado de Adhesión de España a la CE. Además, este proyecto actúa en otros ámbitos relacionados con el automóvil: la lucha contra el fraude, las relaciones entre el asegurado y su compañía y el aumento de la cobertura mínima del seguro obligatorio.

Uno de los males que aqueja al seguro del automóvil es el elevado porcentaje de vehículos que circulan sin haber suscrito la póliza obligatoria. En este sentido, los legisladores proponen sanciones de 2.000 pesetas por la no presentación del resguardo del pago y multas entre 100.000 y 300.000 pesetas a los propietarios que no aseguren sus vehículos, dependiendo esta cuantía del periodo de tiempo transcurrido y de la reincidencia. La nueva norma permitirá el precintado de los vehículos no asegurados. Este control se verá reforzado por una mayor

**QUIENES
CONDUZCAN
BORRACHOS O
DROGADOS, NO
TENDRÁN DERECHO
A INDEMNIZACIÓN.**

comunicación entre la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Seguros, que intercambiarán sus datos para conocer qué vehículos circulan sin el seguro obligatorio.

Se ha previsto, incluso, la creación de un elemento adhesivo que se colocará en el parabrisas de los vehículos que cumplan la norma aseguradora, a la espera de una modificación más importante que facilite la identificación. Posiblemente, en España se utilizará un sistema parecido al alemán, en el que anualmente se renuevan las placas de matrículas tras haber pasado por las obligatorias ITV y el cumplimiento del pago de los impuestos y de la póliza de seguro.

Otro de los aspectos que contempla la futura ley es la creación de la figura del «Defensor del Asegurado», que garantizará los derechos de los clientes frente a las compañías de seguros, ya bajo el arbitraje de la Ley de Consumidores y Usuarios. Unos derechos que el conductor puede perder si ocasiona un siniestro bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes.

En efecto, aunque los daños causados por un vehículo no asegurado son abonados por el Consorcio de Compensación de Seguros, la nue-

va norma exime de esta obligación frente a un conductor que transite ebrio o drogado.

En lo referente al acercamiento de la legislación española a la europea, hay que mencionar que el nuevo proyecto de ley incorpora cinco directivas comunitarias. Una de ellas permitirá el desembarco de agentes de compañías extranjeras en nuestro país. Este factor, según el secretario de Estado de Economía, Pedro Pérez, «redundará inevitablemente en una reducción del precio de las primas al producirse un aumento de la competencia».

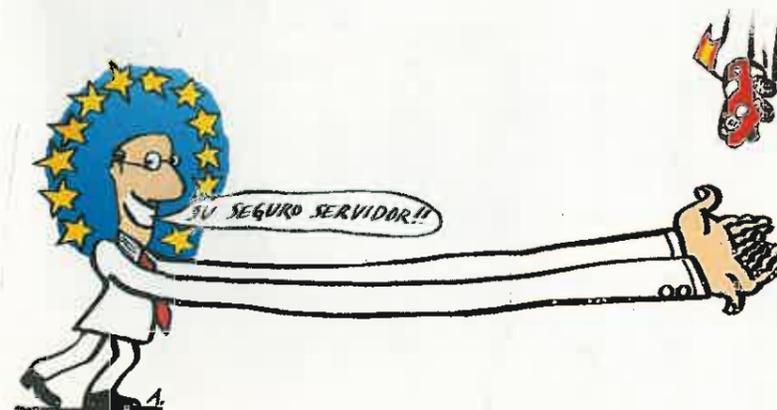
Lo que en principio parece que no afectará al valor de las primas es el aumento de la cobertura mínima del seguro obligatorio, para el que la ley establece dos plazos: a partir del 1

**MULTAS DE HASTA
300.000 PESETAS Y LA
INMOVILIZACIÓN
DEL COCHE PARA
QUIEN NO TENGA
SEGURO
OBLIGATORIO.**

de enero de 1993 se pasará de 8 millones hasta 15 millones de pesetas en caso de fallecimiento, que llegarán a 49 millones en 1996.

Este proyecto, que en líneas generales goza de la aprobación del sector asegurador, debe someterse aún al trámite parlamentario para su entrada en vigor dentro de dos meses.

Lourdes Bravo



O P I N I O N

El proyecto de ley no sólo afecta a la problemática de las indemnizaciones en daños corporales sino que significa un paso decisivo respecto al actual baremo instaurado por Orden Ministerial de marzo de 1991, que «ha hecho camino» pero sin resolver totalmente el problema de la disparidad de éstas.

La necesaria seguridad jurídica y el trato de igualdad constitucionales podrán ser garantizados sobre la base de un baremo que marque referencias concretas y que, hasta los límites que se prevean, permitirá el equitativo ajuste a cada caso concreto.

Se seguirá así, de un lado, la recomendación que el Senado hizo en su día, al analizar la problemática de los accidentes de circulación y se logrará, por encima de todo, atajar y resolver a su vez dos problemas importantes:

La incertidumbre sobre los niveles de indemnización, con lo que el usuario conocerá a qué tiene derecho sin necesidad de procesos judiciales.

La peligrosa situación de no aseguramiento de muchos conductores por el creciente nivel de las primas. Esta importante laguna social, aunque asumida por el Consorcio de Compensación de Seguros, no es menos cierto que lo paga el consumidor por la vía de impuestos, por lo que el daño a la sociedad es evidente.

A medio plazo, se producirá una notable moderación del precio del seguro, con lo que la frecuencia de siniestralidad asumirá un papel preponderante. Y ahí es donde la sociedad española puede y debe mejorar.

PEDRO LUNA



Presidente del Comité de Seguimiento de Daños Corporales de Unespa y Director adjunto de Winterthur Seguros

INDEMNIZACIONES EN ALGUNOS PAISES COMUNITARIOS

	España	Alemania	Bélgica	Dinamarca	Francia	G. Bretaña	Italia	Portugal
MÉDICO DE 40 AÑOS, CASADO Y CON DOS HIJOS								
Fallecimiento	21,6	60,7	59,5	14,3	54	61,6	92,8	40,8
Invalidez	91,4	122,3	82,2	41,8	126,3	103,6	93,5	51,4
MUJER ESTUDIANTE, SOLTERA, DE 20 AÑOS								
Fallecimiento	11,2	0,5	1,3	0,2	2,7	0,3	35,7	0,8
Invalidez	90,8	84,0	67,3	29,3	99,3	87,5	54,2	64,2

* Cifras en millones de pesetas. Fuente: Winterthur Seguros



NUEVOS CATÁLOGOS BOGE

La marca alemana de amortiguadores Boge, líder europeo, presenta sus nuevos catálogos que en relación a anteriores ediciones amplían hasta un treinta por ciento las referencias y en más de trescientas las **aplicaciones**, mejorando además la manejabilidad y la facilidad de lectura de su contenido.

Abarcando la práctica totalidad de los modelos de automóviles y vehículos comerciales e **industriales** existentes en Europa, los nuevos catálogos Boge, vienen a confirmar la enorme penetración de sus productos.

SEAT EN MALLORCA

Un nuevo concesionario de la marca española Seat acaba de ser inaugurado en Mallorca, Blau Motors, S.A., ubicado en el polígono de **Son Castelló**, de Palma. Este es el quinto concesionario del que dispone esta marca en Baleares. Seat esta presente en la islas desde los años

50, sin embargo, ha habido unos años de paréntesis que ahora se solventa con la inauguración de este nuevo concesionario.



CONCURSO NACIONAL DE HONDA

Este año se celebrará por vez primera el Concurso Nacional de Técnicos de Honda, en el cual podrán participar los técnicos de la red de concesionarios de Montesa Honda S.A., hasta un máximo de dos personas por concesionario. La preselección se efectuará antes del 16 de noviembre y la final tendrá lugar los días **10 y 11 de diciembre** y constará de cuatro pruebas sobre motores y motocicletas. El primer premio para el técnico del año será un viaje de 1 semana, para dos personas a las Islas Griegas.

COCHE MANGO

El coche Mango, que refleja el estilo de esta empresa líder en la creación de moda, ya está en la calle.

Mango demuestra su estilo dinámico y competitivo que lleva la impronta de sus jóvenes dirigentes. Con el lanzamiento del

Fiesta Mango nuevo modelo de Ford, la **firma de moda** amplía su estrategia de alianzas iniciada en 1990.

En la foto los señores, José Manuel Machado, director general comercial de Ford España e Isak Andic director gerente de Mango, durante la firma del convenio.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

Motor 16

GRUPO

Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado

¿Imaginas una tarjeta que te permita disfrutar de descuentos cuando la presentes en algunas tiendas del automóvil?, ¿o participar en sorteos relacionados con el mundo del motor?, ¿o realizar viajes o adquirir accesorios a precios muy interesantes?

Esa Tarjeta es la de MOTOR 16. Una Tarjeta que te permite acceder a un gran número de ventajas exclusivas relacionadas con el mundo del motor, y que ahora puedes conseguir muy fácilmente porque... ¡ES GRATIS!

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo ahora y disfrutarás de sus ventajas de forma inmediata. ¡Este es el momento!

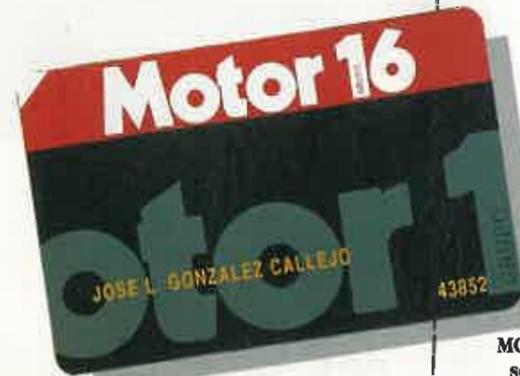
Solicítala GRATIS hoy mismo

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1º Apellido	
2º Apellido	DNI/NIF	
Dirección		
Población	CP	
Provincia	Sexo: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M	
Tlfo. ()	Fecha Nacimiento / /	
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia	<input type="checkbox"/> Cuenta ajena
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler	<input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros
Coche: Marca	Modelo	
Cilindrada	Año fabricación	
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal	<input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?		

MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas.
Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:





Las Ofertas de Noviembre de Nuestra Tarjeta

Con la Tarjeta Motor 16 nuestros lectores pueden beneficiarse de ofertas exclusivas, sorteos, descuentos en determinadas tiendas e incluso adquirir artículos relacionados con el mundo del motor a precios muy ventajosos. Si deseas adquirir alguna de las ofertas que ahora te presentamos, encontrarás tu cupón de pedido al final de esta sección.



EMILIO DE VILLOTA CON LA TARJETA MOTOR 16

La Escuela de conducción Emilio de Villota le ofrece, por el simple hecho de ser poseedor de la Tarjeta Motor 16, la posibilidad de acceder a un curso de conducción deportiva para mejorar su nivel y su seguridad al volante de su coche. Se realiza sobre fórmulas monoplasas y turismos en el circuito del Jarama de Madrid. El curso dará comienzo en la **primera semana de diciembre** y tendrá dos días de duración en horarios de 8 a 18 horas. El propio Emilio de Villota impartirá las clases teóricas. En el precio del curso se incluyen servicio de mecánicos, gasolina, neumáticos, comida, monitores, circuito y vehículos. El último día para inscribirse será el próximo 25 de noviembre.

Tan sólo tendrá que llamar a los teléfonos (91) 859 25 85 y (91) 859 72 76, entre las 9.30 y las 14.30 horas, y le informarán de todo; al tiempo que, si se decide a realizar el curso, le harán el descuento correspondiente presentando su Tarjeta Motor 16.

PVP: 89.000 pesetas.



LUSTRE-7

Los poseedores de la Tarjeta Motor 16 ya pueden tener en sus manos un revolucionario producto compuesto por una invisible capa de teflón que limpia, protege, abrillanta y conserva coches, barcos, motos, caravanas y otros vehículos, de los efectos dañinos del sol, alquitrán, sal, insectos, lluvia y nieve. Se vende en cajas de dos unidades y su precio es de:

PVP: 4.900 pesetas.
CLAVE: MTC 00001

ALARMA DE COCHE

De fácil y rápida adaptación, sin necesidad de ningún tipo de instalación y con tamaño pequeño y muy manejable, esta alarma la podrá usted utilizar tanto para el coche como para su casa, garaje, etcétera. Sus resultados son excelentes ya que se activa con el cambio de presión que se produce dentro del habitáculo del coche. Con esta alarma tendrá la seguridad de encontrar su coche donde lo dejó aparcado. Su precio para los titulares de la Tarjeta Motor 16:

PVP: 9.850 pesetas.
CLAVE: MTC 00002



BOLSA DE VIAJE



Piamonte ofrece esta magnífica bolsa de viaje de piel sintética. Ideal para un viaje de fin de semana, sus medidas son 54 x 42 x 25 centímetros. Se puede escoger entre los colores marrón o negro y cuesta:
PVP: 12.500 pesetas.
CLAVE: MTC 00003



AUTOBRUSELAS

El concesionario AutoBruselas ofrece a los titulares de la Tarjeta Motor 16 el regalo de un **autorradio MX Onda digital, con instalación incluida**, por la compra de algunos de sus automóviles Peugeot. Al mismo tiempo, también ofrece un **descuento especial** en la compra de las versiones gasolina del Peugeot 405. La dirección del concesionario AutoBruselas es: Avenida de Bruselas, 46. 28028 Madrid. Teléfono (91) 726 47 86. Podrá disfrutar de estas ventajas tan sólo presentando su Tarjeta Motor 16.



KIT DE EMERGENCIA

¡Más vale prevenir! El kit de emergencia reúne, en un pequeño maletín que se puede guardar sin problemas en cualquier rincón del maletero, todos los elementos imprescindibles en caso de avería. Ideal para llevar en el coche, pues ocupa poco espacio y le puede sacar de muchos apuros. Contiene dos pinzas con cable, una lámpara, nueve vasos de 1/4 (de 4 a 9 mm.), tres llaves fijas, un alicate universal, un trasvasador de gasolina, un comprobador de presión de ruedas, cinta aislante, dos destornilladores, ocho fusibles, comprobador anticongelante y un par de guantes. Su precio:

PVP: 4.500 pesetas.
CLAVE: MTC 00004



CHAQUETÓN HUNTER

Curzon Direct ofrece a los titulares de la Tarjeta Motor 16 este precioso chaquetón, confeccionado con un tejido especial de algodón de acabado encerado, sus cualidades son múltiples, pues es resistente al agua y al frío. Está forrado con tejido escocés. Ideal para utilizarlo en actividades al aire libre, así como para la ciudad, se puede obtener en las tallas XS/S/M/L/XL/XXL, y para ustedes, con la tarjeta el precio es de:

PVP: 15.000 pesetas.
CLAVE: MTC 00005



GUÍA ELECTRÓNICA

Por fin la guía que estaban esperando, con una información exhaustiva que le ofrece más de 30.000 datos sobre gasolineras, hoteles, restaurantes, hospitales, talleres que pueda necesitar en la ruta en la que se encuentre, o centros de la Cruz Roja o Guardia Civil por si surgen imprevistos durante el viaje. Esta guía se actualizará a finales del año 1993 con sólo cambiar un «chip» que nosotros le proporcionaremos. Disfrutar de esta primicia sólo cuesta:

PVP: 19.900 pesetas.
CLAVE: MTC 00006



PRECIOS NUEVOS



VOLVO

A Volvo también le han afectado las variaciones sufridas por el Sistema Monetario Europeo y, por este motivo, ha aumentado el precio de todos los modelos de la gama y de sus opciones. La subida se ha establecido en un 3,5 por ciento (entre 100.000 y 200.000 pesetas más según los modelos). Únicamente el Volvo 850 GLE y el Volvo 960 Executive mantienen los mismos precios que tenían.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
440 GLT	2.875.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.6i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
460 2.0i	2.578.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
460 GLE	2.875.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.025.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.925.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 18V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.885.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.095.082	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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.



Si, 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° _____ 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 _____ 35.356 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

PRECIOS USADOS

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistentemente de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	-	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	870	790	710
Alfa 33 1.5 TI	-	980	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	-	980	880	800	720
Alfa 33 1.7 IE	-	950	860	770	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	950	850	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	-	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Bower 16V	1630	1470	-	-	-
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	-
Alfa 75 1.8 IE	1380	1220	1150	-	-
Alfa 75 1.8 TB	-	-	-	1010	-
Alfa 75 1.8 T América	-	1400	1300	1170	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	-	-	-	730	-
Alfa 90 2.5	-	-	-	920	-
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	830	-
Sprint 1.5	-	-	-	660	530
Sprint 1.7 QV	-	-	840	760	-
GTV 2.0	-	-	-	-	700
GTV 2.5	-	-	-	-	890
Spider 2.0 FL	-	-	-	1150	1030
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	-	-
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	-	-
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	-	-
164 3.0 V6	2980	2680	2410	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3640	-	-	-	-
164 2.5 TD	2640	2380	2140	-	-

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	-
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	-
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	1580
90 2.0 Front	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	790	-
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CD	-	-	1640	1230	-
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	-	-
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316 i	-	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	-	-	-	-
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	-	-	-	-
318 i S	1900	1710	-	-	-
318 i Cabrio	2540	2290	-	-	-
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	-	-	-	-
320 i Touring	2730	2460	-	-	-
320 i Cabrio	2970	2630	-	-	-
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	-

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	-	-	-	-
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	-	-	-
325i Cabrio	3500	3150	-	-	-
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	-	-	-	980	-
520 i (nuevo)	2800	2360	2170	2000	-
525 i	-	-	-	1270	-
525 i/530 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	-
528 i	-	-	-	1440	-
M535i	-	-	-	2120	-
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	-
524 TD	-	-	-	1400	-
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	-
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	-
635 CS i	-	3790	3420	3100	2650
M636	-	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	-	-	-	-

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	-	-	-	200	-
Mehari 4 p.	-	-	-	230	-
AX 11 RE	710	610	520	470	-
AX 11 RE 5 p	750	640	580	-	-
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	-
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	-
AX 14 TZS	880	750	680	580	520
AX 14 TZS 5 p	920	790	670	600	-
AX GT	960	820	740	630	570

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport/ Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hi 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350
Fiesta XR2	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	900	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	860	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Onión CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Onión Ghia GT y Milia 1.6	1050	930	840	750	600
Onión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onión Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Onión GLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Onión Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onión GT y Millionaire 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Onión CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Onión CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Onión Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Onión Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Onión CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onión Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra 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 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 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 i 5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1380	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1560	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6380	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3650	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4640	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fila	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1360	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2560	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3060	2680	2360
300 D	3820	3630	3310	2910	2560
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2690	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3390	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3960	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8690	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSi	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	860	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
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	1030	—	—	—
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. Fris	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D					

MODELO 91 90 89 88 87

R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1960	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1060	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	980	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1880	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO 91 90 89 88 87

111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 SI	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	290	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO 91 90 89 88 87

Pandia 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—

MODELO 91 90 89 88 87

Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	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	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	880	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc.Spc.Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	900	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bti	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

TALBOT

MODELO 91 90 89 88 87

Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EMD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO 91 90 89 88 87

Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1090	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO 91 90 89 88 87

Golf CL D 2 p	1180	1030	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattrlet	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
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 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GLX 5	—	—	—	—	660
Santana GLX GTD	—	—	—	—	480
Santana GT	1250	1070	960	810	680
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO 91 90 89 88 87

244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GJT	1950	1690	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	—	—	1100
246 GL	1540	1350	1220	930	750
246 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLT	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	—	—	—	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLJ	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	—	—	1440	1230
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	1580	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V STW	2850				



¡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.

¡MULTASI! Tramitación y gestión por personal jurídico, para la posible reducción o cancelación de sus infracciones. Gestrafic, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Información, tel. (968) 64 11 59, fax (968) 64 11 78.

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

VENDO Escort Cabrio. Tel. (975) 22 06 50, horas oficina.

VENDO Katamarán. Tel. (975) 22 06 50, horas oficina.

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. Renault 21 TXE, llantas, etc., año 88, garantía 18 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Ocasión. Málaga, elevadas eléctricas, cierras centralizados, 18 meses de garantía por sólo 490.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 19 TGS, año 91, como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 19 TGS, año 91, como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 19 TGS, año 91, como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 405 MI 16, full equip, asientos de cuero, año 91, 18 meses

F. TOME, S. A. Nissan Trade, mixta, techo alto, año 87, impecable, por sólo 690.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Mo-

meses de garantía. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Seat Marbella, año 88, garantía 18 meses, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

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.

ROLLS Royce Silver Shadow II, blanco, tapicería piel, azul, impecable, del año 1978, 8.200.000 ptas. Tel. (98) 578 71 56. Sr. Thomas, a partir 21,00 h.

VENDO Transit Westfalia Turbo D, 3 años, 12.000 km. Tel. (975) 22 06 60, horas oficina.

BMW M-3, vendo, rojo, 60.000 km., impecable, M-KK, 3.800.000. Cojo coche o moto como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

de garantía, por 2.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën BX Leader, año 88, 18 meses de garantía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën AX 14 TRS 5 puertas, año 88, 18

¡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



PARTICULAR

Vende
ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR

Aire acondicionado, llantas, radio M-KG., 50.000 kilómetros, muy buen estado.
1.000.000 ptas.

TEL:(91) 767 06 72.

TALLERES AUTOTODO S.L.

Concesionario
ARO-DACIA

4x4 mejor precio
C/Roma Calderas s/n
Pol.Ind. P.29 C. Villalba.

Tel: 851 22 52
Vehículos usados

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



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

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 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 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



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



AUDI 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

AUDI 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

BMW 535 i, año 89, 3.200.000 ptas., garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

BMW 525 i, año 90, full, 2.780.000 ptas., garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36.

BMW 524 TD, año 87, 1.275.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

CITROËN XM V6 i, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

JEEP Cherokee Limited, del año 89, 2.590.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

MITSUBISHI Eclipse 16V, del año 91, 2.750.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

MERCEDES 300E, año 89, 2.970.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

MERCEDES 300E, año 87, 2.400.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

PORSCHE 944, año 88, 2.300.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

RENAULT Alpine V 6 Turbo, año 1989, 2.975.000 ptas., garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

CHRYSLER Voyager Le Autom. 30 V 6, año 90, 2.790.000 ptas., garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36.

LANCIA Delta Integra, año 88, 1.690.000, garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36.

CORRADO 16V, año 90, aire, dirección, 1.950.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

VENDO o cambio Golf Rally, nuevo. Tel. (96) 144 26 82.

SEVENDE
SUBARU LEGACY 22GX4WD
COLOR BURDEOS
SIN MATRICULAR. A ESTREMAR
TEL: 952/23 17 18
2.600.000 PTAS

SEVENDE
BMW Z1
COLOR ROJO
1 AÑO DE GARANTIA
6000 KMS
TEL: 952/23 17 18
7.000.000 PTAS

SEVENDE
AUDI 80 E, color rojo, llantas, spoiler, impecable estado, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos (91) 725 86 21/22.

SUPERCINCO GTL 5 p., M-K, perfecto estado, garantía. Azcona, 62. Teléfonos (91) 725 86 21/22.

CITROËN AX 14 TRS, 30.000 km., impecable estado, buen precio. M-JG, Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

SUPERCINCO GT Turbo, competición, M-JF, Azcona, 62.

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricas, cierre centralizado, garantía 6 meses. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 1988, perfecto estado, 4.950.000 ptas. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

CITROËN AX 11 TRE, inmejorable estado, 480.000 ptas., garantía. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

ASTRA GSi, a estrenar, procedente de empresa, precio interesante. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

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

BMW 318i, llantas, techo, español, 825.000 ptas. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

EMPRESARIO, profesional, no compre, alquile con opción de compra con grandes ventajas fiscales y económicas. Eurorenta. Tels. (91) 725 86 21 y 726 17 17.

SUBARU Coupé Turbo, inyección, tracción total, niro, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km., impecable, garantía 12 meses, 1.650.000 ptas. Teléfono (91) 725 86 21.

VW Escarabajo 1200, techo corridizo original, rocién restaurado, 500.000 ptas. Tel. 725 86 22.

LANCIA Thema Ferrari 8.32, año 89, 48.000 kilómetros, impecable, 2.900.000 ptas. Horario oficina. Tel. (91) 549 20 87.

RENAULT 5 Turbo 1. M-EV, blanco, impecable, serie numerada 1417, kit, 200 CV, autolobocante, relación cerrada, Teléfonos (91) 571 54 63/571 86 72.

MERCEDES 190 E 2.3 nacional, enero 92, 17.000 km., muchos extras, garantía oficial, muy bien cuidado, 3.500.000 ptas. Tel. (96) 592 13 57.

MERCEDES Familiar 300 TD W 123/86, extras muy cuidado, 1.950.000 ptas. Tels. (91) 446 28 27 y 318 99 37.

LANCIA Dedra 1.8, año 90, climatizado, mando distancia, condiciones perfectas, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 461 38 98.

ALFA 75 2.0 A.A., año 87, Tel. 549 67 88.

BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

BMW 318i, llantas, techo, español, 825.000 ptas. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/22.

EMPRESARIO, profesional, no compre, alquile con opción de compra con grandes ventajas fiscales y económicas. Eurorenta. Tels. (91) 725 86 21 y 726 17 17.

SUBARU Coupé Turbo, inyección, tracción total, niro, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km., impecable, garantía 12 meses, 1.650.000 ptas. Teléfono (91) 725 86 21.

VW Escarabajo 1200, techo corridizo original, rocién restaurado, 500.000 ptas. Tel. 725 86 22.

LANCIA Thema Ferrari 8.32, año 89, 48.000 kilómetros, impecable, 2.900.000 ptas. Horario oficina. Tel. (91) 549 20 87.

RENAULT 5 Turbo 1. M-EV, blanco, impecable, serie numerada 1417, kit, 200 CV, autolobocante, relación cerrada, Teléfonos (91) 571 54 63/571 86 72.

MERCEDES 190 E 2.3 nacional, enero 92, 17.000 km., muchos extras, garantía oficial, muy bien cuidado, 3.500.000 ptas. Tel. (96) 592 13 57.

MERCEDES Familiar 300 TD W 123/86, extras muy cuidado, 1.950.000 ptas. Tels. (91) 446 28 27 y 318 99 37.

LANCIA Dedra 1.8, año 90, climatizado, mando distancia, condiciones perfectas, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 461 38 98.

ALFA 75 2.0 A.A., año 87, Tel. 549 67 88.

BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

BMW 528 CSI, 84.000 kilómetros. Tel. (91) 549 64 71.

CITROËN AX 11 RE Sp., año 88. Tel. (91) 549 67 88.

FIAT Uno 45, año 90, gris met. Tel. (91) 549 64 71.

FORD Sierra 2.0, año 91. Teléfono (91) 549 57 88.

FORD Fiesta, año 88, rojo, 55.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

LIMOUSINE Ford Lincoln, blanca, año 89. Tel. (91) 549 67 88.

LANCIA Integra, año 89. Teléfono (91) 549 57 88.

MERCEDES 300 E 24 V, año 90, full equip. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300 E, full, 38.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 57 88.

VOLVO 244 Diesel, año 80, 120.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

AUTOMOBILN 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 listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.

LANCIA HF Turbo, rojo, B-JP, aire, techo, Recaro, llantas, Arwa 77 K-KMS, impecable, disposición prueba, 1.000.000 ptas. Tel. (93) 845.07.26. Noches.

REPELE insectos de parabrisas. Coloque este sencillo accesorio en el parabrisas de su coche o moto y evite el impacto de insectos durante los viajes. El repele insectos utiliza el viento para emitir un ultrasonido que ahuyenta al insecto antes del impacto, 900 ptas. Envíes contra reembolso a toda España. Tel. (91) 564 22 91.

LANCIA Thema Ferrari 8.32, año 89, 48.000 kilómetros, impecable, 2.900.000 ptas. Horario oficina. Tel. (91) 549 20 87.

RENAULT 5 Turbo 1. M-EV, blanco, impecable, serie numerada 1417, kit, 200 CV, autolobocante, relación cerrada, Teléfonos (91) 571 54 63/571 86 72.

MERCEDES 190 E 2.3 nacional, enero 92, 17.000 km., muchos extras, garantía oficial, muy bien cuidado, 3.500.000 ptas. Tel. (96) 592 13 57.

MERCEDES Familiar 300 TD W 123/86, extras muy cuidado, 1.950.000 ptas. Tels. (91) 446 28 27 y 318 99 37.

LANCIA Dedra 1.8, año 90, climatizado, mando distancia, condiciones perfectas, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 461 38 98.

ALFA 75 2.0 A.A., año 87, Tel. 549 67 88.

BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

BMW 528 CSI, 84.000 kilómetros. Tel. (91) 549 64 71.

CITROËN AX 11 RE Sp., año 88. Tel. (91) 549 67 88.

FIAT Uno 45, año 90, gris met. Tel. (91) 549 64 71.

FORD Sierra 2.0, año 91. Teléfono (91) 549 57 88.

FORD Fiesta, año 88, rojo, 55.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

LIMOUSINE Ford Lincoln, blanca, año 89. Tel. (91) 549 67 88.

LANCIA Integra, año 89. Teléfono (91) 549 57 88.

MERCEDES 300 E 24 V, año 90, full equip. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300 E, full, 38.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

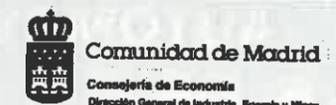
PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 57 88.

VOLVO 244 Diesel, año 80, 120.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

AUTOMOBILN 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 listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.



Inspección Técnica de Vehículos

En NOVIEMBRE

Deben acudir a la ITV



De: M-2632-IF

a: M-7338-IG

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMÁS

VENDO Mercedes 180-D, impecable, documentado, I.T.V., 1.000.000. Tel. (967) 22 61 62. Oficina: **BMW 635 CSI ABS**, Recaro, techo, ordenador, 2.000.000. Tel. 725 80 21. **AUDI 90 2.2 A.A.**, año 89. Tel. 549 57 88.

SUPERCINCO GTL 5P, M-K, perfecto estado, garantía. Teléfono 725 86 22. **FORD Sierra 2.0 i**, año 91. Tel. 549 57 88. **BMW 520**, año 1987, gris metalizado, muchos extras, muy cuidado. Noches. Tel. (91) 319 85 03.



Pol. Ind. Alparache, Parc. 78. Cta. 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

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricas, cierre centralizado, garantía 6 meses. Tel. 725 86 22.

KADETT 16V, año 89, 50.000 km., cierre centralizado, ABS, techo, antiniebla, elevalunas eléctrico, perfecto estado, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 553 68 40. **FORD Sierra RS Cosworth**, particular, año 87, 2.000.000 ptas. Tel. (93) 872 47 35.

C.A.N.S.A.



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

MADRID TELS: 725 86 21
725 86 22
726 17 17

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TELS.: 542 06 09, 542 38 08

Y 248 34 48. MADRID

ESTA SEMANA

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza	89	23.000	445.000	Opel Omega 2.0i CD, F.E.	88	39.000	1.725.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, 5 puertas	90	21.000	725.000	Opel Calibra 2.0i, F.E.	91	18.000	2.450.000
Seat Ibiza Conco, A.A.	89	32.000	790.000	Peugeot 106 XT	92	6.000	1.125.000
Seat Ibiza SXI	90	31.000	890.000	Range Rover Vogue Aut.	90	30.000	3.800.000
Lancia Delta 1.6 GT IE	91	25.000	1.175.000	Peugeot 205 CL	89	36.000	625.000
Nissan Primera 2.0i CLX, A.A.	91	17.000	1.875.000	Peugeot 405 SR, A.A.	90	36.000	1.550.000
Audi Coupé 2.2 E, A.A.	90	28.000	2.650.000	Citroën AX 11 TE	92	10.000	725.000
Audi 90 1.8 E	89	36.000	1.490.000	Citroën AX 14 TRS	91	12.000	790.000
Audi 90 2.2 E, A.A.	88	43.000	1.690.000	Citroën AX GT, A.A.	91	17.000	890.000
Audi 100 CD, A.A.	89	41.000	1.750.000	Ford Fiesta XR2i	92	9.000	1.275.000
Seat Toledo 2.0i F.E.	92	17.000	1.725.000	Ford Escort XR3i Cabriolet	91	21.000	1.875.000
Fiat Uno Turbo, I.E.	90	26.000	1.100.000	Ford Sierra XR4i, F.E.	92	17.000	1.875.000
Fiat Tipo 1.4	91	9.000	960.000	Ford Orion 1.6 Ghia I	88	40.000	825.000
Fiat Tipo 1.8 I, A.A.	91	14.000	1.375.000	Ford Orion 1.6 Ghia	89	27.000	790.000
Renault Supercinco Oasis	91	13.000	695.000	Ford Orion 1.8i D, A.A.	90	28.000	1.075.000
Renault Supercinco GT Turbo	87	80.000	725.000	Ford Sierra 2.0i Ghia, F.E.	91	16.000	1.875.000
Renault 19 TSE, A.A.	89	32.000	1.125.000	Fiat Tipo 1.6 V, F.E.	91	15.000	1.475.000
Renault 19 TXE	89	31.000	1.075.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI, A.A.	88	40.000	875.000
Renault 19 Chama-de, TSE, A.A.	90	29.000	1.195.000	Alfa Romeo 33 1.5 IE, A.A., D.A.	87	17.000	1.290.000
Renault 21 GTS, 5 p., A.A.	90	30.000	1.290.000	Alfa Romeo 75 1.8i, A.A.	89	36.000	1.275.000
Renault 21 TXE, F.E.	90	27.000	1.690.000	Volkswagen Polo Coupé GT	87	40.000	990.000
Renault 21 TXE, A.A.	87	50.000	1.175.000	Volkswagen Golf GT, A.A., 5p.	89	28.000	1.375.000
Renault 21 TXE Nevada, 7 plazas, A.A.	87	46.000	1.425.000	Volkswagen Golf GTI, A.A.	89	31.000	1.375.000
Opel Corsa City	89	32.000	495.000	Volkswagen Golf GTI, 5p., A.A.	90	27.000	1.875.000
Opel Corsa 1.2, 5p.	90	16.000	725.000	Volkswagen Golf GTI Cabrio, A.A.	91	15.000	975.000
Opel Corsa 1.4 Joy Sport	91	10.000	890.000	Renault Supercinco Baccara			

MAZDA 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km., 2.500.000. Tel. 319 47 05.

ROLLS Royce Silver Shadow II, blanco, tapicería piel, azul, impecable, del año 1978, 8.200.000. Tel. (96) 578 71 56. Sr. Thomas, a partir 21.00 h.

VOLKSWAGEN Golf GT A.A., 5P, año 87, 40.000 km., 990.000 ptas. Tel. 542 06 09.

VOLKSWAGEN Golf GTI A.A., año 1989, 26.000 km., 1.375.000 ptas. Tel. 542 06 09.

FIAT Uno 45, año 90, gris metalizado. Tel. 549 64 71.

SEAT Marbella, año 1989, 23.000 km., 445.000 ptas. Tel. 542 06 09.

SEAT Ibiza 1.5 GLX, 5 puertas, año 1990, 21.000 km., 725.000 ptas. Tel. 542 06 09.

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas a las cuatro puertas, cierre piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

VAROSA
Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 606 51 49 - 606 15 11
FAX: 697 67 05



QUADS

SEVENDE
KAWASAKI ZXR '92
7.000 KMS. ALFONSO TELS 5 71 54 63 / 5 71 86 72



SEAT Ibiza Conco A.A., año 89, 32.000 km., 790.000 ptas. Tel. 542 06 09.

LANCIA Delta 1.6 GTIE, año 91, 25.000 km., 1.175.000 ptas. Tel. 542 06 09.

NISSAN Primera 2.0i CLX A.A., año 91, 17.000 km., 1.875.000 ptas. Tel. 542 06 09.

AUDI Coupé 2.2 E A.A., año 90, 28.000 km., 2.650.000 ptas. Tel. 542 06 09.

AUDI 80 1.8 E, año 89, 36.000 km., 1.490.000 ptas. Tel. 542 06 09.

AUDI 90 2.2 E A.A., año 1988, 43.000 km., 1.690.000 ptas. Tel. 542 06 09.

AUDI 100 CD A.A., año 1989, 41.000 km., 1.750.000 ptas. Tel. 542 06 09.

SEAT Toledo 2.0i F.E., año 92, 17.000 km., 1.725.000 ptas. Tel. 542 06 09.

FIAT Uno Turbo I.E., año 90, 26.000 km., 1.100.000 ptas. Tel. 542 06 09.

ALFA Romeo 33 1.5 I.E. A.A. D.A., año 92, 17.000 km., 1.290.000 ptas. Tel. 542 06 09.

ALFA Romeo 75 1.8i A.A., año 88, 36.000 km., 1.275.000 ptas. Tel. 542 06 09.

VOLKSWAGEN Polo Coupé GT, año 1990, 27.000 km., 725.000 ptas. Tel. 542 06 09.

FIAT Tipo 1.8i A.A., año 91, 14.000 km., 1.375.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT Supercinco Oasis, año 91, 13.000 km., 695.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT Supercinco GT Turbo, año 1987, 60.000 km., 725.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 19 TSE A.A., año 89, 32.000 km., 1.125.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 19 TXE, año 1989, 31.000 km., 1.075.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 19 Chama-de A.A. TSE, año 90, 29.000 km., 1.195.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 21 GTS 5 P. A.A., año 90, 30.000 km., 1.290.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 21 TXE F.E., año 90, 27.000 km., 1.690.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 21 TXE A.A., año 87, 50.000 km., 1.175.000 ptas. Tel. 542 06 09.

RENAULT 21 TXE Nevada, 7 plazas A.A., año 1987, 46.000 km., 1.425.000 ptas. Tel. 542 06 09.

ALFA Romeo 33 1.5 TI A.A., año 88, 40.000 km., 990.000 ptas. Tel. 542 06 09.

SEAT Ibiza SXI, año 90, 31.000 km., 890.000 ptas. Tel. 542 06 09.

VAROSA
Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID



HONDA CIVIC

Motor 16

MITSUBISHI 3000.



VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 697 67 05

**MITSUBISHI HONDA
TOYOTA MAZDA**

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

SERVICIO POST-VENTA
RECAMBIOS
GARANTIA

Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge 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, elevallas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento.

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

HONDA Civic.

TOYOTA Celica.

NISSAN 300 ZX.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio.

Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

MAZDA 929. La distinción de la más impresionante berlina japonesa, motor 3000, V-6, 24V, 200 CV, dirección a las cuatro ruedas, tapicería de cuero, asientos eléctricos, airbag para conductor y acompañante, climatizador digital, techo eléctrico, equipo de sonido Hi-Fi con mandos en el volante, 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. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, 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 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.

BMW 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 2.000.000. Tel. 725 80 21.

MAZDA 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km., 2.500.000. Tel. 319 47 05.

ROLLS Royce Silver Shadow II, blanco, tapicería piel, azul, impecable, del año 1978, 8.200.000. Tel. (96) 578 71 56. Sr. Thomas, a partir 21.00 h.

VOLKSWAGEN Golf GT A.A., 5P, año 87, 40.000 km., 990.000 ptas. Tel. 542 06 09.

VOLKSWAGEN Golf GTI A.A., año 1989, 26.000 km., 1.375.000 ptas. Tel. 542 06 09.

FIAT Uno 45, año 90, gris metalizado. Tel. 549 64 71.

SEAT Marbella, año 1989, 23.000 km., 445.000 ptas. Tel. 542 06 09.

SEAT Ibiza 1.5 GLX, 5 puertas, año 1990, 21.000 km., 725.000 ptas. Tel. 542 06 09.

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas a las cuatro puertas, cierre piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

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

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



Motor 16



D E N T E R I S



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NIUEVO

● JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED NUEVO MOTOR V8 5.2 LITROS, 200 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, AIRE CLIMATIZADO, COMPUTADORA, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG ETC.), ENTREGA INMEDIATA 5.700.000 PESETAS

● JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED V6 4.0 LITROS, 190 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, AIRE CLIMATIZADO, COMPUTADORA, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 5.100.000 PESETAS

● JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO V6 4.0 LITROS, 190 CABALLOS DE POTENCIA (AIRE ACONDICIONADO, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 4.550.000 PESETAS

● FORD EXPLORER XLT V6 4.0 LITROS, 160 CABALLOS DE POTENCIA, FULL OPTIONS (PIEL, AMIENTOS ELECTRICOS, AIRE ACONDICIONADO, CIERRE CENTRALIZADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 3.600.000 PESETAS

● PONTIAC TRANS SPORT V6 3.8 LITROS, 165 CABALLOS DE POTENCIA (3 FILAS DE ASIENTOS, RADIO CASSETTE STEREO, AIRE ACONDICIONADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 3.500.000 PESETAS

● MITSUBISHI CLIPSE GSX 4 CILINDROS 16V 2.0 LITROS TURBO 4x4, 195 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, RADIO CASSETTE STEREO CON COMPACT DISC, TRACCION TOTAL, AIRE ACONDICIONADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 4.100.000 PESETAS

USADOS

● MERCEDES 300 SE 3.0 V, FULL EQUIP, 3.000.000 PESETAS

● NISSAN 30 ZX, DICIEMBRE 91, 42.000 KM, FULL OPTION (PIEL, AIRE ACONDICIONADO, RADIO CASSETTE STEREO, ETC.), IMPRECABLE 2.400.000 PESETAS

● JEEP CHEROKEE LIMITED OCTUBRE 91, 19.000 KM, FULL OPTION, 1.300.000 PESETAS

TEL. (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H. Y 16 A 17.30 H.)
FAX (93) 752 02 48

VIENDO Porsche 928 SY, full, año 87, C-3253 AG, 5.000.000, no importado. Páco. Teléfonos (982) 21 47 06 y 22 14 39.

RENAULT 19 TXE, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 736 86 22.

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.

VOLKSWAGEN Golf GTI 5P, A.A., año 89, 31.000 km., 1.375.000 ptas. Tel. 542 06 09.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep Nissan Patrol GR-Nuevos.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS-Nuevos.
- Jeep Toyota Runer TDV6-Nuevos.
- Jaguar XJ-R15-Nuevo.
- Bugatti EB 110-Nuevo.
- Porsche 959-Nuevo.
- Toyota Celica 2.0 GTI 16V Cabriolet.
- Lamborghini Diablo-Nuevo.
- MB. 600 SEC-Nuevo.
- MB. 600 SL-Nuevo.
- Porsche 911 Carrera (1.870) Clasico.
- Mitsubishi 3000 GT VR4-Nuevo.
- Ferrari F40-Nuevo.
- Rolls Royce Corniche-Nuevo.
- Morgan Plus 4-Plus 8-Nuevo.
- Nissan 300 ZX-Nuevos.

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

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 64 71.

VENDO Range Rover. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.

VOLKSWAGEN Golf GTI Cabrio A.A., año 1990, 27.000 km., 1.875.000 ptas. Tel. 542 06 09.

PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.

RENAULT Supercinco Baccara, año 1991, 15.000 km., 975.000 ptas. Tel. 542 06 09.

VOLKSWAGEN Passat 16V A.A., año 1989, 30.000 km., 1.675.000 ptas. Tel. 542 06 09.

OLVIDESE DE LOS PINCHAZOS

CON UNA SOLA APLICACION SUS NEUMATICOS QUEDARAN PROTEGIDOS CONTRA FUTUROS E INNUMERABLES PINCHAZOS.

COCHE-BICI-MOTOS 4X4 - INDUSTRIALES-CAMION - FLOTAS-ETC...

¡¡¡TOS ESPECIALES A TENDAS Y TALLERES

INSTALAUTO: GRAL PERON 8 POST. TEL: 5 71 55 88 4 LINEAS FAX: 5 71 55 88 28020 MADRID



RENAULT Clio 1.4 RT, aire acondicionado, completamente nuevo, 8.000 km, garantía. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 88, perfectas condiciones. 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.

PACIFICO. W. Polo Coupé GT, gris met, año 89, 595.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.3 CL, MJX blanco, sin entrada, mes: 21.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Fiat Tempra 1.4, blanco, año 91, como nuevo, precio: 1.195.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Ibiza 1.6 GLX 3P, blanco, año 89 A/A, llantas, sin entrada, mes: 19.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot GR, 405, granate, M.M.D A/A, sólo 13.000 km recorridos, mes: 36.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Citroën BX, 16GTS, año 90, blanco, A.A. impecable, sin entrada, mes: 25.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

FORD SIERRA COSWORTH 4X4 FULLEQUIPE PROCEDENTE DE CONCURSO. TEL: (91) 552 55 04

AUTOMOVILES PACIFICO

COMPRAMOS COCHES A EMPRESAS Y PARTICULARES, PAGAMOS CONTADO.

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190
TEL: (91) 5 52 55 04 (METRO PACIFICO)
SIN PROBLEMAS DE APARCAMIENTO.

PACIFICO. Ford Orion 1.6 CLX, rojo, año 91, muy bonito. 1.175.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra 2.0i GT 5P MNJ, blanco A/A ABS, garantía de la marca, entrada 275.000 mes, 46.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Corsa 1.2 GL 4P, plata, año 88, radio, Elev. Elec. y cierre centralizado. 95.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault Chamade TSE, rojo persan, año 90, A/A preciosos 975.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 19 TS 5P, blanco, año 91, radio cassette, precio: 1.175.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Alfa 75 1.8, año 87, plata, un único propietario, sin entrada, mes: 22.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

FORD ESCORT 1.6i CABRIO. AÑO 92. CAPOTA ELECTRICA. GARANTIA DE LA MARCA. COMONUEVO. ENTRADA 200.000 PTAS. MES: 45.000. TEL: (91) 552 55 04

RE-ESTRENO

VEHICULOS DE OCASION

CAMIONES - FURGONETAS - TODO TERRENO - TURISMOS

GARANTIA RE-ESTRENO HASTA 12 MESES

Revisados y garantizados por la Red de concesionarios Nissan



Sólo hay un camino: Ser los mejores.



personal

EL VOLANTE CAMPEON DEL MUNDO

No todos los volantes han ganado las 500 millas de Indianápolis, diez campeonatos del mundo de Fórmula 1 y un sin fin de otras pruebas. Cuando equipos como HONDA MARLBORO McLAREN, WILLIAMS, ARROWS, TYRRELL, LARROUSSE y otros confían en PERSONAL, es para ganar. PERSONAL el volante campeón.



GENESIS

- | | | | | |
|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--|--|
| FITTI | FORMULA LINE | SPRINT LINE | SPRINT LINE | WILLIAMS |
| 1980 | 1982 | 1984 | 1985 | 1986 |
| 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| Alan Jones
Williams Ford | Kelke Rosberg
Williams Ford | Niki Lauda
McLaren Porsche | Alain Prost
McLaren Porsche | Alain Prost
McLaren Porsche |
| | | Nelson Piquet
Williams Honda | Ayrton Senna
Honda Marlboro McLaren | Alain Prost
Honda Marlboro McLaren |
| | | | Ayrton Senna
Honda Marlboro McLaren | Ayrton Senna
Honda Marlboro McLaren |

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

Bimota DB2

LUJO ESPARTANO

La DB2, como cualquier otra Bimota, es una moto a enjuiciar con respeto, y con el baremo que se debe aplicar a toda obra artesanal. Al mismo tiempo, es también la Bimota nacida bajo el signo de la crisis económica mundial.



Gigi Corbetta

Enviado especial

La capacidad creativa de que son capaces los hombres de Bimota, sorprende incluso cuando emprenden el reto de crear una moto de lujo en plan barato. Aunque esto parezca un contrasentido, no cabe la menor duda sobre el concepto ahorrativo que se ha tenido en cuenta a la hora de diseñarla.

Al contrario que con la DB1, nacida bajo el signo chauvinista de hacer una Bimota toda italiana, espartana y singular, la DB2 es un

FICHA TÉCNICA



MOTOR: bicilíndrico en L longitudinal a la moto a 90°. Refrigeración por aire y aceite. Árbol de levas en cabeza. Distribución desmodrómica. Diámetro x Carrera: 92 x 68 mm. Cilindrada total: 904 cc. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 78 cv a 9.000 rpm. **ALIMENTACIÓN:** Encendido transistorizado. Dos carburadores Mikuni BDS1 38. **TRANSMISIÓN:** Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague multidisco en seco. Cambio con seis velocidades. **BASTIDOR:** Chasis de estructura entreamada en tubos de acero. Basculante de iguales características. Suspensión posterior cantilever. Horquilla delantera: Hidroneumática. Freno delantero: Doble disco de 320 mm de diámetro y pinzas de 4 bombines. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima 230 km/h. De 0 a 400 metros 11,5 segundos. **CONSUMOS:** Ciudad 6,6 l. A 140 km/h 6,2 l. Autopista 10 l.

modelo de talante parecido; sin embargo, con síntomas evidentes de miras comerciales, basados en la economía de fabricación, y disfrazados con el embrujo que rodea a cualquier Bimota.

Si por una parte la DB1 era una moto sin posibilidad de comparación, cuando se contempla la DB2, viene a la mente la imagen todavía más espartana de la Ducati Desmodue 900 Superlight; aunque hay que dejar bien claro que son dos motos del mismo corte, pero muy diferentes. La Superlight pesa nueve kilos más, tiene cuarenta y cinco milímetros más de distancia entre ejes, y la excursión de la rueda delantera es dieciséis milímetros menor; sin embargo, coincide la oscilación de la rueda posterior al ser de ciento veinte milímetros.

Junto a esto, es preciso destacar que el chasis de la Superlight tiene una estructura totalmente diferente, con el agravante de que la calidad de los tubos es muy inferior a los de Bimota, y que la unión y la soldadura no tiene punto en común.

MÁXIMA CALIDAD

La estructura entreamada del chasis de la DB2 está hecha con tubos de cromomolibdeno 25 Cr Mo 4 de un milímetro de grosor, y sólo el basculante y el travesaño, donde está anclado el amortiguador, es de un milímetro y medio. El peso del chasis es de sólo cuatro kilos y medio, y el del basculante tres. La razón por la que este último se ha hecho en tubos de acero de sección ovalada, es principalmente por una cuestión económica, y también debido a la estructura del chasis, era imperioso situar el amortiguador en una posición muy alta, con lo cual, un basculante en aluminio hubiese sido muy voluminoso, ya que la resistencia de dicho material es cuatro veces inferior al acero, y probablemente más pesado.

A primera vista, resulta desconcertante ver una suspensión «cantilever» en una moto de esta clase, cuando lo ortodoxo hubiese sido un sistema de reenvío con bieletas en Avional forjado. Sin embargo, el «mi-

ÚNICA Flel a la tradición de Bimota la DB2 resulta más atractiva «desnuda». La belleza del entreamado de su chasis y el espacio, aullatado al máximo, son sus características más destacadas.



ESTILO ITALIANO Tanto en la versión con carenado integral, como con el parcial, la DB2 conserva su línea estética espartana y agresiva. La accesibilidad mecánica se ha mejorado en gran medida respecto a la DB1.



**TOTALMENTE DIFERENTE**

Al contrario que en los demás modelos de Bimota que emplean el aluminio, el basculante está hecho en tubos de acero de sección oval.

**POR ARRIBA**

La canalización de los tubos de escape está dirigida por el interior del colín. Los conductos se unen para luego bifurcarse en dos silenciadores.

lagro» para paliar la elección técnica de Bimota, siempre basada en el ahorro, lo ha hecho Öhlins que, después de una larga y estrecha colaboración ha logrado hacer un amortiguador hidroneumático con muelle helicoidal progresivo, capaz de ofrecer un rendimiento realmente sorprendente.

Por el contrario, para la horquilla delantera se ha recurrido a la marca Paioli, que se ha prestado a construir una horquilla «ad hoc», cuyo mecanismo y estructura es una solución intermedia entre las tradicionales y las de botella invertida. En la barra derecha está ubicado el sistema de compresión y en la izquierda el de extensión. Ambas disponen de diecinueve puntos de regulación, que permiten su adaptación a cualquier clase de asfalto.

Sin lugar a dudas, las extremas medidas de la DB1, forman parte del pasado; los ingenieros Marconi y Marzocchi, al pergeñar la DB2, han tenido en cuenta que hay muchos motoristas que miden más de un metro ochenta, y que tienen el derecho de disfrutar de una Bimota, sin por eso convertirse en un yogui.

La DB2 ofrece una postura de conducción correcta, sin que las muñecas estén cargadas de peso, e incluso la altura y la situación de las estriberas permiten sentirse bien acoplado a la moto. Para los más devotos del singular sonido del bicilíndrico Ducati 900, la DB2 les hace un regalo especial: al haber

canalizado los dos escapes por debajo del colín, lugar en el que se unen y luego se bifurcan en dos silenciadores, ocurre que la carcasa del colín actúa de caja armónica, y entre el ronquido del motor y su rumorosidad mecánica, se orquesta una sinfonía sin igual.

Los retoques practicados sobre el filtro del aire y los dos carburadores Mikuni BDST 38, en relación con los escapes Bimota, han variado ligeramente la erogación de la potencia, y

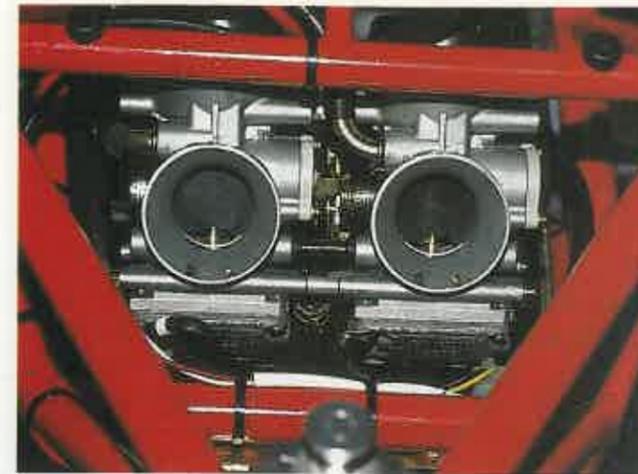
la han aumentado tres caballos. Siempre que se prueba una Bimota, son las viradas, peligrosas y bacheadas carreteras del Apenino por donde se suele culebrear, con esporádicas incursiones en tramos de autopista, donde la anarquía de los conductores italianos da el do de pecho. A pesar de eso, la DB2 permite disfrutar de unas dotes de manejabilidad realmente únicas. Los ciento sesenta y ocho kilos de peso, junto a los veintitrés grados y

TOQUE ARTESANAL

A partir de la producción de la DB2, el montaje se lleva a cabo de tal forma que se sabe qué mecánico es el responsable de cada unidad. En la fabricación de un chasis se suelen emplear unas ocho horas, y esa labor corre a cargo de un sólo técnico. En el montaje de las DB2, hay cuatro mecánicos, que ensamblan todas las piezas alrededor del motor que se coloca en una bancada. Como último medio, se necesitan dos días para el montaje total de una DB2. Por el



momento, se cuenta con cien patrones, y bajo ningún concepto se hará una versión dotada de un motor de diferente cilindrada que el actual Ducati 900. Hasta finales de la próxima primavera, la producción de las DB2 estará supeeditada al abastecimiento de los motores por parte de Ducati. Todo parece indicar que la DB2 tendrá más éxito comercial que su antecesora la DB1, cuyas dimensiones sacrificaban duramente al motorista.

**MEJORES RESULTADOS**

El empleo de los carburadores Mikuni proporciona un rendimiento más lineal del motor. Con las modificaciones de Bimota se ganan 3 caballos.

**UNA EXAGERACIÓN**

El doble disco de 320 milímetros de diámetro y las pinzas de cuatro bombines, confieren a la DB2 una frenada sobredimensionada.

medio de inclinación de la pipa de la dirección, y los noventa y ocho milímetros de avance de la horquilla, le confieren una sensibilidad superlativa, que en combinación con el perfecto reparto de pesos (51% anterior y 49% posterior), convierten a la DB2 en una de las motos más sensibles, sin llegar al exceso de la DB1.

Desde las horquillas más cerradas hasta las curvas rápidas de autopista, la DB2 mantiene una cons-

tante estabilidad y una nobleza de comportamiento insólita. Curiosamente, la «tradicional» suspensión posterior mantiene la rueda en contacto con el suelo tanto sobre asfalto liso como en las carreteras bacheadas. Hasta comprobarlo, no se puede creer que una suspensión «cantilever» pueda ser tan polifacética y proporcionar tan buena tracción. Incluso en las frenadas más apuradas, la rueda posterior no rebota en absoluto, a pesar de tener

una frenada delantera muy exagerada.

Referente a este último apartado, cabe destacar que los dos discos delanteros de treientos veinte milímetros, dotados de pinzas de cuatro bombines, proporcionan una frenada desmesurada con las prestaciones y el peso de la DB2, y en muchos casos, se echa en falta una frenada más dosificable. De hecho, ocurre con frecuencia que los toques suaves de freno que se dan entre dos curvas enlazadas, o antes de trazar una horquilla pronunciada, son excesivamente potentes, y descolocan a la moto con facilidad.

El buen equilibrio de la Bimota DB2 sale a relucir de forma gratificante con el suelo mojado. En dichas condiciones, se aprecia que el comportamiento de las suspensiones con relación al reparto de pesos y a la geometría de la parte ciclística, está totalmente logrado. En ningún momento, aparecen reacciones inesperadas, y el control es total.

De igual modo, la estabilidad a velocidad máxima, que es de doscientos treinta kilómetros por hora, es impecable, y las reacciones de la horquilla merecen un elogio.

Sin lugar a dudas, la DB2 es una moto dotada de un comportamiento superlativo; sin embargo, por su nivel de acabado y planteamiento estructural, es la Bimota menos Bimota de todas las fabricadas hasta el momento actual. ○

FRENTE A FRENTE**BIMOTA DB1**

Peso en seco	160 Kilos
Distancia entre ejes	1.380 mm
Avance de la horquilla	105 mm
Inclinación dirección	25°
Reparto pesos	51%-49%
Excursión rueda ant.	120 mm
Excursión rueda post.	145 mm
Capacidad depósito	22 litros
Velocidad máxima	205 Km/h
Potencia máxima	60 CV
Cilindrada total	748 cc
Altura del asiento	715 mm

**BIMOTA DB2**

Peso en seco	168 Kilos
Distancia entre ejes	1.370 mm
Avance de la horquilla	98 mm
Inclinación dirección	23,5°
Reparto pesos	51%-49%
Excursión rueda ant.	120 mm
Excursión rueda post.	141 mm
Capacidad depósito	16 litros
Velocidad máxima	230 Km/h
Potencia máxima	76 CV
Cilindrada total	904 cc
Altura del asiento	790 mm

Didier Auriol

EL PRINCIPITO

Después de haber logrado más victorias en una sola temporada que ningún otro piloto en la historia del Campeonato del Mundo de Rallyes, Didier Auriol va a tener que luchar como nunca, en el próximo Rallye Cataluña-Costa Brava, por un título merecido y que sólo la mala suerte ha puesto en duda.

NADIE puede negar que Didier Auriol ha sido el máximo protagonista de la temporada. Un piloto que ha contado sus participaciones por victorias y al que sólo una jugada del destino, como el de una llanta mal mecanizada en el pasado rallye Sanremo, ha puesto contra la pared no tan sólo su trayectoria sino también la de su equipo.

Una carrera que empezó relativamente tarde según admite el propio piloto francés: «Al principio yo no era un apasionado ni de los coches ni de los rallyes. Sólo cuando mi hermano empezó a correr empecé a frecuentar el ambiente. Nunca he sido un fanático, al contrario que mi copiloto, Bernard Ocelli. Lo que lo desencadenó todo fue que, desde que me saqué el permiso, me gustaba cada vez más conducir y cuando unos amigos me llevaron al Crite-

rium de Cevennes me dije que podía hacerlo mejor que aquellos a los que estaba viendo. Poco a poco me fui apasionando y empecé a correr algunos rallyes, poco después de empezar a trabajar conduciendo ambulancias».

Así daba comienzo un cambio importante en la vida de Didier Auriol, el cual nunca se había considerado ambicioso. «Yo sólo tenía un par de tejanos, nunca iba a las discotecas, ni siquiera a los cafés a tomar algo. Sólo pensaba en los rallyes. Con mi Simca Rallye 2 de serie y mis neumáticos FF corrí una carrera en cuesta local. Los tipos con los que me encontré tenían cambios ultracortos, neumáticos slick y un montón de cosas más. Sin preparación, con «mi hierro» hice el tercer tiempo de mi grupo». Una carrera imparable que le llevó a ser proclamado campeón de Francia en tres ocasiones,

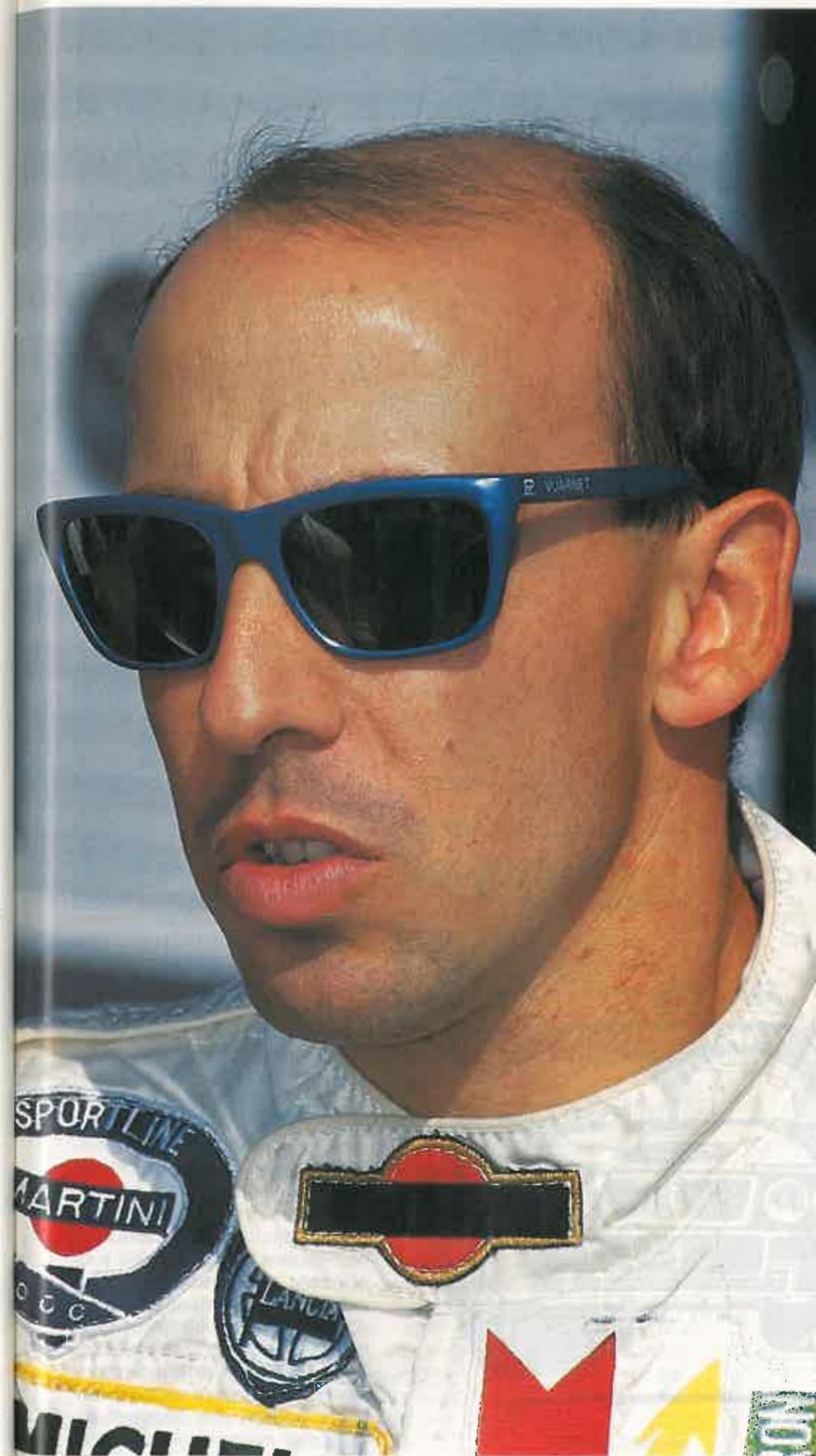
en 1986 con un Austin Metro 6R4 y en 1987 y 1988 con un Ford Sierra Cosworth. «Al principio corría sólo para ver que era capaz de hacer. No es que fuese ambicioso, simplemente quería saber si podía progresar un paso detrás de otro». Tanto que allá por 1984 Auriol se atrevió a predecir que sería Campeón del Mundo en 1991. «¡Eso es muy viejo! Es verdad que alguien me dijo que 1991 sería mi año, pero eso es todo. Ahora ya no me fío ni de las cartas ni de los gurús».

Sin embargo, el piloto francés reconoce ser supersticioso. «No me gusta el número 13. Recuerdo que entrenando mi primer Montecarlo con Lancia, el viernes 13 de enero rompí el motor de mi *muletto* y el ordenador de a bordo indicó inmediatamente una temperatura del agua de 13 grados. Pero me gusta el tres y cuando lo tengo suelo ganar, siento



UN LATINO EN FINLANDIA

Su tercer lugar en el Rallye de los 1000 Lagos de 1989, con el Ford Sierra Cosworth, el primer podio que obtenía un piloto no nórdico, le valló su fichaje con el equipo Lancia.



que todo me va a ir bien. No sé si es una coincidencia, pero es así. Ese o el seis o cualquier cosa que tenga que ver con el tres. Uno de mis primeros patrocinadores fue la compañía de cervezas Export 33. Correr con ese número significa tener el primer día dos coches por delante en cada tramo. ¡Ah!, también suelo meter tres veces primera antes de tomar la salida en cada tramo». La verdad es que si no al cien por cien, tras sus victorias en Córcega, Argentina, 1000 Lagos y Australia con el dorsal número tres en su puerta hay que dar la razón a Didier Auriol y si, además, tomamos como la excepción que confirma la regla lo de Sanremo, ya podemos adelantarles el vencedor del Rallye Cataluña-Costa Brava...

Sin embargo, desde su fichaje por Lancia en 1989, tras su tercer lugar con el Ford Sierra Cosworth

LO MÁS DURO TRAS UN ACCIDENTE ES ASUMIR TU POSICIÓN FRENTE A TU EQUIPO. EN ESPECIAL CON LOS MECÁNICOS.

en Finlandia, no todo fueron alegrías. Cuatro salidas de carretera en Portugal, Acrópolis, 1000 Lagos y Sanremo en su primera temporada con la marca italiana casi hicieron olvidar su victoria en Córcega, la primera para Lancia después de mucho tiempo tras las tristes desapariciones de Attilio Bettega y Henri Toivonen en la isla corsa. «El problema era psicológico. Fichar por Lancia fue para mí, de alguna forma, mi primer triunfo en el Campeonato del Mundo. Pero también fue un período en el que tenía que probarme a mí mismo. No era fácil y la vida no lo era más por el hecho de que estaba teniendo dificultades para «conducir» el vehículo. Alguien dijo entonces que yo estaba malhumorado. Pero no era eso. Sólo estaba tenso y frustrado. No me gustaba conducir en tierra y, para ir de prisa, conducir tiene que ser un placer para mí. No soy de los que sólo pien-

TRES TÍTULOS NACIONALES
Con el Austin Metro 6R4, Didier Auriol logró su primer título francés en 1986.



san en acabar. Tengo que demostrar cuán rápido puedo ir y las condiciones entonces no eran las ideales para hacerlo. Normalmente puedo dar una explicación a mis accidentes. En 1988, en Sanremo, Ford reconoció que fue un desgaste técnico lo que provocó mi accidente. Pero también sé admitir mis errores de 1989. Lo más duro es asumir tu

posición frente al equipo que te emplea. En especial con los mecánicos. Y reflexionando, tengo buenas razones para estar optimista. Jean Claude Andruet me contó que él había tenido una serie negra increíble de ¡diecinueve abandonos!

Y uno no tiene más remedio que creerle. Protagonista siempre, tanto al volante de su Lancia, como en

cualquier asistencia oculto tras los cristales oscuros de sus gafas Vuarinet, uno no sabe si creer las explicaciones, siempre vehementes y con grandes gestos con las manos de este piloto francés, con una carrera paralela en el Mundial a la del español Carlos Sainz. A cualquier pregunta es tan difícil ver en sus ojos la sinceridad de la respuesta como encontrar en el archivo una foto donde no luzca sus famosas gafas. Pero cuando uno es capaz de declarar a tres tramos del final del Rallye de Argentina de 1991: «Toda la mañana he atacado como un loco y me acaban de sacar diez segundos. Mi cabeza me dice que basta, que ya no puede ser», arrojando la toalla tras una lucha épica con Sainz y Biasion por la victoria, cuando se es capaz de reconocer eso, hay que creérselo todo de ese pequeño francés que está a punto de convertirse en Campeón del Mundo de 1992.

1990, MAL AÑO

Tampoco el final de temporada de 1990 fue especialmente brillante para Auriol a pesar de lograr el subcampeonato, con una relativa falta de competitividad en Finlandia y su accidente en Australia, logrando el éxito sólo en terrenos ya conocidos. «Creo que perdí el tiempo ese año intentando integrarme en el equipo. Si después de mi primera temporada en Lancia hubiera podido encontrar los reglajes adecuados todo hubiera sido mucho más fácil. Yo no

tenía mi coche reglado en función de mi pilotaje ni el detonador psicológico capaz de liberarme».

«Cuando entré en Lancia, el líder era Miki Biasion. El tenía la ventaja de su experiencia en el Mundial sancionada con dos títulos, además de la experiencia con el equipo y con el Delta Integrale. Yo tenía otra prioridad, la de acostumbrarme al material que se me daba y descubrir las distintas pruebas del campeonato. Sobre el asfalto todo iba bien, pues sus reglajes estaban muy cerca de los míos. Por contra, sobre la tierra, mayoritaria en el Mundial, había una enorme diferencia. El Lancia Delta Integrale 16V era muy brutal de la parte posterior. Si acelerabas un poco fuerte en apoyo, había muchas posibilidades

nes, el placer en conducir haciendo con el coche lo que yo realmente quería».

Su conducción es diferente, por ejemplo, al de su compañero de equipo, Juha Kankkunen, como se pudo ver en Finlandia este año, y además más efectivo. «Yo describiría mi estilo como espectacular y muy preciso. Otros apuntan el coche, giran y hacen derivar la parte posterior. Al contrario, yo tiendo a anticipar mucho colocando la parte posterior antes de entrar en la curva. Para simplificar yo conduzco un cuatro ruedas motrices como un vehículo de propulsión, no como un tracción delantera. Juha y yo utilizamos reglajes diferentes, básicamente de barras estabilizadoras. Yo prefiero un coche con una parte



¡SIN GAFAS!
Oculto del sol siempre por sus gafas de sol, resulta difícil encontrar una instantánea del piloto francés sin ellas.

PANAMA JACK RACING TEAM TERMINA EL RALLYE FARAONES 1992 COMO MEJOR EQUIPO ESPAÑOL EN EL 7º LUGAR DE LA GENERAL.

Por 2ª vez PANAMA JACK RACING TEAM, con los pilotos Ramón Dalmau y Josep Doménech al mando de un Mercedes Benz 300 GE han participado en el Rallye Faraones 1992 alcanzando la 7ª posición de la clasificación general.

El Rallye Faraones 1992 se ha caracterizado por su tremenda dureza y sus grandes dificultades de navegación, donde el Road Book sólo ha servido como un elemento meramente orientativo, ya que la navegación principal estaba basada



en la utilización de los modernos sistemas G.P.S.

Ramón Dalmau y Josep Doménech con su Mercedes Benz 300 GE no solamente conquistaron la 7ª posición en la clasificación general, sino que lograron un excelente tercer puesto en la 8ª etapa entre Hurgada/Hurgada

El éxito final de PANAMA JACK RACING TEAM tuvo como grandes protagonistas a los pilotos Ramón Dalmau y Josep Doménech, apoyados en cada momento por la armonía y el perfecto funcionamiento del equipo de asistencia técnica formado por: Josep Madi, Joan Morer, Mª Asunción Quintana y Dietrich Reinsch.

El Mercedes Benz 300 GE del equipo PANAMA JACK RACING TEAM preparado técnicamente por Josep Madi, destacaba por su impecable fiabilidad en cualquier momento, desde el principio hasta el final, aguantando sin fallo alguno las durísimas etapas de un total aproximado de 5.000 Kms.

Después del éxito obtenido en esta 1ª edición del Rallye Faraones 1992, el equipo PANAMA JACK RACING TEAM se prepara para participar en la Copa del Mundo de Raids 1993 contando con un segundo coche Mercedes Benz 300 GE en el cual se han incorporado considerables mejoras técnicas

ME GUSTA EL NÚMERO TRES, CON ÉL SUELO GANAR Y SIENTO QUE TODO ME VA A IR BIEN. NO SE SI ES UNA COINCIDENCIA, PERO ES ASÍ.



de acabar haciendo un trompo. Yo pensaba que el origen de esa reacción estaba en la propia concepción del coche, en su temperamento, sin ir más allá».

Sólo la llegada de unos nuevos amortiguadores, ensayados sin éxito aparente por Biasion antes del Rallye de Portugal de 1991, y que Didier Auriol pidió usar en su «mulletto» durante los entrenos, logró cambiar esa situación.

«Extrapolé los reglajes de Portugal a otros rallyes y funcionó. En aquella época estaba considerado como un especialista en asfalto y me encargaba únicamente de la puesta punto del coche para el Tour de Corse. Pero como entonces conducía para el Jolly Club, Claudio Bortoletto me dio luz verde para reglar el coche como yo quería. De repente volví a encontrar mis sensacio-

delantera más dura, de modo que sea más rígido, ya que, si es blando, tengo dificultades para colocarlo con precisión».

Lo que desde luego no le va a faltar a Auriol va a ser trabajo el próximo año, después de haber fichado con la marca japonesa Toyota, donde le espera un duro papel tratando de poner a punto, junto a Carlos Sainz, el Celica Turbo 4WD que tantos quebraderos de cabeza ha dado al español.

Un duelo técnico que debe tener prolongación en su lucha contra el crono entre dos hombres de características similares y capaces de ir rápido en cualquier terreno, como ha quedado demostrado esta temporada. El tiempo emitirá, sin duda, su veredicto.

Esteban Delgado



Campeonato de Turismos/Jarama

VILLACIEROS NUEVO CAMPEON

112/Motor 16

Nadie podría imaginarse que en el Jarama iba a poder quedar sentenciado el Campeonato de Turismos, de forma matemática, a falta de una carrera. Un cúmulo de circunstancias hicieron posible que «Kuru» Villacieros se proclamara en Madrid flamante Campeón de España sin esperar a la última cita en Jerez. La clave de su triunfo estuvo en el fallo de sus rivales más peligrosos.

En un principio, cuatro eran los aspirantes al título, pero al final el triunfo ha ido a parar a las manos de un hombre, que en el automovilismo español en circuitos lo ha ganado prácticamente todo. Su vuelta significó el regreso de un auténtico *gentleman driver*, todo un caballero al volante. Villacieros, antes de esta carrera, encabezaba la

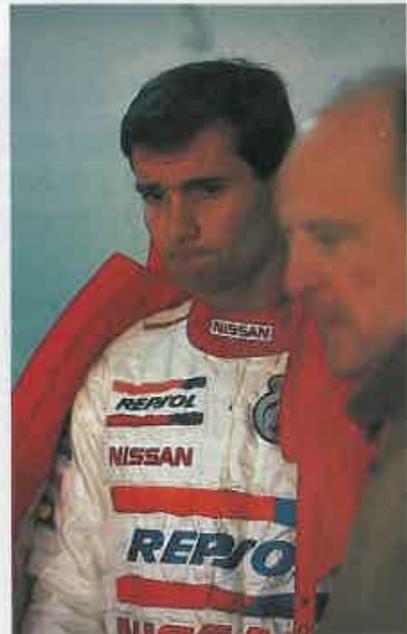
Motor 16 / 113

clasificación provisional y antes de darse la salida nos comentaba: «ya no valen estrategias, hay que ir a por todas para llegar a Jerez con garantías». Nadie se imaginaba que sus rivales más peligrosos pudiesen «pinchar» como lo hicieron.

Carlos Palau, con el Ford Sierra Cosworth 4x4, era en un principio el piloto que peor se lo podría poner al hombre del equipo de Teo Martín. Todo iba sobre raíles, con innovaciones técnicas en el coche. Una electrónica más eficaz y suspensiones mejoradas, hicieron posible que el Cosworth 4x4 volviese a marcar en los entrenamientos unos registros muy rápidos. Una sola décima lo separaba de la pole, en poder de Luis Pérez Sala. El piloto del Ford estaba realmente contento, tanto que nos llegó a comentar: «Voy a por todas,



LABOR DE EQUIPO
De la Cámara tapó todos los huecos y no dejó pasar a Bassas. Con su resultado, el piloto catalán perdió toda opción posible de luchar por el título.



NO PODRÁ REPETIR
Pérez Sala no podrá lograr en esta ocasión el título de Campeón. En el Jarama sólo le valía la victoria. Luis Villamil, que con el Alfa Romeo 155 Q4 ocupó las últimas posiciones, realizó una increíble remontada.

les voy a ganar». Su alegría duró poco. En la vuelta de reconocimiento comenzó a fallar la centralita electrónica del vehículo, para más tarde en la salida quedarse clavado. Tras dar la primera vuelta al ralentí, entró en boxes y perdió dos vueltas, solucionando el problema, y con ello todas sus aspiraciones al título.

Por lo que respecta a Bassas, en los entrenamientos del viernes perdió todas sus opciones de conquistar el campeonato. Su calvario comenzó en los entrenamientos libres, rompiendo el motor del BMW M-3. Se vieron obligados a sustituirlo por otro con unas prestaciones



POR CULPA DE LA ELECTRÓNICA
Una centralita electrónica impidió a Palau optar al triunfo final en Jerez.

mucho menores. En los entrenamientos cronometrados, debido a esto, ocupó el puesto undécimo. En la carrera remontó hasta el quinto puesto, hasta que llegó a contactar con Luis López de la Cámara, que al volante de otro de los BMW M-3 del equipo de Teo Martín, en una perfecta labor de equipo, tapó todos los huecos posibles por los que podría pasar el piloto catalán.

Por último, el cuarto hombre implicado en la lucha por el título final era Luis Pérez Sala. En un principio era el que menos posibilidades tenía. Para en Jerez poder optar al campeonato, era imprescindible lo-

gar la victoria en el Jarama. Algo que era muy posible, dado el potencial que el Nissan Skyline ha alcanzado en las últimas carreras. Esto quedó demostrado en los entrenamientos, donde hizo la pole. En la carrera no pudo aguantar el tirón de Villaceros y tras una dura pugna pudo finalizar segundo.

Ahora tanto Carlos Palau, como Josep Bassas y Luis Pérez Sala llegarán a Jerez luchando por el subcampeonato. También en Jerez se vivirá con gran intensidad la disputa por el título en la División II, en la que Antonio Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V) y Javier Mora (Renault Clio 16V) son los máximos candidatos. Antonio Albacete, con el Tipo perfectamente puesto a punto, parecía que podría sentenciar en el Jarama. Deleitó a los aficionados con una carrera magistral, obsequiando a los presentes con una pasada por el interior, al límite, en Le Mans a Pérez Sala. Tras ocupar durante la gran mayoría de la carrera la segunda posición, a poco giros para el final, se rompió un retén del cigüe-

ñal, pasándose el aceite al embrague. Poco a poco fue perdiendo efectividad, cruzando en la última vuelta *in extremis* la meta, ayudado por su compañero de equipo, Adrián Campos, que lo empujó toda la recta. Más tarde, esta maniobra fue declarada ilegal y los dos fueron excluidos de la carrera.

Javier Mora, por contra, salía con el handicap de contar con un motor no muy eficaz, preparado en España. Pero la exclusión de Albacete le posibilita poder seguir con aspiraciones al campeonato. Para él es imprescindible ganar a Albacete en Jerez, con lo que sumaría en el cómputo final 140 puntos, manteniendo esta hipótesis, Albacete sería segundo en la meta y sumaría 139 puntos. En caso de que el piloto del Renault acabase en segunda posición y Albacete en tercera, el piloto del Fiat sería quien se llevase el título. Es más, de no ganar Mora, Albacete con un tercer puesto sería el gran triunfador.

Manuel Madrid

Fotos: José Antonio Díaz



CLASIFICACIONES
CLASIFICACION FINAL

1. J.I. Villaceros (BMW M-3) 34.17.83.
2. L. Pérez Sala (Nissan Skyline) 34.24.47.
3. R. Barrios (BMW M-3) 34.36.30.
4. L. López de la Cámara (BMW M-3) 34.39.60.
5. J. Bassas (BMW M-3) 34.40.11.
6. J. A. Sasiabarrena (Ford Sierra Cosworth) 34.44.13.
7. E. de Villota (BMW M-3) 34.52.99.
8. J. Roldán (BMW M-3) 34.53.60.
9. I. Golburu (BMW M-3) 35.06.35.
10. R. Zonno (Ford Sierra Cosworth) 35.14.73.

ASI VA EL CAMPEONATO

1. J. I. Villaceros, 129 puntos.
2. C. Palau, 110 puntos.
3. L. Pérez Sala, 107 puntos.
4. J. Bassas, 105 puntos.
5. I. Golburu, 64 puntos.
6. R. Barrios, 35 puntos.
7. J. A. Sasiabarrena, 32 puntos.
8. A. Albacete, 31 puntos.
9. J. Mora, 30 puntos.
10. J. M. Ponce, 25 puntos.

DE NUEVO EN EL PODIO
Rafael Barrios, un ilustre veterano de nuestro automovilismo, volvió a pisar el podio. Algo que no hacía desde el 76 en Nurburgring; en aquella ocasión también fue tercero.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. 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.



entrenamientos cronometrados, en los que unos frenos poco eficaces y problemas de subviraje le impedían realizar un buen tiempo. En la carrera se estableció una bonita lucha entre Manuel Izaguirre y García Gallano, pero finalmente este último cruzó la línea de meta en primera posición y se alzó con el título. Su principal rival, después de doblegar a Cutillas, se situó en tercera posición y nada pudo hacer por dar alcance a los dos primeros clasificados. Con su actuación logró un más que merecido subcampeonato, dando a lo largo del año muestras de una sensacional clase y dotes de pilotaje.

La lucha por el título en la Copa Renault Clio 16V estuvo muy emocionante. En un principio, el que tenía más posibilidades era Pablo Irizar, que con una cómoda renta de puntos, finalizando entre los nueve primeros, tenía asegurado el certamen. La carrera se le complicó extraordinariamente, en la primera vuelta se quedó muy retrasado y se tuvo que emplear a fondo para remontar a un buen número de rivales. Todo esto teniendo en cuenta que su adversario más directo Igna-

Copas Renault/Jarama

FIN DE CURSO

Para los trofeos de promoción de Renault, la temporada '92 ha tocado a su fin. Un nuevo año en el que los nuevos valores del automovilismo han pasado por la cantera de la marca del rombo. En el Jarama se decidieron todos los campeones tras un año muy emocionante.

MÁS emoción imposible, tras un competido y apasionante año, las Copas de promoción de Renault, llegaban a su última cita en el Circuito del Jarama con los campeones sin decidir. En su trofeo más importante, la Fórmula Renault, dos pilotos llegaban con aspiraciones al triunfo final, Ricardo García Gallano y Javier Díaz. El primero de ellos, un piloto más veterano, era el que tenía más posibilidades. Con una gran experiencia ha realizado un año muy regular, que le permitió llegar al Jarama con una mínima ventaja. Obligaba a vencer la carrera a Javier Díaz y él podría finalizar tercero. Para el joven Díaz se complicó el fin de semana en los



MERECIDO CAMPEÓN
Pablo Irizar, vencedor de la Copa Renault Clio 16V, ha sido el dominador del año.



PREMIO DE CONSOLACIÓN
Hervás no pudo ganar el título, pero al menos logró la victoria en Madrid.

cio Hervás dominaba la carrera a placer. Vuelta a vuelta, Irizar fue remontando posiciones, y en una emocionante lucha contra el reloj al final de la carrera se clasificó en sexta posición, alzándose con el título. Un premio más que merecido, ya que ha sido el gran dominador de la temporada en esta categoría, poniendo siempre de manifiesto unas magníficas dotes de pilotaje.

Por último falta nombrar al vencedor de la Copa Renault Clio Iniciación. Los benjamines de las Copas Renault han ofrecido un año muy emocionante e intenso. Al final el



UN PROMETEDOR FUTURO
Iván Rodríguez ha demostrado buenas cualidades al volante y tiene ante sí un prometedor futuro. Su éxito en la Clio Iniciación es una justa recompensa.

trofeo lo ha ganado Iván Rodríguez (finalista del volante Privilege Elf), que llegaba a la última carrera con un apretado margen de puntos so-

bre Leonardo Saban. Este último, con unos tiempos de entrenamientos discretos, no pudo hacer nada para plantarle cara a Rodríguez.

Realizó una sensacional carrera remontando hasta la tercera posición, que le permitió subir al podio pero no optar al certamen.

CLASIFICACIONES

FORMULA RENAULT

1. R. G. Gallano, 32.23.93. 2. M. Izaguirre, 32.24.80. 3. J. Díaz, 32.36.80. 4. A. Cutillas, 32.49.02. 5. R. Morback, 32.58.49.

FINAL CAMPEONATO

1. R. G. Gallano, 80 puntos. 2. J. Díaz, 70. 3. R. Morback, 60.

COPA RENAULT CLIO 16V

1. I. Hervás, 27.50.09. 2. R. Secades, 27.57.21. 3. M. Ruiz, 28.00.06. 4. A. Llovera, 28.08.87. 5. S. L. Moya, 28.12.65.

FINAL CAMPEONATO

1. P. Irizar, 80 puntos. 2. I. Hervás, 72. 3. B. Tramont, 61.

COPA RENAULT CLIO INICIACION

1. I. Rodríguez, 22.25.88. 2. H. García, 22.31.28. 3. L. Saban, 22.35.61. 4. J. C. Ayuso, 22.35.88. 5. R. Muñoz, 22.36.10.

FINAL CAMPEONATO

1. I. Rodríguez, 75 puntos. 2. L. Saban, 66. 3. J. C. Ayuso, 56.

CAMBIE DE ACEITE Y LLÉVESE UN COCHE, motos, bicidetas de montaña...

Todo comprador de envases de 4 ó 5 litros de lubricantes CASTROL, o de aceite de moto (*) en envase de 1 litro, recibirá un SOBRE con opción a regalo.

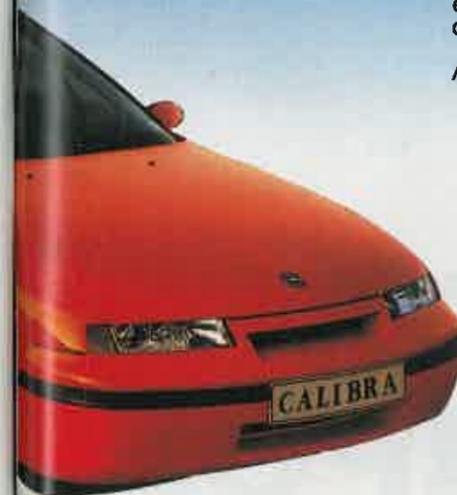
ÁBRALO Y DESCUBRA SU PREMIO.

EXIJA SU SOBRE POR LA COMPRA DE LOS PRODUCTOS CASTROL

PREMIOS

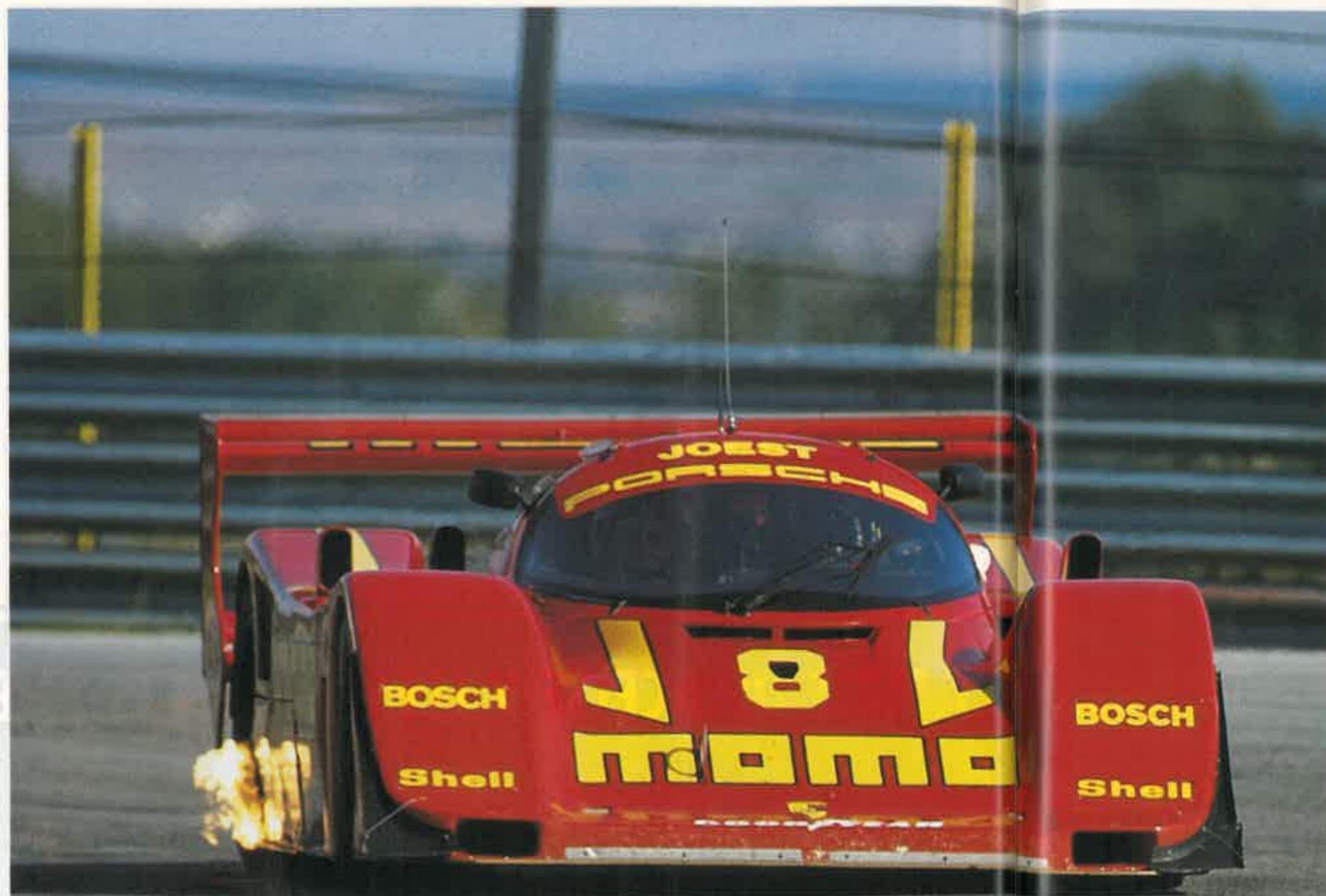
- 1 OPEL CALIBRA, 2.0 I
- 1 HONDA CBR-600
- 8 HONDA VISION 75
- 20 MOUNTAIN BIKES, América XT4

OPEL HONDA AMERICA



Promoción válida del 1-10-92 al 15-12-92.
Caducidad de los premios: 15-1-93.
CASTROL ESPAÑA, S.A.

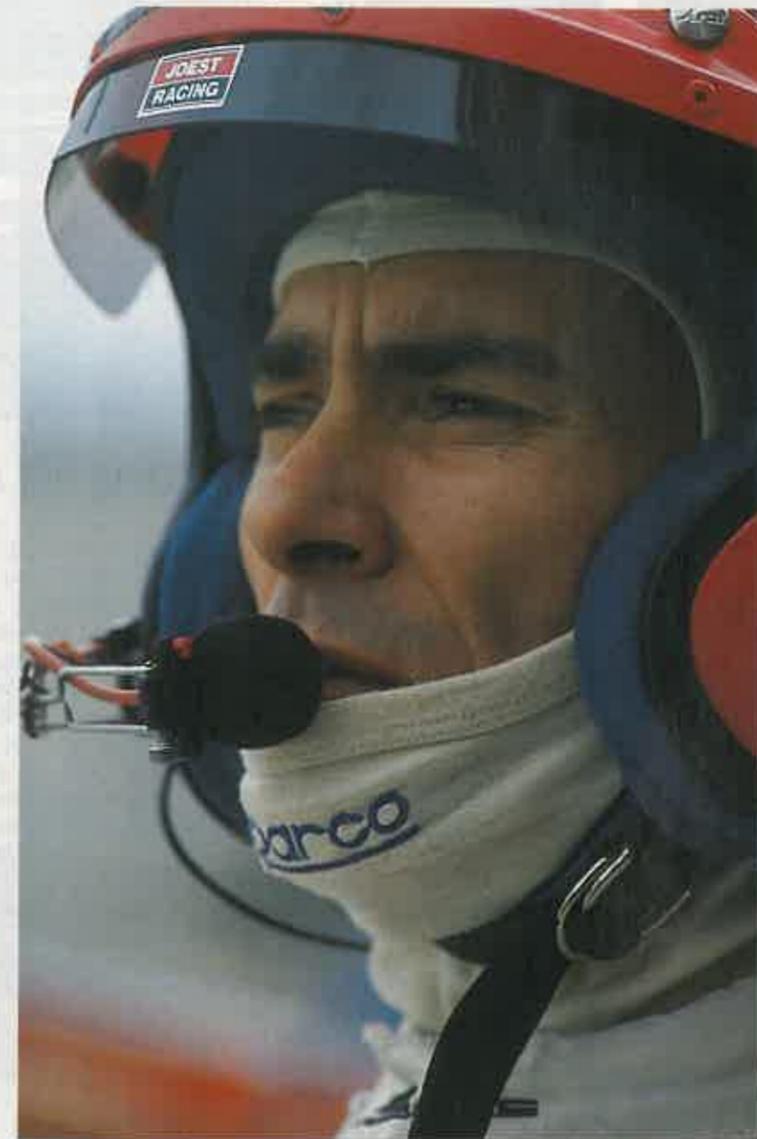
(*) En productos CASTROL Super TT, TTS, GP, GPS.



Jarama Interseries

COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS

Por primera vez en la historia de las Interseries, una competición europea destinada a los prototipos de todas formas y motorizaciones, el madrileño circuito del Jarama ha sido el marco elegido para una de sus carreras. Su contemplación nos ha evocado muchos recuerdos, y a esos recuerdos vamos a referirnos.



BINOMIO PERFECTO
¡Qué tiempos aquellos!, un Porsche 962 Joest conducido por un piloto de la talla de Oscar Larrauri. Pues en 1992, en el Jarama, han funcionado tan bien como siempre.

EN primer lugar, y en relación con el Mundial de Sport Prototipos, nos ha retrotraído a la época de finales de los ochenta, cuando los Porsche 962 dominaban la especialidad y poblaban las parrillas de salida. Los mismos nombres, Joest y Kremer como equipos, y pilotos de todos conocidos como especialistas en resistencia: Oscar Larrauri, ese rapidísimo y genial argentino que pasa por ser uno de los mejores pilotos de la especialidad,

de todos los tiempos; Manuel Reuter, vencedor con Mercedes en las 24 Horas de Le Mans; nuestro Jesús Pareja, otro especialista en Le Mans que nos ha deparado jornadas de gloria en aquellos años; John «Winter», habitual en Joest y uno de los pocos cuyo nombre -siempre desconocido- se esconde bajo un seudónimo, Piero Moretti, dueño de la firma MOMO de volantes de competición y un habitual de la resistencia y de la IMSA america-

SÓLO PORSCHE Salda de la prueba y, como en aquel entonces, los Porsche en cabeza, con el modelo abierto de Reuter sin poder quitar el primer puesto a Oscar Larrauri. Lo intentó todo, pero al final se salió.



na y otros, no tan notables, pero cuyo nombre ha sonado siempre en esa especialidad, como Randaccio, Lechner y Taylor.

En segundo lugar, ha llevado nuestros recuerdos aún más lejos y al continente americano, Estados Unidos y Canadá concretamente, donde se celebraba aquella orgía de potencia en biplazas llamada Can-Am. Incluso Manuel Reuter apareció en el Jarama conduciendo un Porsche Kremer K7, que daba la impresión (sin serlo) de ser uno de aquellos «monstruos» de más de mil caballos, abierto e imponente por sus formas. En el circuito contemplamos como la imaginación de algunos puede mover a los recuerdos de los demás. Muchos de los coches participantes no eran más que barquetas, construidas tomando como base chasis de Fórmula 3000 dotados con motores de los más diversos orígenes. Esta categoría o división se llama, precisamente, Can-Am. En las Interseries, las clases se llaman como se llamaban en el Mundial de Sport Prototipos: C1 y C2, o como en el campeonato homólogo americano (IMSA). ¡Qué coincidencia! El caso es correr con lo que sea, aunque eso signifique desempolvar y volver a poner a punto a esos Spice C1 o a los pequeños Tiga C2. Todo vale y, aunque los pilotos de los coches grandes se quejen de lo difícil que resulta adelantarse a los coches lentos, lo impor-

EL JUEGO DE LARRAURI

PARA Larrauri la carrera del Jarama fue un juego. En la primera manga «jugó» con Manuel Reuter que, intentando seguirle, destrozó su precioso Porsche Spyder en la bajada de Bugatti, y dobló a todos los participantes menos a dos. En la segunda, siguiendo órdenes de equipo, «jugó» con todos, frenó la carrera, se dejó pasar por Winter, le adelantó e impidió que Reuter, que había salido con el «muletto», pasara a su compañero de equipo. Al final ganó Winter porque Larrauri, cumpliendo el acuerdo, le dejó pasar en la recta final. Toda una exhibición del piloto

argentino, que se imponía en la suma de tiempos y subía a lo más alto del podio.

El español Tomás Saldaña fue el otro piloto destacado. Tras un magnífico tercer puesto en la primera manga, supo dosificar su ventaja en la segunda, a pesar de graves problemas con la temperatura del agua, para terminar en una espléndida tercera posición final. En cuanto a Jesús Pareja, que quería brillar ante su público, mantuvo a raya a Winter en la primera manga, que no llegó a acabar -cuando era segundo- al romper el embrague. Ese grave problema le impidió salir en la segunda.

CLASIFICACIONES

INTERSERIES

PRIMERA MANGA. 1º. O. Larrauri (Porsche Joest), 20 vueltas. 2º. J. Winter (Porsche Joest), a 59"19. 3º. T. Saldaña (Cougar Porsche), a 1'26"81. 4º. J. Moretti (Porsche Joest), a 1 vuelta. 5º. R. Randaccio (Spice Cosworth), a 1 vuelta. 6º. L. Jacobsen (Reynard Ford), a 1 vuelta. 7º. K. Hasenbichler (HSB Audi), a 1 vuelta. 8º. J. Pareja (Porsche Joest), a 2 vueltas. 9º. J. Shoad (Spice Cosworth), a 2 vueltas. 10º. F. Glatz (HSB Audi), a 2 vueltas. **SEGUNDA MANGA.** 1º. J. Winter, 20 vueltas. 2º. O. Larrauri, a 0"16. 3º. M. Reuter (Porsche Kremer), a 0"42. 4º. J. Moretti, a 13"14. 5º. R. Randaccio, a 13"67. 6º. T. Saldaña, a 32"54. 7º. J. Shoad, a 1'14"37. 8º. L. Jacobsen, a 1'15"66. 9º. K. Hasenbichler, a 1 vuelta. 10º. D. Waaljenberg (Spice Cosworth), a 1 vuelta. **FINAL.** 1º. O. Larrauri (Porsche Joest), 40 vueltas. 2º. J. Winter (Porsche Joest), a 59"03. 3º. T. Saldaña (Cougar Porsche), a 1'59"19. 4º. J. Moretti (Porsche Joest), a 1 vuelta. 5º. R. Randaccio (Spice Cosworth), a 1 vuelta. 6º. L. Jacobsen (Reynard Ford), a 1 vuelta. 7º. J. Shoad (Spice Cosworth), a 2 vueltas. 8º. K. Hasenbichler (HSB Audi), a 2 vueltas. 9º. D. Waaljenberg (Spice Cosworth), a 3 vueltas. 10º. J. Taylor (Tiga Cosworth), a 3 vueltas.

tante es el espectáculo, aunque el público no entienda el porqué de esa mezcla tan heterogénea.

Y eso fue lo que pasó en el luminoso y frío fin de semana del Jarama. Se dio espectáculo, las dos mangas resultaron muy divertidas y competitivas, los coches son competitivos en las distintas categorías, pero el público español ni entiende ni quiere entender y, si soportaron la primera manga sin entenderla, lo hicieron porque tras ella se celebraba la carrera del Campeonato de Turismos. Sin embargo, la segunda manga, a la hora de comer, se celebró casi a puerta cerrada, la gente prefirió irse a comer y tan sólo los más aficionados, los pocos, esperaron a ver que pasaba. Y en el circuito habían más de diez mil personas; lo que para el Jarama no estaba, ni mucho menos, mal.

MOTIVO DE REFLEXIÓN

Salvo la carrera del Campeonato de Europa de camiones, el RACE no ha organizado otra competición internacional que no sea la Interserie. Parecía que podía ser atractivo para el público, y por ello los hombres del Real Automóvil Club decidieron reservar la fecha. Era una oportunidad de oro de tener una carrera de rango internacional, barata para ellos, en la que, además, se contaría con pilotos españoles; que es el reclamo para el espectador, independientemente de que hayan pilotos de mayor categoría. De los dos pilotos españoles presentes, el gancho, a buen seguro, lo aportaba Jesús Pareja. ¿Se iría el público por el hecho de que él no iba a participar en la segunda manga? Es posible, pero quedaba otro piloto más, Tomás Saldaña, que optaba a un podio que al final ganó. Imagínense su decepción al lograr tan brillante resultado sin contar con un público que le arropase y aplaudiese. No aprenderemos nunca, pero Tomás puede estar contento a pesar de todo. Hizo una carrera magnífica y demostró sus cualidades.

Pero hacíamos alusión a los «viejos tiempos», esos que fueron mejores en el deporte del automóvil, y ello nos hace reflexionar sobre la poca memoria histórica de los aficionados, si es que aún lo son... ○

Manuel Doménech

Fotos: José Antonio Díaz

DEPORTE



PAREJA, EN FORMA Jesús tenía ganas de correr y pudo en todo momento con «Winter» pero, cuando era segundo, le traicionó el embrague y todo acabó.

SALDAÑA EN EL PODIO La inteligencia demostrada por Tomás, en una segunda manga con problemas mecánicos, le permitieron acceder al tercer puesto final.

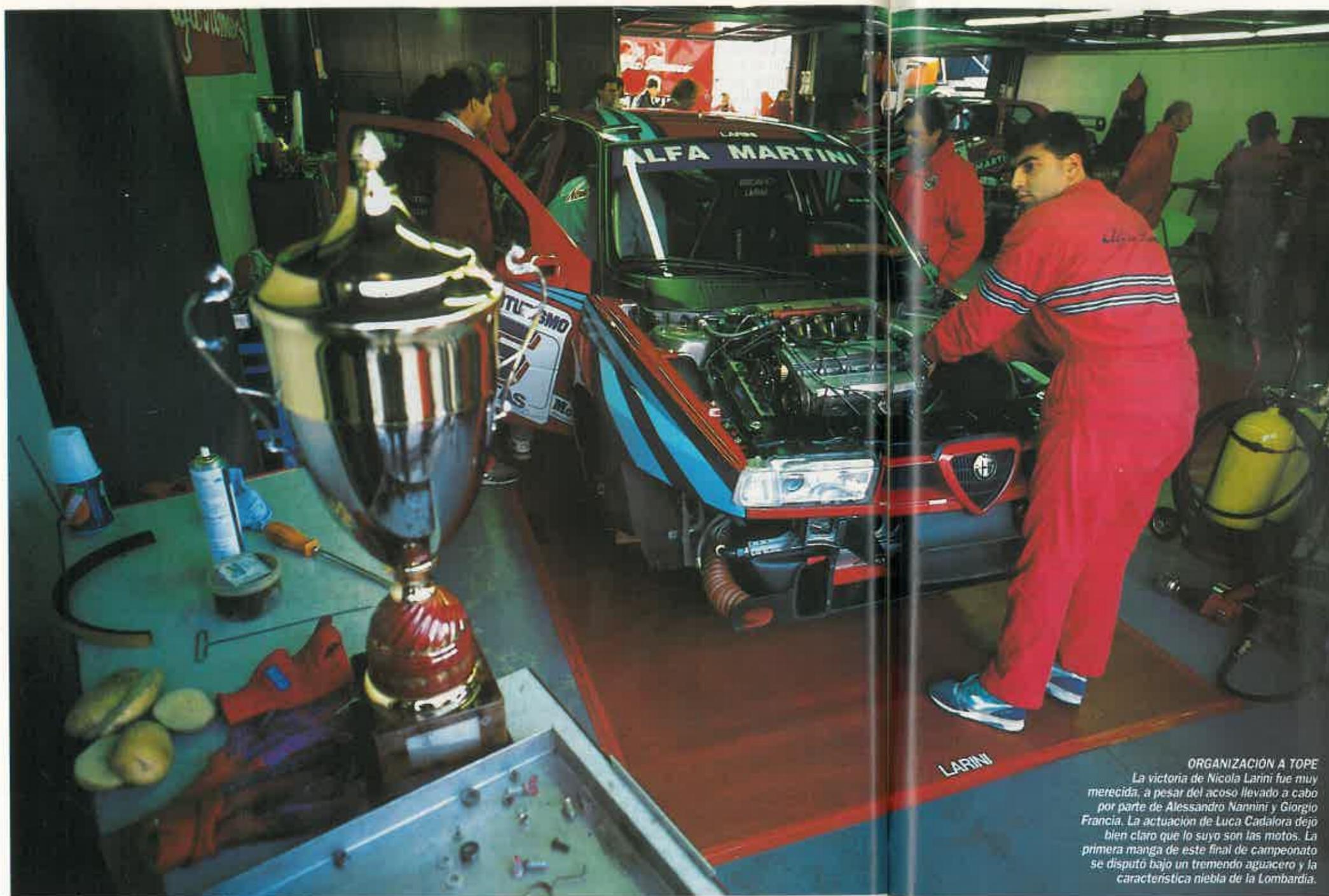


MEZCLA HETEROGÉNEA Poco importa como sea el coche, lo que vale la pena es correr mucho, y divertirse haciéndolo. Es uno de los logros de las Interseries.



IMAGINACIÓN A RAUDALES Basta un chasis de Fórmula 3000, un alarde de imaginación y un motor lo más potente posible para poder disputar con garantías estas carreras.





ORGANIZACIÓN A TOPE
 La victoria de Nicola Larini fue muy merecida, a pesar del acoso llevado a cabo por parte de Alessandro Nannini y Giorgio Francia. La actuación de Luca Cadalora dejó bien claro que lo suyo son las motos. La primera manga de este final de campeonato se disputó bajo un tremendo aguacero y la característica niebla de la Lombardia.

Campeonato Italiano de Velocidad, Turismos

ALFA ARRASO

Los Alfa Romeo 155 GTA no han tenido rivales en el Campeonato Italiano. Pilotos de Fórmula 1, ingenieros al máximo nivel y la aplicación de tecnologías de última hora han convertido a los 155 GTA en los coches a batir.

Gigi Corbeta
 Enviado especial

A pesar de las inclemencias del tiempo, la final del Campeonato Italiano de Velocidad de Turismos y Superturismos, fue una gran fiesta, que por otra parte, se convirtió en un festival Alfa Romeo.

Sin lugar a dudas, la polivalencia del reglamento formulado por la Fe-

deración Italiana, ha dado lugar a que se pueda competir en dos categorías de Superturismos, y en once de Turismos. Cualquiera que sea el nivel de competitividad de un piloto privado, y por modestos que sean sus recursos económicos, siempre encuentra la posibilidad de luchar con dignidad. Buena prueba de ello, es que el cuerpo de Carabineros de la localidad de Monza, cuenta con una escudería en la cual figura un Al-

fa Romeo 33-16V, con el que Loffredo Giovanni participa en la categoría N 5.

La prueba de que la fórmula deportiva de dicho Campeonato es válida, es que al circuito de Monza acudieron cincuenta mil personas para presenciar esta final, nada menos que cinco mil más que en el Gran Premio de Fórmula 1.

Es también cierto, que sólo las categorías S1 y S2, en las que partici-

pan los coches más competitivos, ofrecen un espectáculo realmente emocionante; sin embargo, la gran diferencia entre estas últimas y los participantes en A-1/2/3/4 y N1/2/3/4/5/6 y 7, compensa con la sucesión de carreras a lo largo de todo el fin de semana.

Como se ha dicho en un principio, la marca Alfa Romeo es la reina y señora en la división S1, en la cual ocupa las primeras trece posiciones, con una rivalidad total con los BMW M3 Sport Evolución.

Para darse cuenta del nivel tecnológico y de organización que posee Alfa Romeo, es suficiente darse un garbeo por la línea de boxes. Únicamente ellos alcanzan un status comparable al del Campeonato Alemán. Los Alfa Romeo 155 GTA recuerdan a los coches de serie en algunos detalles estéticos de la carrocería, ya que lo que se esconde tras ella, es un cúmulo de soluciones técnicas de



COMO EN LA F1
Alessandro Tommaini es uno de los puntales en el equipo de Alfa Corse.

primera fila. Desde el punto de vista operativo, el equipo oficial Alfa Corse cuenta en su plantel con ingenieros de la talla de Alessandro Tommaini, ex hombre de confianza de Forghieri en Ferrari, en el cargo de director deportivo figura Claudio Clerici con todo su caudal de experiencia acumulado en la Fórmula 1 y en la aventura del Campeonato CART/INDY de Alfa Romeo; y el «deus est machina» de la situación es Giorgio Pianta, que en este momento representa la cúpula directiva.

Los poderosos 155 GTA, tanto los preparados por Alfa Corse como los de la escudería Jolly Club, son coches de todo respeto, que alcanzan potencias superiores a los cuatrocientos caballos, tienen gran parte de su estructura construida con materiales compósitos, y ostentan detalles técnicos tan relevantes como carcasas de cambio en titanio, suspensiones McPerson con amortiguadores

Bilstein, y un conjunto de componentes electrónicos destinados a la regulación del motor, que hacen posible sus prestaciones superlativas.

Otro punto a destacar en el equipo Alfa Corse, es que en cuanto a pilotos, se ha puesto una buena dosis de Fórmula 1 al confiar los 155 GTA a Nicola Larini y Alessandro Nannini, que en la carrera de final de temporada, dominaron de forma absoluta.

Larini ha logrado adjudicarse el Campeonato con doscientos ochenta y cuatro puntos, sobre Giorgio Francia con doscientos sesenta, y Nannini, que a pesar de tener limitaciones físicas por el problema de su brazo derecho, ha demostrado estar capacitado como para adjudicarse las victorias en el Mugello y en Monza. Respecto a esta última carrera, cabe precisar que Larini perdió el liderazgo por un error que cometió en la entrada de la primera variante de Monza, lugar en el que se encontró a Guaitamacchi rezagado, y que al no dejarle paso, le obligó a salirse de la pista. En parte fue un error de estrategia por parte de Larini, que sin ninguna clase de problema, hubiese podido adelantarse poco después.

CADALORA DECEPCIONÓ

Un tanto decepcionante fue la actuación y estreno de Luca Cadalora, actual Campeón del Mundo de motociclismo en la categoría de cuarto de litro, que además de haber planteado las dos mangas con una prudencia exagerada, terminó en el puesto décimo primero y sexto respectivamente.

En cierto modo, la carrera de Monza representó un adiós parcial de Alfa Romeo a la dedicación exclusiva en el Campeonato Italiano, ya que en 1993, la marca de Arese tomará parte en el Campeonato Alemán, y sus coches se verán equipados con los motores de seis cilindros, que actualmente están en fase de desarrollo y evolución en Alfa Corse.

Buena prueba de la envergadura tecnológica que representa la participación en dicho campeonato, es que el actual equipo de ingenieros de Alfa, se ha reforzado con asiduos asesoramiento técnico de ingenieros con experiencias en Fórmula 1, entre los cuales, figura Carlo Chiti como principal asesor del estudio del motor. ○

G A N Ó U N A D A M A

L máximo galardón en el Campeonato Italiano de Turismos fue conquistado por Tamara Vidali, una joven piloto de 24 años que alterna las carreras con sus estudios de arquitectura.

Sin lugar a dudas, fue una victoria reñida que tuvo como base una estupenda actuación en la división Superturismos S-1, categoría en la que Tamara pilotó un Alfa Romeo 155 GTA, mientras en la categoría N-5, se adjudicó la victoria con un Alfa Romeo 33-16v.

La calidad de la conducción de Tamara se

pudo comprobar durante la primera manga que se disputó bajo una lluvia torrencial. Junto a esto no se puede eludir que Giorgio Francia, que pilotaba un coche de iguales características quiso ayudar a su compañera con una estrategia basada en no acosar la primera posición que ocupaba Tamara. No por eso, se ensombreció su victoria, ya que los tiempos parciales demostraron que la calidad de pilotaje llevaba la dosis necesaria de agresividad para imponerse a cualquiera de sus contrincantes.



DEPORTE



ESPECTACULAR SIN DUDA
Los Ford Sierra Cosworth fueron los grandes rivales de BMW en la categoría Turismos A-1.



RIVALIDAD TOTAL
Gabriele Tarquini, también piloto de Fórmula 1, ha sido otro de los animadores de este competido campeonato a los mandos del BMW M3 Sport Evolución.

Avances de reglamentos

LA Federación Española de Automovilismo, ha hecho público un avance de reglamentos de los distintos campeonatos que se disputan en España. Quizá lo más interesante es lo que se refiere al Campeonato de Turismos, especialidad que hoy por hoy en nuestro país acapara el mayor interés.

Este certamen, en la próxima temporada, mantendrá en líneas generales el actual reglamento. Es más, en la **División I**, garantizarán que se mantendrá estabilizado por dos años 93-94. Se introducirán ligeras variaciones, que afectarán principalmente a los pesos (se desconoce el número de anexos que se irán introduciendo). La **División II** mantendrá la misma reglamentación que en el 92, pero estudiarán algunas variaciones para que puedan competir con los de la División I. La **División III** que este año ha permanecido desierta, desaparece. En este campeonato, lo más importante es que la F.E. de A. está estudiando la posibilidad de introducir en España la Clase II FISA, o lo que es lo mismo, coches con una preparación técnica similar al Campeonato Británico de Turismos, vehículos con motores de dos litros de cilindrada y atmosféricos, que podrían participar en una nueva división en el 94. Ese año se prohibiría la entrada de nuevos División I con el fin de implantar ya, de lleno, la Clase II FISA en el 95.

En el 93 la Federación, se encargará de proveer a todos los participantes con un mismo tipo de **gasolina sin plomo**, con ello se acabarán los problemas y reclamaciones entre los participantes acerca del tipo de combustible utilizado.

También son importantes las nuevas normas que afectan al Campeonato de España de Rallyes. Definitivamente en grupo A sólo podrán participar los llamados F-2, coches con motores de hasta dos litros atmosféricos y dos ruedas motrices. Por contra el grupo N será tal y como se conoce actualmente. En las pruebas puntuables para el Europeo y el Mundial, los vehículos de grupo A no admitidos en España no puntuarán, ni bloquearán puntos.

Para abaratar costos se controlarán rigurosamente las limitaciones de neumáticos. Las asistencias también estarán limitadas. Sólo se podrá utilizar un cambio instalado en el coche y precintado. Con respecto a los turbos sólo se permitirá la utilización de dos, uno instalado en el coche y otro de recambio, precintados los dos. La duración de las pruebas será de 36 horas y el recorrido total de un máximo de 600 kilómetros. El kilometraje de los tramos cronometrados será de 150 a 225 kilómetros.



A TODO GAS



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTONÁUTICA EN ZARAGOZA

LA carrera de Zaragoza, proporcionó un final del Campeonato de España con alta tensión. Pepe Verdeguer, a bordo de su Molgaard-Selva, se hizo de nuevo con el liderato nacional de la **clase S-850**. Verdeguer debía, en un principio, controlar a su principal rival, el sevillano Pedro González de Luis, y para ello contaba con su compañero Eduardo Vargas en el Retto-Selva Team. González de Luis necesitaba vencer en todas las mangas, y empezó sentenciando las dos primeras, amenazando muy seriamente a Verdeguer, que veía impotente como se le escapaba la victoria con un motor que **no rendía** lo que se esperaba. El golpe de teatro llegó cuando, poco antes de la tercera manga, la corriente del río arrastró la embarcación del piloto sevillano que esperó casi dos horas a que la organización rescatara su catamarán de aguas abajo. Lógicamente afectado por el incidente, no pudo contrarrestar el ataque de Vargas, que se hizo con las dos últimas mangas, condición indispensable para que Verdeguer conservara su título.

Clasificación Campeonato de España S-850 1992: 1, José Verdeguer, 1.100 puntos. 2, Pedro González de Luis, 1.000. 3, Eduardo Vargas, 925.

DE NUEVO, FINAL EN DAKAR

ANGOLA no da ninguna seguridad para la realización del proyecto de Gilbert Sabine para enlazar París con El Cabo. Por ello se está estudiando volver a la fórmula **•Dakar**. Además, el recorrido va a cambiar notablemente con respecto a ediciones anteriores. El primer contacto con África lo tendrán en Marruecos, tras atravesar este país se adentrarán en Argelia, Mauritania y Senegal. La causa por la cual la carrera no discurrirá por Libia, es el embargo internacional a que está sometido este país.

El recorrido será de **10.000** kilómetros, en su mayoría de arena y desierto, volviendo a prevalecer las dotes de navegación y orientación, con lo que las fuerzas se igualan. La caravana partirá de París el día 1 de enero y llegará a Dakar el 16 de ese mismo mes.



FÓRMULA 3 FESTIVAL

PRIVILÉGE FÓRMULA organiza de nuevo el Festival F-3 en el que cualquier piloto, compitiendo en igualdad de condiciones, puede ganar importantes premios. Dos millones de pesetas para el primer clasificado, setecientos mil para el segundo y trescientas mil para el tercero. El Festival tendrá lugar del 7 al 13 de diciembre en el circuito de Nogaro y está abierto a **cualquier piloto** que no haya participado en una carrera FIA de F-3 o F-3000. Los requisitos para la inscripción se reducen a depósito de 30.000 pesetas y en Nogaro, completar la cifra de inscripción con 270.000 pesetas. **Para más información**, contactar con Pamela North, en el tel. 07.44.831.403136 o fax 07.44.71.624.3207 (en español).

Un merecido premio



Riccardo Patrese

El Gran Premio de Japón ha sido, para mí, la carrera más feliz del año. Hemos trabajado muy duro desde el invierno pasado y nos merecíamos tener una recompensa como esa. Este año lo teníamos muy difícil, Nigel ha sido un adversario muy duro, como así lo demuestra su Campeonato del Mundo, pero este triunfo va a significar, para mí en especial, una importante inyección de moral. A diferencia del Gran Premio de Italia, en Monza, donde llegamos a un acuerdo Mansell y yo para que me facilitara la victoria, aquí en Japón, él se comprometió a ayudarme para que pudiera lograr el subcampeonato, pero no para ganar la carrera. Después del Gran Premio analicé todo lo sucedido y comprendí que cuando a él se le rompió el motor me hizo un enorme favor, cosa que le agradezco. También estoy muy agradecido a Williams, Renault y Elf y por supuesto a todos mis demás patrocinadores por su apoyo. Esta es mi primera victoria en Japón, un país que resulta talismán para mí. Aquí conseguí en el 77 mi primer punto en Fórmula 1, en aquella ocasión fue en Fuji, y en Suzuka

también lo conseguí muy buenos resultados. Con este triunfo en Japón tengo mucho más fácil ganar el subcampeonato, pero de todas formas aún no hay nada decidido. En Australia tanto Senna como Schumacher me lo van a poner muy difícil. Además, esta victoria tiene un doble significado, siempre resulta muy difícil ganar en Japón a Honda, en su casa, en un circuito muy cerca de sus factorías, haberlo conseguido es algo muy importante para Renault. Para esta carrera contábamos con unos motores mucho más eficaces, pero las tandas de entrenamientos, con una torrencial lluvia se complicaron mucho y se sucedieron variados incidentes, incluso se tuvieron que suspender las tandas del sábado. Pero al final todo salió bien, Nigel ocupó la *pole position*, y yo me pude situar a su lado en la primera línea. En la carrera, con un planteamiento perfecto, pude vivir el momento más feliz de esta temporada logrando, por fin, la primera victoria. Ahora sólo pienso en la última carrera, en Australia, donde sería muy importante para el equipo lograr el subcampeonato.



NUEVO CIRCUITO DE VELOCIDAD PARA MADRID

Los aficionados madrileños al motociclismo están de suerte, pues en los primeros meses del año 93 podrán contar con un nuevo circuito de velocidad. Promovido por la empresa Novamotor, se va a construir en la madrileña localidad de Titulcia, a menos de 40 kilómetros de la capital, el «Circuito Ángel Nieto». Este nuevo circuito tendrá una capacidad para cuarenta mil personas. La longitud del trazado será de 3.625 metros y tendrá un ancho de pista de 12 metros. Al mismo tiempo, la propia Novamotor ha creado el «Moto-Club Jóvenes Promesas», que nace con unos objetivos básicos muy concretos, como son el fomentar el deporte del motociclismo en general y ayudar a los jóvenes. Para ello, se disputarán en el nuevo circuito numerosas carreras de promoción, en las que la inscripción será gratuita para todos los socios del club. Además, estas



carreras podrían ser retransmitidas por televisión, si finalmente la empresa Novamotor llega a un acuerdo con algún canal.

DIEGO AL MUNDIAL DE RALLYES

EL semanario italiano Auto Sprint, que no suele equivocarse en sus informaciones, da por hecho el que la escudería italiana Astra disputará el 93 el mundial de rallies con dos coches. Los dos Lancia Delta Integrale HF estarán conducidos por **Alex Fiorio** y por «el joven y prometedor piloto español **Pedro Diego**», que contará con el patrocinio de Marlboro para actuar en nada menos que siete pruebas: Montecarlo, Portugal, Grecia, Argentina, Australia, Sanremo y Cataluña. La escudería Astra, participará en el Campeonato de Europa con el francés Baroni y en el español de tierra con el uruguayo Trelles.



NUEVOS CAMPEONES DE ESPAÑA

EL Campeonato de España de Motociclismo tocó a su fin en Jerez. De unas carreras muy disputadas salieron los nuevos campeones de las diferentes categorías. En 125 c.c., **Carlos Giró** con una Aprilia renovó su título, **López Mella** lo hizo en Superbikes con una

Honda, mientras que el madrileño **Luis D'Antín** se proclamó campeón de España en 250 c.c. y en Supersport. En la Copa Suzuki, **Miguel Tey**, se anotó la carrera de Jerez y con ella el triunfo en este trofeo. En la Copa Gilera Iniciación venció la carrera **Ricardo Ursell**.

«ROOKIE» DEL AÑO

STEFAN JOHANSSON ha ganado este año el título honorífico de «rookie» del año en la **Fórmula Indy**. Este nombramiento lo obtiene el debutante mejor clasificado de esta especialidad en la temporada. El

veterano piloto sueco de **Fórmula 1**, ex-McLaren y ex-Ferrari, ha encontrado, como otros ilustres pilotos de la fórmula reina, su segunda juventud en las espectaculares carreras estadounidenses.

COMO SCHWANTZ En la Copa Suzuki-Lucky Strike se ha impuesto, finalmente, el joven piloto Miguel Tey.



B O X E S

♦ COSTA DE MARFIL

El piloto japonés Kenjiro Suzuki, al volante de un Mitsubishi Galant VR4, se ha impuesto en el Rallye Costa de Marfil, puntuable para el Mundial de la especialidad. El segundo clasificado ha sido Bruno Thiry con un Opel Kadett GSi.

♦ MÁS COCHES GT

Porsche y Jaguar participarán en el nuevo Campeonato de Resistencia con vehículos GT. Porsche fabricará una versión de competición del 911 Turbo y Jaguar utilizará los XJ-220.



♦ 24 HORAS DE LE MANS

Mazda, vencedora en el 91 de las míticas 24 Horas de Le Mans, ha anunciado que en el 93 no tomará parte en esta carrera. El motivo de esta radical decisión se debe a que el constructor japonés suspenderá toda su actividad en carreras de resistencia durante dos años, y esto incluye también las 24 Horas de Le Mans.

♦ BMW ABANDONA EL DTM

La bomba ha saltado en el Campeonato Alemán de Turismos, el más importante de los que se celebran en la actualidad. BMW ha decidido retirar a todos sus coches de ese certamen, es más, no cederá ninguno de sus M-3 a ningún piloto privado. La razón por la cual han tomado esta drástica decisión se debe a que no están de acuerdo con algunos apartados del reglamento decretado para los próximos años.

Punto y final



Javier Díaz

LA temporada ha llegado a su fin. Han sido seis meses de intenso trabajo por parte de todos los componentes del equipo «Privilege Fórmula Central-

Hispano 20», con el resultado que ya todos conoceréis: el título de subcampeón de España. Al circuito del Jarama llegábamos con algunas esperanzas de conseguir el Campeonato. Para ello debíamos ganar la carrera y que Ricardo García Gallano terminara por detrás del tercer puesto. Aprovechando la celebración de la gran final del Volante Elf rodamos en el trazado madrileño. Con neumáticos viejos mejoré el tiempo que marqué en la carrera Internacional celebrada en primavera. Todo parecía estar a punto para lograr un gran resultado. El viernes en las sesiones libres marqué un tiempo muy similar al de Izaguirre y mejor que el resto de mis rivales. Tan sólo un pequeño

contratiempo, otro participante tocó mi alerón doblándolo. Lo sustituimos y pensamos que el problema estaba resuelto. Pero nos equivocamos, en los entrenamientos oficiales detecté un extraño comportamiento del tren delantero. Tratamos de subsanar esta anomalía pero no llegamos a encontrar los reglajes ideales. El domingo pese a todo, lo intenté. Salí bien y me situé tras Galiano, pero después fui superado por un agresivo Cutillas. Esperé y cinco vueltas más tarde le volví a superar. Estaba en la tercera posición y la conservé hasta el final. El subcampeonato estaba conseguido. De todas formas me ha sabido a poco y el año que viene intentaré lograr el Campeonato de la Fórmula Renault. Quiero agradecer a Privilege Fórmula su confianza. Así como a los sponsors: el banco Central-Hispano 20, Sony, Michelin, Renault, Motor 16 y cómo no a vosotros lectores de Motor 16.

Privilege Formula



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.**



La despedida del «avvocato»

DESPUÉS de Iacocca (Chrysler) y Hahn (Volkswagen), que se jubilan a fin de año, otro de los «grandes» del automóvil ha anunciado ya su partida. Designado «senador de por vida», el «Avvocato», como llaman a Giovanni Agnelli en Italia, abandonará la presidencia de Fiat en junio del 94, después de 28 años a su cabeza.

Tendrá entonces 74 años y los estatutos de su empresa, que redactó él mismo para evitar la repetición del caso Valetta que conservó su puesto hasta una avanzadísima edad, no le permiten solicitar una renovación de su mandato. Será sustituido por su hermano Umberto (13 años más joven) que seguirá teniendo como brazo derecho a Cesare Romiti.

Otrora figura del automóvil europeo, Gianni Agnelli, nieto del fundador de la marca, ha ido poco a poco volcándose en la expansión de su grupo fuera del mundo automovilístico y a sus pasiones: el deporte (su equipo Juventus en particular) y la prensa. Ha obtenido el mismo placer al fichar a Platini y a Prost como al lanzar el último modelo de Fiat. Habla perfectamente inglés y francés y se desplazaba de Turín a Nueva York en un tiempo récord a bordo de un helicóptero, el Concorde y su Mystère 20 particular. Gran estrategia, Agnelli ha fracasado sin embargo en diversas operaciones, como la compra del 20% de Citroën en los 60 o la fusión Fiat-Ford en los 80. Desde entonces, se

habla de acercamientos con Rover para 1993 y una fusión con Toyota, ambas operaciones desmentidas. El mundo del automóvil reprocha a Agnelli no haber sustituido convenientemente al eficaz director **Vittorio Ghidella**, la caída del mercado italiano de Fiat de un 60% a menos de 45%, el abandono en manos de VW de Seat y la recesión de Alfa Romeo. Las malas lenguas incluso recuerdan con sorna la profecía del propio Agnelli de que no habría más que dos fabricantes europeos a final de siglo. Como la competencia, Fiat ha invertido de forma importante para mejorar su productividad. Concretamente en un ambicioso programa de «calidad total» que afectará el año que viene al sustituto del Uno (¿llamado Bino?), realizado por Giugiaro y no por IDEA. Fiat ha hecho pública una inversión de 36.000 millones de dólares durante este decenio en el que un nuevo modelo o versión saldría cada seis meses. Abandonado EEUU, como todos los fabricantes europeos a excepción de VW, Fiat esperaba expandirse mediante contratos en la Europa del Este. El grupo ha destinado así 500 millones de dólares en Polonia (a los que seguirán otros 850) para producir el Cinquecento en FSM. Nada más empezar, una huelga le costó 20.000 coches y, en Rusia, la fábrica de Togliattigrado espera aún concretar sus proyectos.



Edouard Seidler



Emrolate



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

DE/CO/IBATES



MERCEDES SEC



COUPES CON CLASE

Motor 16

GRUPO

10 de noviembre 1992

Núm. 473 • 350 ptas.

Fiat Cinquecento

LA REVOLUCION DE LOS PEQUEÑOS



**GANE CON MOTOR 16
UN BERTONE
FREECLIMBER**

**CAZAMOS AL
NUEVO OPEL CORSA**



EL CLAN CAMPBELL

The Noble Scotch Whisky



Largo tiempo reservado a los miembros de la familia más noble de Escocia, Clan Campbell es hoy el whisky preferido de la juventud europea.