

El sucesor del BX

CITROËN XANTIA



AL VOLANTE:
PEUGEOT
106 DIESEL
Y 5 PUERTAS



A FONDO: TOYOTA CAMRY V6 GX





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.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^o Jesús Benet (Información) Víctor Picción (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 Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garrit, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Mollo, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Perdo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Cassinova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montaña (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la 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 Montalán. **Director Gerente:** José Luis González. **Directora de Marketing:** María Lázarraga. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Planificación y Control:** Simón Molero. **Director de Producción:** Antonio Turibio Triviño.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Ariche, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abuján. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Teléx: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^o 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 66 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 28. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

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

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

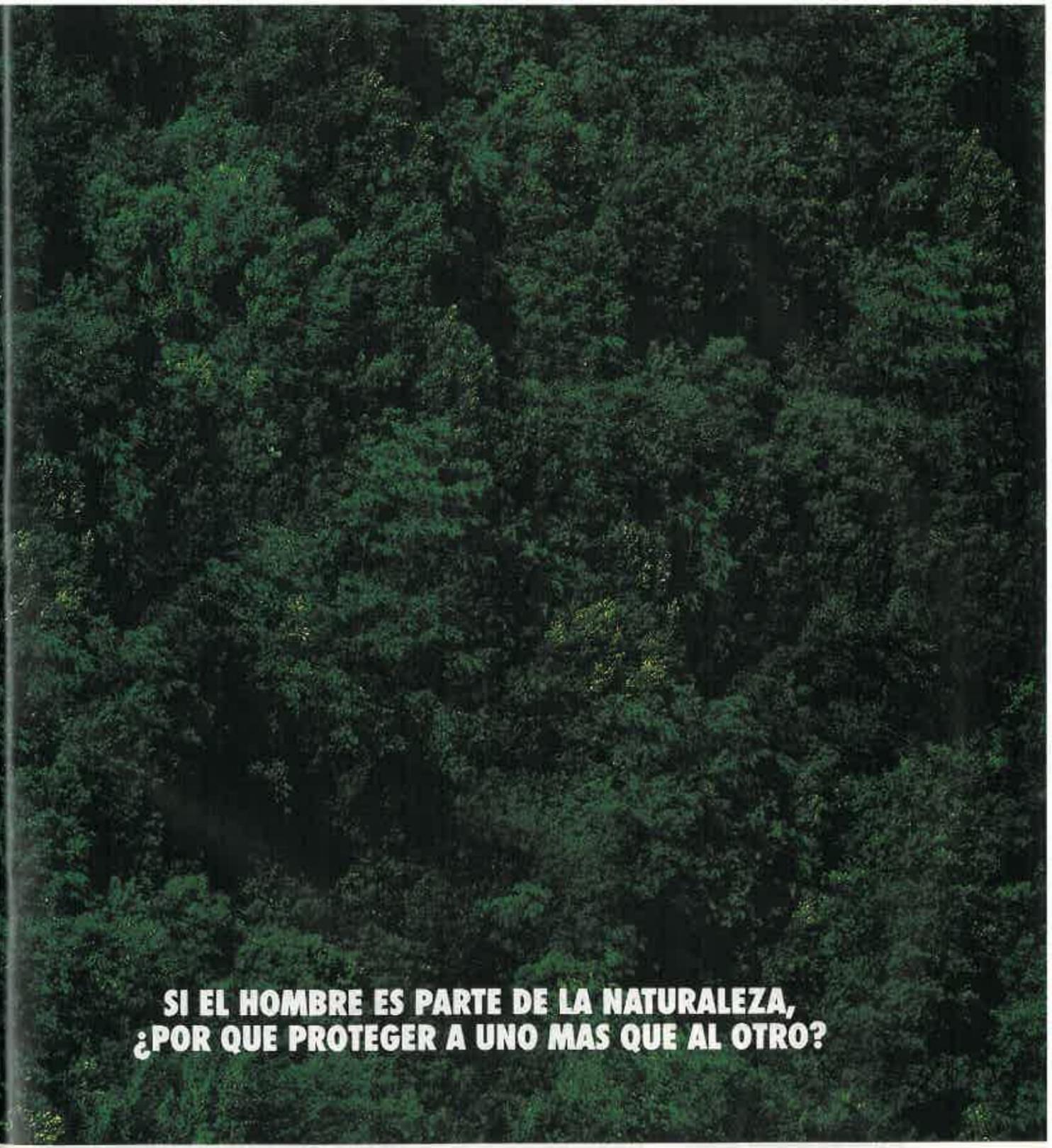
ESTAS SEMANA



PUNTO DE MIRA	6	Lorenzo Ramaciotti	44
SU CASO	16	PRECIOS	67
LO ÚLTIMO	18	MOTOS	96
Citroën Xantia		Yamaha GTS 1000	
AL VOLANTE	24	DEPORTE	102
Peugeot 106 5 puertas, diésel y 405 T16		Campeonato de España de Turismos	
A FONDO	32	Carlos Sainz	110
Toyota Camry V6 GX		Rallye de tierra de Madrid	112
FRENTE A FRENTE	44	A todo Gas	118
Hyundai Pony 1.5		FIRMA DE LA CASA	122
GLS/Renault 19 RN 1.4			
FUERA DE SERIE	54		
Auto Moto			
Retro de Perpiñán			
ACTUALIDAD	58		
Los precios del 93			
GENTE SOBRE RUEDAS	60		



Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 590 escudos



SI EL HOMBRE ES PARTE DE LA NATURALEZA, ¿POR QUE PROTEGER A UNO MAS QUE AL OTRO?

La Naturaleza hizo un excelente trabajo cuando preparó al hombre para ir por el mundo. Cuando los ingenieros de BMW quisieron prepararlo para que lo recorriese en motocicleta, tomaron el mejor camino.



BMW desarrollo el primer ABS para motocicletas.

Así, como la Naturaleza le dotó de razón, las motocicletas BMW cuentan con sistemas inteligentes como la Motronic que, combinados con la inteligencia de su conductor, garantizan el correcto funcionamiento de una BMW.

La Naturaleza le dotó de reflejos. Para incrementar su eficacia, los ingenieros BMW fueron los primeros en crear mecanismos de seguridad como, por ejemplo, el ABS, capaz de frenar siete veces en un segundo.

La Naturaleza le dotó de cinco sentidos. Los ingenieros creen que no deben atentar contra ninguno, por eso las BMW limitan sus emisiones de gases y ruidos.

Y, por encima de todo, la Natura-

leza le dotó de responsabilidad. La misma responsabilidad que tienen los ingenieros al construir motocicletas, proteger al hombre y a su entorno. Proteger el placer de conducir.



Seguridad: ABS. Casco BMW System III. Ropa y monos de cuero BMW. Ropa BMW Gore-Tex®. Traje BMW Protec. Viseras de casco antiempañamiento. Guantes y botas. Escuelas de conducción. **Ecología:** SLS. Catalizador. Pastillas de frenos sin asbesto. Plantas de depurado y reciclaje de piezas. Fábricas verdes.

Hablemos de espías

MUCHAS veces los responsables de las marcas automovilísticas se hacen cruces ante la aparición en las revistas especializadas de vehículos que ellos todavía no han desvelado o de los que no tienen ni la más ligera noción, a pesar de que conozcan su futura salida al mercado. E incluso, cuando ven esas imágenes, no llegan a entender que las hayamos conseguido. Nos referimos a esas **fotos espías**, muy de moda en estas últimas fechas ante el aluvión de novedades que nos espera el año que viene: **Ford Mondeo, Opel Corsa y Seat Ibiza**, por citar las más significativas. Este trabajo mueve siempre a la **polémica** y, aunque a nosotros no nos guste demasiado por cuanto el resultado puede inducir a error al posible cliente del futuro modelo, está claro que por un lado es una **importante materia prima** para nuestras publicaciones, y por otro no podemos evitar hablar de lo que deparará el futuro más o menos próximo; no con misión profética, sino con ciertas cartas en la mano, aunque estén más o menos camufladas. Es una de nuestras

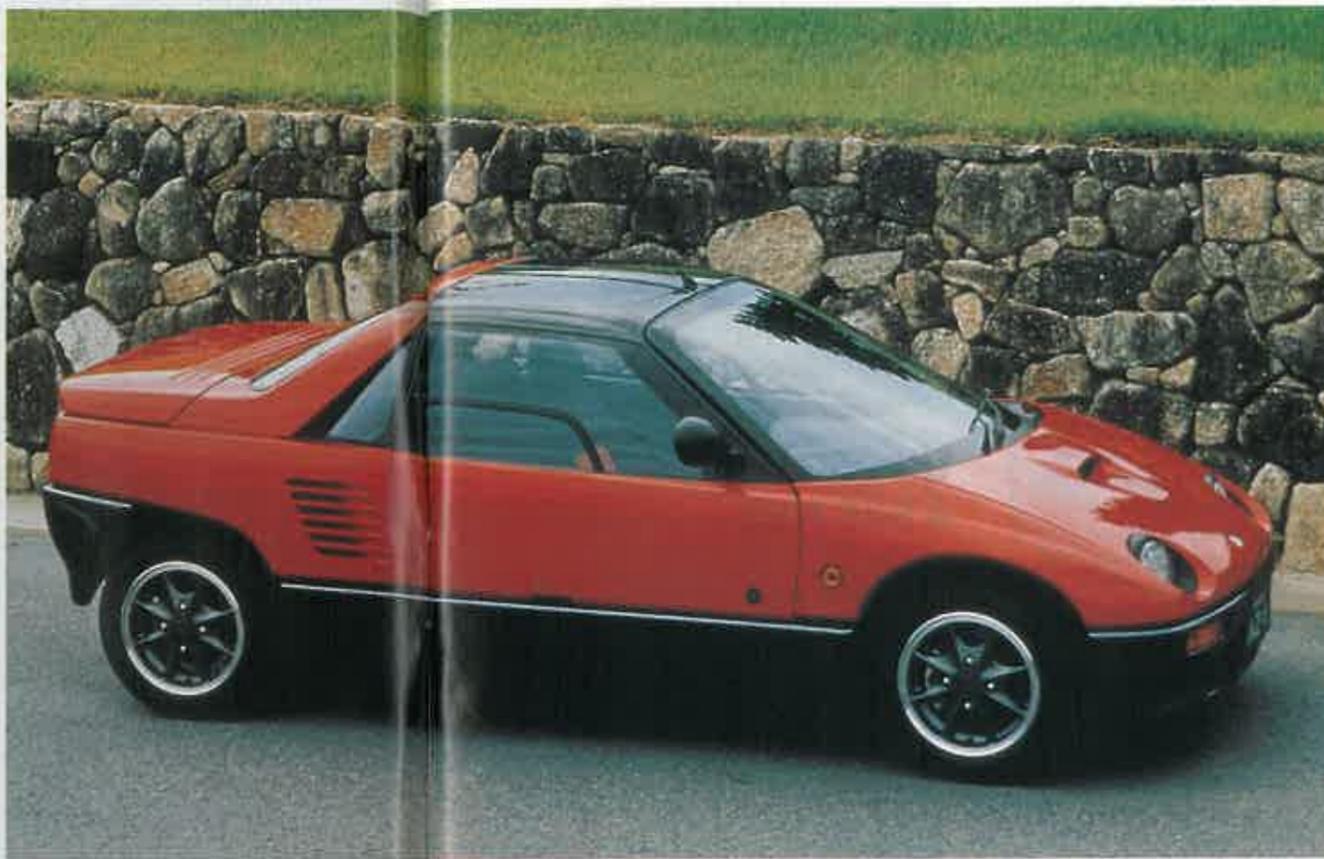
misiones. Precisamente ese adjetivo «camuflado» se aplica al automóvil cazado «in fraganti» cuando es probado por sus fabricantes. Camuflado para evitar ser reconocido y, por tanto, objeto de las fotos espías. Del grado de camuflaje dependerá que nuestro trabajo sea más o menos brillante, que permita ver mejor cómo será ese automóvil que queremos

anticipar. Se preguntarán cómo somos capaces de conseguir las. **Hay varias posibilidades**. La más difícil sería precisamente la más directa, que uno de **nuestros redactores** hiciera esas fotos, pues aunque los futuros coches deben ser probados en carretera, y a pesar de una especial sensibilidad para distinguir mejor que una persona normal un modelo así por muy camuflado que esté, su movilidad es tal que cuesta mucho «cobrar la pieza». La segunda **emana de la casualidad** de que una persona cualquiera consiga la foto y nos la ofrezca (generalmente pactando un precio). Y la tercera es a través de **personas o empresas especializadas** en este trabajo que, normalmente, siempre suelen ser las mismas. ¿Será que esos sorprendidos fabricantes a veces lo hacen posible?

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A



MAZDA AZ 1, EN EL AIRE

LA búsqueda de nuevos «nichos» de mercado ha sido siempre una especialidad del fabricante japonés Mazda, y en el modelo Miata tenemos un claro exponente de esta estrategia comercial. El fabricante nipón hace una nueva apuesta con el AZ-1, que no es otra cosa que un pequeño deportivo de dos plazas, con un diseño absolutamente original, que encajará en los gustos de su público objetivo.

Con sólo 3,2 metros de longitud (exactamente igual que un Fiat

Cinquecento), en su diseño destacan las puertas en ala de gaviota y una amplia superficie acristalada que llega hasta el techo, por lo que el conductor evita la sensación de agobio.

El motor, montado transversal-

mente en la parte central, es un trcilíndrico de **660 centímetros cúbicos**, turboalimentado, y con cuatro válvulas por cilindro, que desarrolla 64 caballos, transmitidos al eje trasero. El coche ya está a la venta en Japón.



S E M A F O R O S



Se esperaba mucho de la retransmisión de la última prueba del

Campeonato de España de velocidad desde Jerez. Dorna y TVE habían instalado incluso cámaras subjetivas dentro de dos de los coches participantes. Pues bien, la mediocridad ha sido nuevamente la tónica de esta desdichada retransmisión. Aunque los elementos climatológicos no ayudaron y los comentaristas pusieron buena voluntad, los momentos más interesantes de la carrera quedaron inéditos, sin ser recogidos por las cámaras desplegadas en el circuito.



Una empresa española, Repsol, se ha adjudicado el

concurso de suministro de combustible para todos los equipos oficiales que participan en el Campeonato del Mundo de Rallyes. A partir del año próximo, los equipos Toyota, Lancia, Ford, Mitsubishi, Subaru y Opel correrán con gasolina de la marca española. La Federación Internacional del Deporte del Automóvil, tomó la decisión de convocar a concurso un único carburante para evitar las especulaciones sobre posibles fraudes. Es un orgullo que Repsol haya sido finalmente la marca elegida.

EL LUJO DE SER COMUNITARIO

Los automovilistas europeos podrían estar obligados a pagar un nuevo impuesto de circulación si prospera una propuesta alemana y que estudian los ministros de transporte de la CE para su entrada en vigor en 1993. El pago de este impuesto anual, que se dedicará a la lucha contra la contaminación ambiental, se acreditará mediante una vifleta situada en los parabrisas de los automóviles, que de esta manera no tendrán la obligación de pagar peaje en los países en los que las autopistas son gratuitas. Y aludiendo con este tema, nos llega de Grecia la noticia de que las autoridades de la isla de Hydra, cercana a



Atonas, obligarán a pagar una tasa, de unas 1.000 pesetas, por cada burro censado en la localidad. La recaudación por este canon se invertirá en la conservación de los caminos utilizados por los 700 asnos de la isla.

DETROIT REACCIONA

El cambio en la cúpula de General Motors parece haber desencadenado una reacción en cadena. Rumores procedentes de Nueva York colocan a Alexander Trotman en la presidencia de Ford, tras el anuncio de jubilación del actual presidente Harold Pottig. Trotman acaba de ser nombrado director general de todas las operaciones de la división automovilística de Ford.

Londres

Ian Adcock

► **EATON CONTRA LA COMUNIDAD EUROPEA**
El presidente de Chrysler, Bob Eaton (en la foto), ha iniciado acciones legales contra la Comisión Europea en respuesta a su declaración de imponer una tasa de un 10 por ciento a los Voyager Diesel ensamblados en



Austria. Eaton ha manifestado que también presionará para que los coches europeos incrementen su tasa del 2,5 por cien hasta el 10 por cien para su venta en los Estados Unidos.

► **MÁS RUMORES SOBRE LOTUS**

Continúan los rumores sobre los planes de Lotus. Se especula ahora con que el Eln podría producirse en Estados Unidos, en una de las fábricas de General Motors, utilizando el motor de la generación Saturn. Esto refuerza la hipótesis de que el Esprit del '95 también se fabricaría en USA, con el motor del ZR-1 y otra variante más básica, con un motor V6.

► **EL SAAB 900 MÁS CERCA**

El lanzamiento del nuevo Saab 900 se va a acelerar y estará en el mercado el próximo verano para tratar de mejorar los resultados de la marca.

Tokio

Daniel Monteverde

► **AIR BAG EN LOS ASIENTOS TRASEROS**

Por primera vez, un fabricante propone un sistema de *airbag* en los asientos traseros. Nissan acaba de poner a punto uno de estos cojines hinchables que reforzará la acción de los cinturones de seguridad.

► **HONDA EN COREA**

Honda acaba de firmar un acuerdo con el fabricante surcoreano Daewoo para producir en las plantas de éste, automóviles de gran tamaño, basados en el Legend. Según el primer proyecto, se fabricarán 5.000 unidades en el otoño del '93. Honda facilitará maquinaria de producción y asistencia técnica.

► **EL YEN CREA PROBLEMAS**

Tasuro Toyoda, director general de Toyota, ha calificado como

un problema «muy serio» la fuerte posición actual del yen frente al dólar. Toyota, uno de los principales exportadores de vehículos a EEUU, pierde 5.400 millones de pesetas por cada unidad en que el yen sube respecto al dólar.

► **UN MOTOR DE SEIS TIEMPOS**

Técnicos en Ingeniería de Toyota están trabajando en un motor revolucionario. No se trata de un dos tiempos ni de un cuatro tiempos, sino de un motor de seis tiempos, que tiene la peculiaridad de ser prácticamente «limpio». Las cuatro fases: admisión, compresión, explosión y escape, se amplían en otras dos fases, en las que aire fresco se mezcla con los gases de escape para que la combustión sea más completa.



UN OSO A SUS PIES

LA firma Ronal, fabricante de llantas, nos hace una simpática y original propuesta: unas llantas de aleación con el motivo de un **divertido oso**, con el nombre de Urs, y que en su ombligo oculta la cerradura del dispositivo antirrobo. Por el momento se ofrece en una única dimensión, 6x14 pulgadas, a un precio de 23.500 pesetas por unidad.



CAMINO HACIA EL ART CENTER

COMO cada año, el Art Center College of Design europeo ha puesto en marcha su concurso para estudiantes; una convocatoria que da la oportunidad a los jóvenes diseñadores de optar a una beca de estudios en este prestigioso centro suizo.

De los 134 trabajos presentados se han seleccionado veinte finalistas, que esperan ansiosos la decisión final del jurado, que se hará pública en el Salón de Ginebra.

UN JAGUAR PARA LA BARBIE

SIN duda alguna, **Barbie** es la muñeca más famosa del mundo, de la que se han vendido más de 100 millones de unidades. Entre sus complementos, contaba hasta la fecha con un precioso Ferrari Testarossa Cabrio.

La flota de Barbie va a ampliarse estas Navidades con un llamativo **Jaguar XJS Cabrio** pintado de rosa que, según el responsable de Marketing de Mattel, la licenciataria de la Barbie, será el juguete más popular de estas Navidades.

Al nuevo coche de Barbie no le falta detalle: cambio de marchas, un completo cuadro de mandos con cuarenta revoluciones incluido, maletero que se abre, cinturones de seguridad y luces. Para el lanzamiento, una espectacular modelo,



Lisa Collum, de 22 años y una melena platino hasta los tobillos, ha iniciado una gira por las jugueterías británicas, a bordo de un jaguar de **color rosa**, que la marca inglesa no ofrecerá a sus clientes.

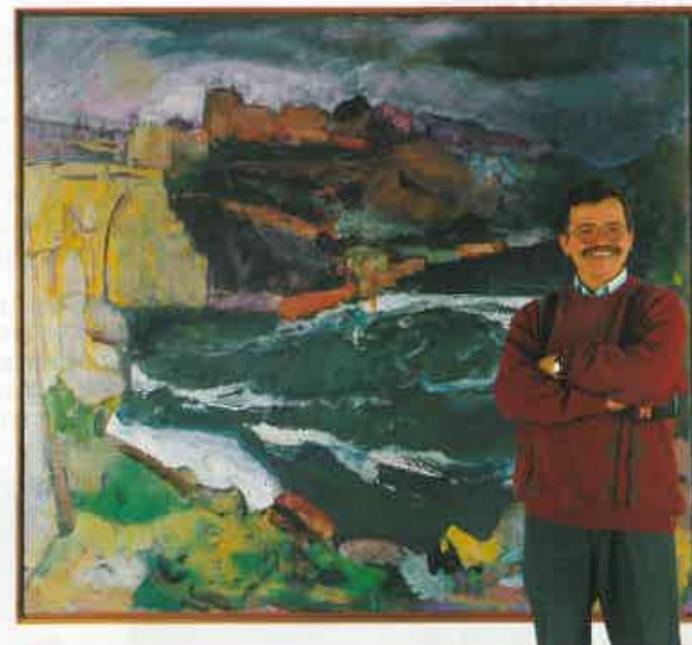
PREMIO DE PINTURA BMW

TOLEDO desde el puente de San Martín es el título de la obra del pintor leonés **José Sánchez Carralero**, que ha resultado ganadora de la séptima edición del prestigioso premio BMW de pintura, dotado con 4,5 millones de pesetas.

Más de 600 obras se presentaron a concurso, de las que cuarenta fueron seleccionadas como finalis-

tas por el Jurado presidido por Ramón González Amezá, director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

El cuadro ganador, junto con las obras finalistas, integrarán una exposición que se inaugurará el próximo día 19 de enero en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en Madrid, coincidiendo con el acto oficial de la entrega del premio y con un concierto de la Orquesta Sinfónica de Madrid, dirigida por Rafael Frühbeck de Burgos, en homenaje al maestro Moreno Torroba.



TRES RESPUESTAS DE

FERRÁN FONTAL

(Director de Marketing de Volvo España, S.A.)

¿Por qué Volvo ha decidido no estar presente en el próximo Salón de Barcelona?

Exclusivamente por un tema de rentabilidad. Ya en el '91 estuvimos a punto de tomar esta decisión que final-

mente fue aplazada. La escalada de costes que supone la presencia en el Salón no ofrece una contraprestación. Es más, nuestros camiones y autobuses no están en Barcelona desde ediciones anteriores.

¿Cree que esta iniciativa será secundada por otras marcas?

Hasta el último momento no comunicamos nuestra decisión ni al Salón ni a la prensa, precisamente para evitar que se nos pudiera acusar de querer

torpedear la muestra de Barcelona.

¿Cómo se justifica que Volvo haya utilizado el Salón como reclamo publicitario y ahora no esté presente?

Nuestra agencia nos propuso la frase «venga a ver lo último de Volvo en el Salón del Automóvil» semanas antes de conocer nuestra decisión. No puede vincularse la campaña de comunicación con una decisión de gerencia.

BREVES

♦ **LA AUTOVÍA A VALENCIA**
Según el secretario general de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Emilio Pérez Tauriño, la autovía que unirá Madrid y Valencia estará totalmente terminada en 1995. También informó que a final de año el Ministerio habrá licitado 360.000 millones de pesetas en obras de carretera.



♦ **QUIEREN SUBIR LOS «PARKING»**
Los aparcamientos madrileños de concesión municipal podrían aumentar sus tarifas si la propuesta que prepara Anacpa -la asociación que agrupa a las empresas concesionarias de aparcamientos- es aceptada. Anacpa está estudiando la nueva tarifa que podría estar en torno a las doscientas pesetas la hora, y que supondría una subida próxima al quince por ciento.

♦ **BARCELONA: MEJORA DEL TRÁFICO**
Ha entrado en funcionamiento el tercer centro de tráfico de Barcelona que se encargará, por medio de un complejo sistema informático y de cámaras de televisión, de controlar los casi 50 kilómetros del anillo de las rondas que circundan y atraviesan la capital catalana. La inversión total de este centro de control, que actuará conjuntamente con el del Ayuntamiento y el de la Jefatura Provincial de Tráfico, ha sido de 4.300 millones de pesetas, de los cuales Tráfico ha aportado 3.000 y el Ayuntamiento los 1.300 millones restantes.

EN EUROPA VACAS GORDAS

Las ventas de coches en Europa experimentaron un incremento estimado del 4,7 por ciento en el pasado mes de septiembre, gracias, fundamentalmente, al aumento de la demanda del mercado alemán, que registró una subida del 18,5 por ciento, después de las constantes pérdidas de los últimos meses.

Las ventas estimadas en Europa Occidental alcanzaron 942.000 unidades, frente a las 899.000 del mismo mes del año anterior. Al margen de la mencionada alza en Alemania, vieron incrementadas sus ventas, Francia (un 3,8 por ciento), España (un 6,5 por ciento), Austria, Grecia y Portugal, mientras que experimentaron retrocesos Gran Bretaña (un 4 por ciento), Italia (un 3,7 por ciento), Holanda y Bélgica.

Este incremento de la demanda en septiembre, unido al 3 por ciento de agosto, compensa en parte la fuerte caída de los primeros meses del año. Las ventas acumuladas en estos nueve meses superan los 10,5 millones de unidades, frente a los 10,7 del año anterior, lo que supone un descenso de sólo un 1,5 por ciento, y que podría calificarse de moderado.

Entre los grandes grupos fabricantes, Volkswagen ofrece un incremento del 4,8 por ciento y Renault, el 5 por ciento, siendo ambos los que registraron mejores resultados. El grupo alemán consolida su liderazgo al aumentar en más de un punto su cuota de mer-

cado, por delante de General Motors, PSA (Citroën más Peugeot) y el grupo Fiat, que ha retrocedido a la cuarta posición al sufrir un descenso del 7,4 por ciento, casi tanto como la caída de los japoneses, de un 7,6 por ciento. Este retroceso obedece a la autolimitación de las exportaciones niponas, a la espera de las nuevas normas comunitarias que entran en vigor el 1 de enero y que limitarán la importación de coches fabricados en Japón a 1.200.000 unidades anuales.

Es destacable también la caída del mercado de Mercedes Benz, de nada menos que un 11,2 por ciento, lo que le hace ser ampliamente superada por su gran rival BMW



que, por el contrario, crece un 9,4 por ciento gracias a la nueva Serie 3, que ha permitido a la marca bávara avanzar seis puntos de cuota respecto a Mercedes.

VENTAS EN EUROPA EN ENERO-SEPTIEMBRE

Marca/grupo	Unidades	Dif. 92/91	cuota 1992	cuota 1991
Grupo Volkswagen	1.825.000	4,8	17,4	16,3
Grupo General Motors	1.294.000	-1,2	12,3	12,3
Grupo PSA (Citroën-Peugeot)	1.265.000	2,3	12,0	11,6
Grupo Fiat (incluido Alfa)	1.250.000	-7,4	12,0	12,8
Grupo Ford (incluido Jaguar)	1.214.000	-6,0	11,6	12,1
Renault	1.098.000	5,0	10,5	9,8
BMW	348.000	9,4	3,3	3,0
Mercedes Benz	321.000	-11,2	3,1	3,4
Rover	248.000	-12,5	2,4	2,7
Volvo	158.000	2,0	1,5	1,5
Japoneses	1.254.000	-7,6	11,9	12,7
TOTAL	10.501.000	-1,5	100	100

Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el más extremado confort y seguridad. En todos los modelos Diesel de Renault no perderás ni un centímetro cuadrado de comodidad y espacio. Y hacía falta también lograr el más avanzado nivel de equipamiento para los Renault Diesel, desde la Dirección Asistida hasta el sistema de frenado ABS, incluido también el Aire Acondicionado. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel sin privarte de la sensación de sentirte en un gran coche. Relájate. Se rueda en Diesel.

RENAULT 21 DIESEL: GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.

RENAULT 19 DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 dT Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.

RENAULT CLIO DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.

Confort Diesel.



RENAULT
El placer de vivir
en Diesel



Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda fabricantes GfF

◆ **SEAT ANFITRIONA DE VOLKSWAGEN**
El Consejo de Administración del Grupo Volkswagen, ha tenido en Barcelona una de sus cuatro reuniones anuales, con lo que pudo conocer en directo la situación de Seat dentro del grupo alemán. En esta reunión se agradeció públicamente la labor realizada por Carl Hahn tras once años en la presidencia de la compañía, que abandonará en abril. También el Consejo nombró a Jens Neumann como miembro del Consejo de Dirección de Volkswagen, responsable de estrategia, organización y sistemas.



GENERAL MOTORS CUMPLE AÑOS

EL 4 de noviembre de 1982 salía de la factoría de General Motors en Figueruelas (Zaragoza), el primer Opel Corsa fabricado en España. Diez años después, de esta planta aragonesa han salido más de 3 millones de unidades de este modelo y otros cientos de miles del Kadett y Astra, así como diversos componentes. El décimo aniversario de la inauguración de Figueruelas fue celebrado con una fiesta en la que pronunciaron importantes discursos José María Cuevas, presidente de la CEOE y Angel Perversi, presidente

de la compañía española, quien entre otras cosas dijo: «La presencia de GM ha sido altamente beneficiosa para Aragón. Es de conocimiento público la repercusión favorable de nuestra actividad en la balanza comercial o en la **reducción del índice de desempleo** de nuestra región. Pero nuestra empresa no ha querido conformarse con el impacto económico positivo, y dando un paso más hacia adelante, ha traído un número considerable de fabricantes que se han asentado a la sombra de nuestra factoría».



◆ **NUEVO DIRECTOR DE PERSONAL DE GME**
José Luis Marqués Insa, ha sido nombrado director de personal de General Motors España, sustituyendo a Armin Grand. El nuevo director de personal entró en la compañía en octubre de 1990 y ha ocupado diversos cargos de responsabilidad en las áreas de personal y compras.

◆ **OCHO MILLONES DE CAJAS DE CAMBIO**
La mayoría de la gente identifica a Fasa Renault con Valladolid y Palencia y no saben que la multinacional francesa posee una importante fábrica en Sevilla, donde fabrica las cajas de cambio de todos sus modelos. Inaugurada en 1968, acaba de celebrar la producción de la unidad número ocho millones. Se trata de una unidad del tipo JB transversal destinada a un Renault Clio, un tipo de caja de diseño moderno, del que se ha fabricado ya más de cuatro millones de unidades desde el inicio de su producción en 1983.

ENVOZ BAJA

Lady Di se divorcia de Mercedes
El Palacio de Buckingham ha aconsejado a Diana, la condesa de cancelar el contrato de leasing que ella personalmente ha firmado para la compra de un Mercedes 500 SL. Todos los miembros de la familia real utilizan Rolls Royce u otros modelos fabricados en Gran Bretaña y no es aconsejable que en estos momentos de crisis para RR, la princesa de Gales sea vista conduciendo su coche alemán.

Los austriacos van a más lejos
La ciudad austriaca de Graz ha sido elegida para una experiencia piloto: limitar a 30 kilómetros por hora

la velocidad máxima en sus calles. Con esta medida, que durará tres años, se quiere cuantificar la reducción de la siniestralidad y los niveles de contaminación y analizar seriamente la relación entre velocidad y los aspectos mencionados.

Ausencias en el Salón
La decisión de Volvo, de no acudir al Salón de Barcelona, está siendo seguida con enorme interés por otras marcas, especialmente importadoras de tamaño medio. La participación de Volvo en el Salón tendría un coste de 50 millones de pesetas y la de Rover, por citar otra marca similar, pero que sí estará en Barcelona, 100 millones.



Te lanzamos la idea del año.

pony



mundo, líder en informática, sistemas de comunicación, tecnología espacial... Consolidada con sus automóviles en los mercados más exigentes del mundo. Todo esto es lo que impulsa al Pony. Mídelo con otros. La idea del año sorprende.

Gama Pony. Desde sólo 1.178.000 Ptas. (I.V.A. incluido)

3 años de garantía*
Sólo con el nivel de calidad Hyundai se puede ofrecer algo así.

AUTOLASA, S.A. Tel.: 13 37 88 VITORIA	ORIENCAR, S.L. Tel.: 25 11 11/25 30 11 CIUDAD REAL	TECNORIENTAL, S.L. Tel.: 26 39 53/26 38 66 ALMERIA	CONTROL MOTOR, S.A. Tel.: 21 03 13 LLEIDA	O. DELTA, S.A. Tel.: 20 94 82 GRANADA	REX AUTO, S.A. Tel.: 323 55 41 MADRID
VITEROL, S.A. Tel.: 510 30 06 ALICANTE	NIPOSUR, S.A. Tel.: 48 03 81/47 70 95 CORDOBA	KOREA MOTOR, S.A. Tel.: 48 15 02/48 16 15 VIGO-(PONTEVEDRA)	MEGAMOTOR, S.L. Tel.: 21 25 25 SANTANDER	VIPER MOTOR, S.L. Tel.: 20 43 24 LEON	GANDAI, S.A. Tel.: 561 91 46 MADRID
HOSMOBIL, S.L. Tel.: 475 68 40 BILBAO	NORMACAR S.L. Tel.: 418 49 49 BARCELONA	SERIDAUTO, S.L. Tel.: 75 62 83 PALMA DE MALLORCA	TARTISA AUTO, S.A. Tel.: 27 73 84 OVIEDO	ARESPA MOTORS GIRONA S.A. Tel.: 21 51 24 GIRONA	HYUNDEALER MADRID, S.L. Tel.: 399 14 05 MADRID
AUTO VENA, S.A. Tel.: 20 02 43 BURGOS	RACECAR Tel.: 727 48 01/90 SABADELL	AUTOMAEN, S.L. Tel.: 23 35 41 ALBACETE	TALLERES SANTOLAYA, S.L. Tel.: 23 70 50 LOGROÑO	DE MIGUEL AUTOMOVILES Tel.: 43 18 15 SEGOVIA	GAS MOVIL, S.A. Tel.: 23 87 86 MURCIA
AUTO DUERO, S.A. Tel.: 22 56 61 SORIA	AUTOMOVILES J.P., S.L. Tel.: 32 62 25 ZARAGOZA	MULTITURBO, S.A. Tel.: 34 06 04 REUS (TARRAGONA)	HONDY MOTORS, S.A. Tel.: 427 21 00 SEVILLA	SEULTRADING, S.A. Tel.: 380 66 93 VALENCIA	GIBRALFARO MOTOR, S.L. Tel.: 32 84 00 MALAGA
AUTOS DINAMICOS, S.A. Tel.: 23 80 11 CASTELLON	GESTORAUTO, S.A. Tel.: 25 15 33 SALAMANCA	JOHANSSON SERVICE, S.A. Tel.: 786 10 13 TERRASSA - (BARCELONA)			

*Hasta un máximo de 100.000 Kms. (Garantía válida para piezas y mano de obra).
Catalizador incorporado de serie en todos los modelos.

HYUNDAI
TE IMPULSA ALGO GRANDE

♦ **MÚLTIPLES POSIBILIDADES**
 Las que tiene el nuevo producto de la siempre interesante gama de la firma germana Grundig, el MCD-10, un reproductor múltiple de CD con una excelente respuesta de sonido que permite disfrutar durante horas de la más alta calidad musical en el vehículo. Este cargador puede almacenar hasta 10 discos compactos en una unidad que puede instalarse tanto vertical como horizontalmente en cualquier lugar del automóvil. Sus dimensiones son 30 centímetros de ancho, 9,8 de alto y 20 de profundidad, con un peso estimado de 3 kilogramos. Esto le permite una fácil ubicación en el maletero de su coche. Es fácilmente compatible, mediante el



DOBLE SEGURIDAD

La amplia gama de autorradios casetes que Grundig comercializa en nuestro país incorpora ahora algunos modelos con el nuevo sistema de seguridad DSS (Double Security System), para paliar los nefastos efectos de los tan habituales robos de estos aparatos. Este sistema se basa en un código numérico electrónico, que se complementa con la efectiva posibilidad de desmontar el frontal y se guarda en una pequeña y cómoda funda que se puede transportar en el bolsillo. La combinación de estos dos sistemas da como resultado la práctica imposibilidad



de que el casete de uno de estos aparatos pueda ser usado después de un robo. Entre los nuevos modelos que incorporan el DSS destaca, por su acertado equilibrio entre prestaciones y precio, el WKC 3680. Este modelo se comercializa en nuestro país con un precio aproximado de 48.000 pesetas, bastante asequible, teniendo en cuenta que ofrece una excelente calidad de reproducción y sintonía en FM estéreo, OM y OL, con 36 memorias, display multifunción, búsqueda automática o manual de sintonías, búsqueda automática de pausas, sintetizador de frecuencias, supresor electrónico de interferencias, reducción de agudos en función de la intensidad de campo, control de graves, agudos, balance y fader, Dolby B, con una potencia máxima de 4 x 40 W.



Interface MCD-A1, con varios modelos de la serie WCK y posee un conversor de 16 bits con una respuesta de frecuencia de 5 a 20.000 db. y relación señal ruido de 90 db. El precio de este cargador es de 75.000 pesetas.



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, alzacratales 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



NUEVO CITROËN ZX 3 PUERTAS RAZA DE CAMPEON.

Ha nacido el nuevo Citroën ZX 3 puertas, heredero de la experiencia, fiabilidad y robustez del Citroën Rallye-Raid, campeón del Raid París-Dakar y del Rallye París-Moscú-Pekín.

Sometido a los más duros ensayos técnicos sobre seguridad y a las pruebas más exigentes en circuitos cerrados, el nuevo Citroën ZX 3 puertas alcanza las más altas cotas de seguridad: neumáticos Michelin de última generación y máxima adherencia, tren trasero con efecto autodireccional que genera un efecto similar a un "4 ruedas directrices", estructura especial con vigas de acero prerrevestido, 3 cinturones traseros de seguridad...

Una línea moderna, aerodinámica, compacta... un estilo 3 puertas inconfundible.

Con motores modernos, ecológicos, que incorporan, en todas las versiones 3 puertas, inyección y catalizador de serie. Motores potentes, robustos, capaces de desarrollar una aceleración de 0 a 100 Km/h en tan sólo 8,5 segundos, en su versión ZX 16 válvulas. Una amplia gama 3 puertas, con diferentes motorizaciones y acabados.

Citroën ZX 3 puertas, heredero de todo el espíritu y la fuerza del campeón del Raid París-Dakar y del Raid París-Moscú-Pekín.

Un campeón de raza: Citroën ZX 3 puertas.



CITROËN ZX. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.

SEGURO PERO...

SOY el afortunado propietario de un **Opel Vectra GT** del que estoy plenamente satisfecho. No



puedo decir lo mismo del Servicio Técnico ni del de Atención al Cliente. Como consecuencia de un intento de robo, en el cual el sistema de seguridad del coche funcionó perfectamente, se produjeron averías en varias cerraduras. Habiendo transcurrido ya cerca de dos meses, estoy aún pendiente del arreglo de las dos cerraduras delanteras, porque, al parecer, en su viaje de Alemania (de donde proceden) hasta aquí, se han perdido y nadie sabe nada de ellas; ni en la Central de Zaragoza ni en el concesionario de Ponferrada.

He llamado en dos ocasiones al **Servicio de Atención al Cliente**, habiendo recibido por respuesta siempre la «amable» voz de un contestador que ha hecho caso omiso de mis quejas.

A.R. Herrero
Ponferrada

CAMBIAR DISCOS Y PASTILLAS

POSEO desde hace dos años un **VW Golf 1.6** que cuenta con 23.000 kilómetros. Estoy satisfecho



con el coche pero, debido al uso intensivo, estoy comenzando a notar alguna irregularidad. Por un lado, lo noto algo escaso de frenos y el pedal retiembla a alta velocidad. Monta las pastillas originales y diría que aún están a medio uso. ¿Es normal en este modelo o tendrá al-

gún problema? Cuando llueve, la dirección se **vuelve muy ligera** y blanda, además de hacerse muy directa.

En frío, el motor arranca perfectamente, pero en caliente le cuesta. ¿Es normal al ser motor de carburador?

Antonio G. Lamas
La Coruña

R.- El retemblor que usted nota al frenar puede deberse al desgaste desigual de los discos en algún esfuerzo prolongado. Convendría cambiarlos. Cuando llueve es normal que la dirección se vuelva más ligera. De todas formas, convendría que revisase sus neumáticos y sobre todo las presiones. Para lluvia, nuestra recomendación es que instale unos **Michelin MXV 2** o Uniroyal. Es normal que, en caliente, a su motor le cueste arrancar, sobre todo si hace mucho que no le hace una puesta a punto. Pise a fondo y dele al arranque hasta que funcione.



LA ODISEA DEL GOLF

PASADO el verano dimos una señal de 500.000 pesetas en el concesionario **ESPAWAGEN** de Andújar como parte de la compra de un Golf GL 1.8 3P, con un precio de 2.216.000 pesetas. El día 3 de octubre nos enteramos que en Madrid (Concesionario Otaysa) el mismo Golf, pero en versión 5 puertas (teóricamente más caro), nos cuesta sólo 2.096.000 pesetas, con precio de la tarifa de octubre.

Cuando volvemos a **Andújar** y sin decir que lo hemos visto en otro sitio, comunicamos a **ESPAWAGEN** que no queremos el coche y nos dicen que nos devuelven el dinero sin problemas.

Después de muchos viajes, devuelven el talón el 4 de noviembre con la cantidad de 350.000 pesetas explicando que el dinero restante era de gastos que se habían ocasionado (?). El día 7 de noviembre

se intenta cobrar el talón no siendo conforme.

Qué se puede hacer ante un **abuso** tan enorme.

Juan Pedro Almazán
Madrid



UNA OBSERVACIÓN

SOY un fiel seguidor de vuestra revista, la cual considero de un rigor y una calidad irreprochable.

Hago referencia a la revista 472, apartado **CUENTENOS SU CASO**, donde se da un desafortunado comentario, como respuesta a la carta **CON GI DE GIRONA**.

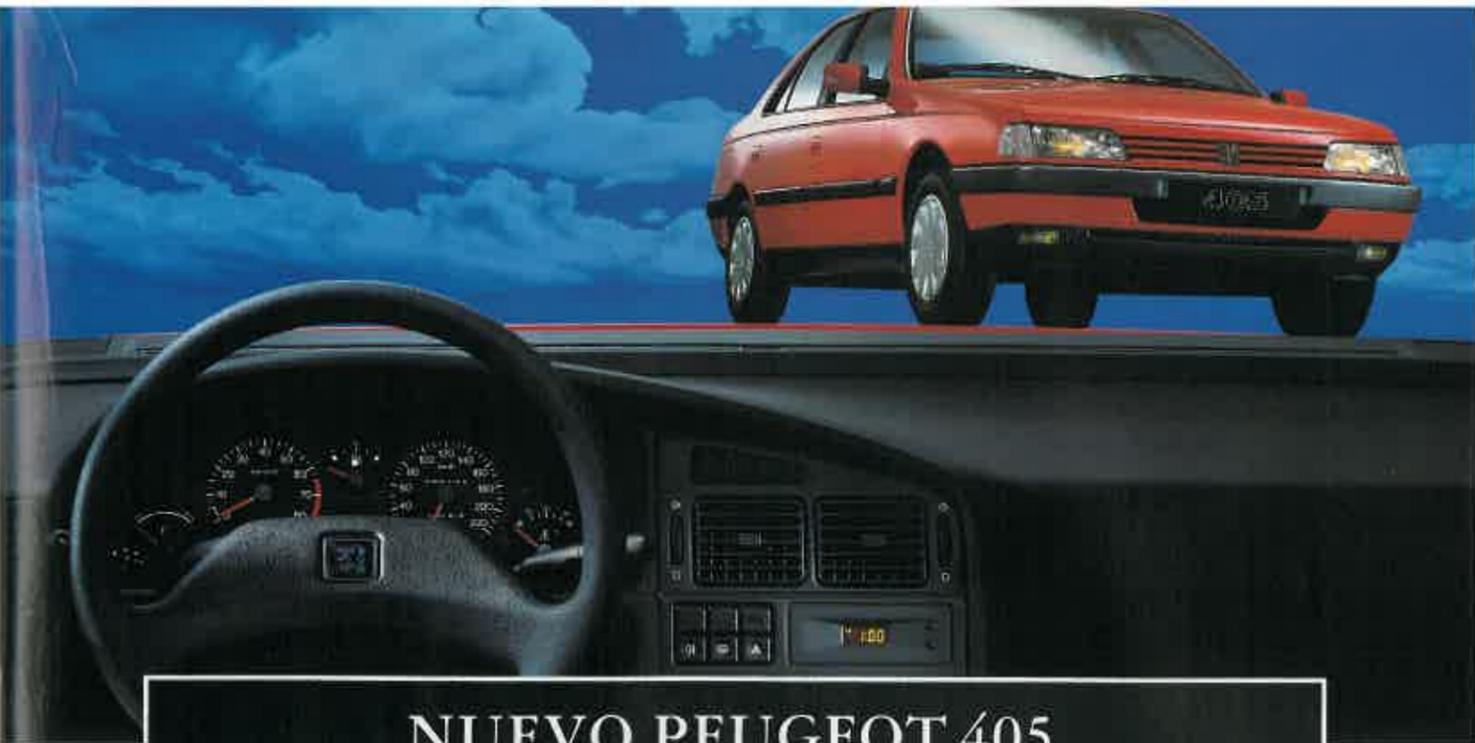
Girona es su nombre propio, y tráfico no ha autorizado, sino más bien ha reconocido lo que era una gran evidencia, ya que nunca ha dejado de ser Girona y los catalanes y no catalanes deberíamos estar contentos, y tan contentos, de que los estamentos oficiales rectifiquen (aunque sea tarde) cualquier desaguizado franquista.

Considero innecesario el susodicho comentario por estar fuera de lugar, ya que la persona que hace la consulta simplemente desea saber a qué ciudad pertenecen dichas siglas. Los comentarios gratuitos además de inciertos son poco elegantes por parte de una revista del prestigio de **Motor 16**.

Felicidades por esta magnífica revista que seguiré con gran interés semana a semana.

Jordi Ferrer Sabate
Tortosa

N. de la R. No estaba en nuestro ánimo ofender a nadie con nuestro comentario. Pensamos que toda España, pero sobre todo los residentes en **Catalunya** estarían encantados de la decisión oficial y así lo escribimos. En cualquier caso, tomamos buena nota de su observación pues deseamos continuar con el rigor y la calidad que nos caracterizan.



NUEVO PEUGEOT 405 LA TENTACION VA POR DENTRO.

Este es el nuevo Peugeot 405. Aquí viaja la tentación.

La tentación por la potencia de sus nuevas motorizaciones de hasta 155 CV y 1.998 cc. en gasolina, diesel o turbodiesel.

La tentación por la estética y la elegancia de su nueva línea, remodelada especialmente en su parte trasera para permitir un total acceso al maletero.

La tentación por la comodidad de su nuevo interior, totalmente reformado. Con un nuevo y completísimo tablero de mandos, un nuevo volante regulable en altura y nuevos asientos ergonómicos con regulación lumbar electrónica.

La tentación por el lujo y los detalles de confort, como el cuero y la madera que hacen de la conducción un auténtico y silencioso placer.

La tentación por la ecología y el respeto al medio ambiente representada en sus nuevos motores de gasolina catalizados. Entre y disfrute el nuevo Peugeot 405. Dentro está la tentación.



DESDE 1.857.000 PTAS.
(IVA y transporte incluidos)



PEUGEOT

PEUGEOT 405. EXPRESION DE TALENTO.

Sucesor del BX

CITROËN XANTIA

Cuando el BX empezaba a llegar al final de su apogeo como berlina media dentro de la gama Citroën, la marca no ha hecho esperar al sustituto. El Xantia, nombre un tanto misterioso, desvela sus secretos antes de su aparición oficial en el próximo mes de marzo.

DURANTE el que se ha instaurado como salón de automóvil más internacionalmente representativo, Ginebra, será presentado el Citroën Xantia. El evento, durante el mes de marzo, servirá para conocer a esta nueva berlina de segmento medio-alto, campo donde Citroën tiene uno de sus principales pilares comerciales.

Fiel a esa X que acompaña todos sus proyectos de envergadura, el nombre Xantia rompe, sin embargo, con la tradición de nominar con siglas a los modelos que componen la gama francesa. Según la marca, el nombre de Xantia quiere evocar una simbiosis entre tradición y renovación permanente, algo que Citroën ha mantenido siempre con su estilo personal de ver el automóvil.

La nueva carrocería opta por estilizarse bastante respecto al BX. El diseño, realizado por el especialista Bertone, se aproxima en general a las líneas maestras del gran XM. Sobre todo en el frontal, que es afilado y aerodinámico. Con una longitud total de 4,44 metros y carrocería de cinco puertas, su aspecto es claramente más sofisticado y, si cabe, más deportivo que la funcional estampa de su antecesor. En cuanto a la trasera, compacta y alta según los cánones imperantes, proporciona la habitabilidad necesaria de plazas y maletero que un coche de carácter familiar requiere.

Referente a las aportaciones tecnológicas que incorpora el Xantia, es en el aspecto de la seguridad donde la marca ha incidido más. La



MÁS DISTINGUIDO
Para diseñar la carrocería del Xantia, Citroën ha recurrido a los servicios del estilista italiano Bertone. El resultado es una elegante carrocería cinco puertas con una silueta en cuña de «dos volúmenes y medio», y que posee innegables influencias del mayor XM. También es más grande exterior e interiormente.

REFINADO Y SEGURO
El diseño interno ha sido también muy cuidado. El pasajero delantero dispone de una generosa barra de apoyo. La marca ha tenido especial atención sobre todos los elementos de seguridad, tanto activa como pasiva.

CARRERA POPULAR

El Citroën BX empezó a coexistir con los GS de motor con cilindros opuestos (antecesores de los actuales ZX) hace diez años, en 1982. La definición original de berlina de cinco plazas, cinco puertas y suspensión hidroneumática lanzada inicialmente por Citroën, se ha mantenido así hasta el próximo Xantia. El BX, once centímetros más corto que éste, innovaba en su día la gama con sus motores de cuatro cilindros transversales e incluía, en 1983, el 1.9 diésel.

Por su confort, rendimientos y economía, pronto se hizo muy popular, no sólo en nuestro país, entre los conductores que requerían un coche familiar polivalente y capaz de realizar muchos kilómetros sin problemas. Sus soluciones

técnicas, exclusivas de Citroën, le han valido el aprecio incondicional de usuarios tan particulares como los pescadores o cazadores, gracias a las posibilidades de las suspensiones regulables hidráulicamente, o la de los profesionales del taxi, que encontraron en el BX un vehículo de trabajo idóneo. La capacidad de la práctica berlina aumentó con la aparición de la versión Break en la primavera de 1985. Después de una serie de revisiones y actualizaciones, apareció en la primavera de 1986 el deportivo GTI de 125 caballos, al que sucedió un año más tarde el 16 válvulas y, en 1988, el tracción total 4x4. El último BX lanzado al mercado fue otro 4x4, en su versión diésel, en la temporada 1990.

La dotación de motores, previstos por la marca para un primer momento de comercialización, abarca las necesidades que este tipo de coche plantea en uso polivalente. Las primeras versiones serán de gasolina, de inyección electrónica y catalizador de tres vías. Habrá un 2.0 16 válvulas de 155 caballos, un 2.0 de 123 caballos y un 1.8 de 103 caballos. La marca anuncia un comportamiento especialmente eficaz en cuanto a valores de par motor a bajo régimen, algo en lo que ya destacaban los actuales BX.

Para el interior, la evolución también ha ido enfocada a una mayor



ANTICIPACIÓN
Citroën ya presentó en 1986 un futurista prototipo deportivo bajo el casi idéntico nombre de Xantia.

elegancia, con acabados más lujosos y un equipo especialmente cuidado. El habitáculo ha sido aislado de vibraciones y ruidos, según los últimos métodos de experimentación. Al igual que en el XM, el equipo opcional de sonido puede regularse desde un mando a distancia en el volante. Otras opciones que completarán las posibilidades de equipo del Xantia serán la tapicería de cuero, el aire acondicionado, pre-equipo de instalación telefónica, reglajes eléctricos de asientos, retrovisor auto-orientable en las maniobras de marcha atrás y sistema de alarma.

Heredando del XM la vocación medioambiental de los coches de última generación, todos los motores estarán catalizados y los componentes del Xantia serán casi en su totalidad reutilizables o reciclables.

El Xantia, por lo que se puede apreciar, nace con mayores ambiciones en cuanto a status que el BX. La afilada carrocería en forma de cuña, los elaborados interiores y las mayores dimensiones lo sitúan por encima del hueco que dejará su prestigioso antecesor. ○

FIDELIDAD DE MARCA
Muchos han sido los fieles usuarios del BX, un coche muy eficaz y completo, especialmente apreciado por los conductores más activos. Tras diez años de incondicionales servicios, será relevado por el sofisticado Xantia.



suspensión hidroelectrónica Hidractiva II es aprovechada por el sistema antibloqueo de frenos en cuanto al circuito hidráulico y a las vías de conexión electrónicas. Esta suspensión «inteligente», ofrece la posibilidad de elegir entre dos tipos diferentes de comportamiento, confort y sport, según el tipo de conducción o el estado del terreno. Estos sistemas de regulación hidráulica y

eran conocidos en las anteriores berlinas medias de Citroën pero, en la Hidractiva II, la electrónica se encarga a última instancia de decidir en favor de la máxima seguridad. El eje trasero incorpora, a su vez, el sistema autodireccional ya conocido en los ZX. En el interior, los cinturones de seguridad están dotados de pretensores, tanto en las plazas delanteras como en las traseras.

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



SEAT/WW/Agf

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

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE

**NO ES
QUE LLEGUES EL
PRIMERO.
ES QUE TODO
EMPIEZA
CUANDO LLEGAS
TU.**



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

**Cambio automático.
Aire acondicionado.
Dirección asistida.
ABS.**

16 válvulas, twin cam, inyección multi-punto, barras de protección laterales, elevalunas eléctrico y doble catalizador ecológico.



En realidad, con un coche así sería muy fácil llegar el primero.

Pero posiblemente decidas seguir un camino más largo.

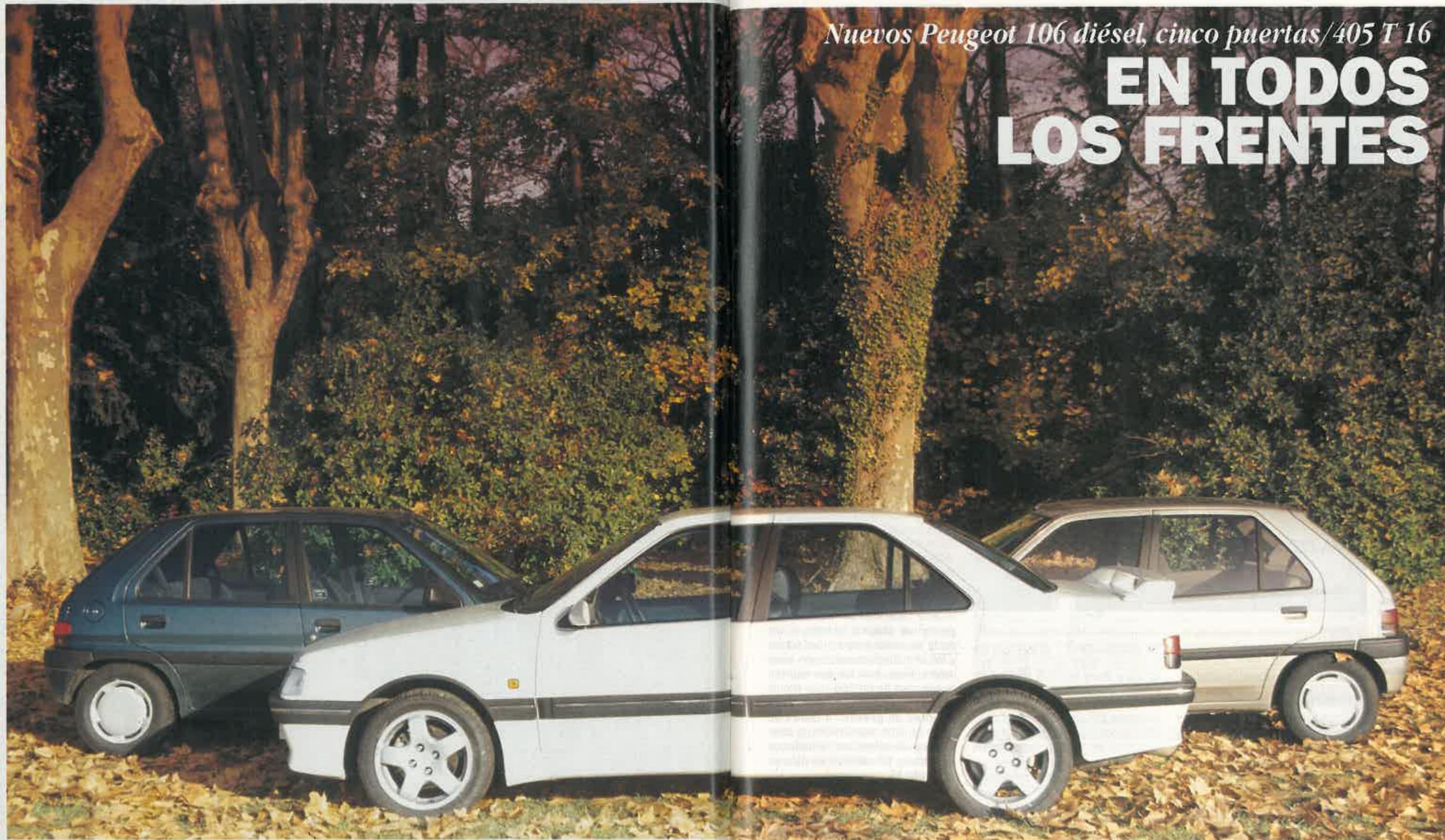
Viajar en Micra es un placer y estás convencido de que todos te esperarán.



**NISSAN
MICRA 1.6 v.
NIEGATE A SER MAYOR.**



Sólo hay un camino: ser los mejores.



Nuevos Peugeot 106 diésel, cinco puertas/405 T 16

EN TODOS LOS FRENTES

Peugeot presentará en enero un 106 con cinco puertas, uno diésel y un 405 T16 con turbo de geometría variable, 16 válvulas, tracción total y 200 caballos. Una berlina lujosa y rápida a la que la marca no quiere relacionar con lo deportivo por imagen. Curiosamente, hasta la palabra Turbo se ha reducido a una discreta T en el logotipo.

EN el próximo mes de enero Peugeot ampliará su gama de vehículos. El pequeño de la casa, el 106, recibirá dos puertas más y una mecánica diésel, y el

405, el más mimado de la marca por su éxito «universal», un motor dotado de turbocompresor de geometría variable, 200 caballos de potencia y un equipamiento de alto ni-

vel. Los precios no han sido comunicados, ya que en el caso del 405 T16 todavía no se vende ni en el país vecino. Sin embargo, los responsables de la marca dejaron claro



LUJO HABITABLE
El Peugeot 405 T16 aún a lujo a raudales con una habitabilidad de las mejores de su clase. Sorprende la capacidad del maletero a pesar del espacio que roba la rueda de repuesto y el sistema de tracción total. También se ofrecerá un 405 SRX4 con motor de dos litros y 123 caballos.

que, en el caso del 106, la llegada de nuevos modelos con precios más atractivos, como el Fiat Cinquecento, no les iba a influenciar en su política económica.

Aunque a primeros de año Peugeot llegará a ofrecer no menos de 15 versiones del 106, la continuidad del 205 está asegurada como

mínimo hasta 1996. Por ello se siguen produciendo 1.700 vehículos diarios, mientras que del 106 se producen 1.440. El 205 tiene su clientela fiel y en Peugeot no están dispuestos a que el 106 cargue con toda la responsabilidad en el segmento.

En el aspecto estructural, la utili-

zación de cinco puertas en el 106, con la consiguiente pérdida de rigidez, ha obligado a reforzar algunos puntos de la carrocería. Visualmente la nueva versión ha perdido, como es lógico, parte de su atractivo, pero las mejoras en la accesibilidad son importantes. El ángulo de las puertas traseras es grande y permite un acceso cómodo (los bordes del asiento se ha redondeado para facilitar la entrada). No obstante, el espacio para las piernas en las plazas traseras sigue resultando algo ajustado, pues se mantiene la interesante capacidad del maletero. Según de qué acabado se trate, el respaldo se abate entero o por partes y los cinturones traseros son enrollables. Pero, para los que esperen la aparición de un 106 más económico en consumo que las actuales versiones de gasolina, a finales de enero tendrán oportunidad de comprar un 106 diésel, con el motor de 1,4 litros y 50 caballos ya visto en el Citroën AX.

Y de verdad que va a ser económico, incluso más que el AX, ya que se ha apostado por restarle cierta brillantez al motor para potenciar con largos desarrollos la economía de consumo. La marca anuncia una media de 3,7 litros de gasoil a los 100, circulando a una media de 90 kilómetros por hora y 5,6 litros a los 100 kilómetros en recorrido urbano.

FICHA TECNICA

	106 DIESEL 5P.	405 T16
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección mecánica	Iny. elect., Turbo TGV
Compresión	22,8 a 1	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	50 cv/ 5.000	200 cv/ 5.000 a 6.500
Par máximo / r.p.m.	8,4 mkg/2.500	30 mkg/2.600 a 4.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	A las cuatro ruedas
Caía de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS		
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,25	
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos /tambor.	Discos vent./tambor.
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Ind. corrección de altura
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	860	1.340
Largo/ancho/alto (mm)	3.564/1.575/1.369	4.408/1.716/1.406
Capacidad del depósito (l)	45	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	21	6,5
Velocidad Máxima (km/h)	145	235
Consumo Urbano (l/100 km)	5,6	12,7
A 90 km/h (l/100 km)	3,7	7,3
A 120 km/h (l/100 km)	5,2	8,9



DISCRECIÓN
La versión más potente del 405 no puede ser más discreta. Bajo sus líneas tradicionales se esconde una robusta mecánica de 200 caballos. Las llantas y el spoiler trasero aportan el toque deportivo aunque en Peugeot se le quiera llamar berlina burguesa rápida.

En la práctica, al coche se le nota bastante más perezoso que al Citroën, que además pesa 150 kilogramos menos. Sin embargo, tanto su buena disponibilidad para remontar la marcha, así como una velocidad máxima real (alcanzada en cuarta) de 145 kilómetros por hora, nos parece absolutamente honesta para un vehículo de sus características y para un cliente que ante todo busque economía. El que quiera prestaciones tendrá que subir un escalón y comprarse un 205 o cambiar de marca. En el lado opuesto de la balanza, este comprador puede encontrarse con que la quinta sólo va a poder utilizarla para llanear y que la carrocería va a tomar inclinaciones importantes en carreteras sinuosas. Los nuevos 106

diésel estarán disponibles en versiones de tres y cinco puertas. En la primera configuración habrá acabados XND y XRD y en la segunda se podrá elegir entre XND, XRD y XTD.

En el lado opuesto, Peugeot presentaba la antítesis del ahorro y las prestaciones justas, el 405 T16, una berlina de lujo y, a pesar de lo que piensen en Peugeot, un deportivo en toda regla. Porque parece un contrasentido que se hable de «un vehículo en el que se reúne toda la experiencia que Peugeot ha adquirido en los sectores de la competición, incluyendo los circuitos del Campeonato del Mundo de Coches Deportivos» según la información proporcionada por la marca, y que luego no se le quiera dar el apelati-

vo de berlina deportiva. Peugeot considera que el 405 T16 con motor de dos litros, 16 válvulas, turbocompresor, tracción total, 200 caballos de potencia y un par máximo de 30 mkg a partir de 2.600 revoluciones por minuto, es un vehículo burgués y rápido, no un deportivo. Con parte de razón creen que el adjetivo les puede perjudicar, porque el público relaciona íntimamente deportivo con incomodidad, brusquedad, conducción complicada etcétera y el 405 T16 no es así.

En nuestra toma de contacto, hemos podido constatar que este 405 es tan noble como efectivo, tan brillante como discreto. El turbo de geometría variable mejora la respuesta desde bajas revoluciones y reparte la potencia lo mejor posible

UN 106 FAMILIAR
Las cinco puertas permitirán al 106 desenvolverse mejor en el ámbito familiar. Los desarrollos económicos, le permiten ofrecer un consumo mínimo, sin embargo se pierden prestaciones.



TRES ACABADOS
En la configuración cinco puertas del 106 diésel se podrá optar por tres acabados diferentes: XND, XRD y XTD. Con tres puertas sólo podrán ser dos: XND y XRD.



en cada situación. Está dotado también de *over boost*, una sobrepresión temporal que proporciona, durante 45 segundos como máximo, una potencia de 220 caballos, aumentando también el par hasta 33 mkg desde 2.400 rpm. La tracción total, con diferencial trasero Torsen, permite aprovechar el potencial del coche al máximo con seguridad.

Asociar brusquedad o incomodidad con el 405 T16 no tiene sentido. La lujosa atmósfera que se respira en el interior del coche, combinada con unos asientos que sujetan de verdad, un cambio rápido, una dirección asistida manejable y precisa y un motor de funcionamiento agradable y brillante dan como resultado una berlina deportiva burguesa y rápida. No es un co-



che incómodo, porque el tarado de las suspensiones, junto con la flexibilidad variable de éstas en función de la carga, permiten combinar un buen comportamiento con la comodidad que pueda exigir una familia (ojo a la interesante capacidad del

maletero, a pesar del diferencial Torsen y la rueda de repuesto). Tampoco es brusco, el turbo comienza a soplar a partir de las 2.200 revoluciones. Pero si seguimos pisando con decisión, la aceleración sí llega a mover el coche con una intensidad poco común, para la que hay que estar preparado. No hay que ser piloto para conducir el 405 más potente, su gran estabilidad no complica las cosas, pero circular rápido con éste o con cualquier otro vehículo de 200 caballos requiere algo de práctica. El aire acondicionado automático, el ABS o el cuero son de serie y el precio superará con facilidad los cuatro millones de pesetas.

Andrés Mas

Enhorabuena, Campeones.



BP gana de nuevo el Campeonato de Europa de Camiones

Como ya ocurrió en 1990, BP y su piloto Steve Parrish, se han proclamado de nuevo vencedores absolutos del Campeonato de Europa de Camiones en la prueba realizada en el Circuito del Jarama.

Una vez más, BP ha demostrado la eficacia de sus combustibles y la alta calidad de los lubricantes BP,

superando con éxito una de las pruebas más duras y demostrando que siguen protegiendo el motor incluso en las condiciones más extremas, como en la alta competición internacional.

Enhorabuena, campeones.

El liderazgo en los circuitos es la mejor garantía de que, también en la carretera, BP es todo un campeón.



EN MOVIMIENTO



La Revelación.

NUEVA GAMA ESCORT 16V.

Estás a punto de descubrir una personalidad única. Un estilo totalmente diferente. El nuevo Escort es una gran innovación en diseño, tecnología y seguridad. Su nuevo capó con parrilla integrada y su nuevo portón trasero, de formas más redondeadas y con mayores ópticas, cambian absolutamente su imagen. Sus nuevos motores 16 válvulas en toda la gama (90, 105, 130 y 150 CV), consiguen un rendimiento y flexibilidad excepcionales. Su nuevo concepto de la seguridad pasiva con mayor absorción de energía por el reforzamiento general del chasis, barras de protección laterales y volante anti-impacto. Y un sorprendente nivel de seguridad activa gracias al sistema de frenos ABS y a la tracción 4x4.

Hay muchas cosas en él que van a asombrarte. Ven a conocerlo. Es la gran revelación de este año.



**Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.**

Toyota Camry V6 GX

BUEN TRABAJO

El sistema de Producción Toyota, instaurado en la década de los 50 por Eiji Toyoda y su ingeniero de producción Taiichi Ohno, ha dado nombre a una forma de trabajar, en la industria del automóvil, que se ha extendido a otros campos. Su continua mejora se hace patente en cada nuevo producto de esta marca.

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

CUANDO los productos nipones comenzaron a invadir los mercados occidentales, la crítica habitual residía en acusar a los ja-

VIRTUDES

Motor agradable
Acabado y equipamiento
Relación estabilidad/comodidad

TOYOTA CAMRY V6 GX
PRECIO: 4.500.000 PTAS.

Tapicería en tela no disponible
Consumo a alta velocidad
Instrumentación escasa

DEFECTOS

poneses de plagiar los productos foráneos, pero cuidando los detalles y reduciendo extraordinariamente los precios, gracias a sus bajos salarios y la debilidad del yen.

Si bien en los orígenes esas críticas podían tener alguna base sobre la que sustentarse (¿quién no intenta copiar algo que considera mejor que lo propio?), en la actualidad no tienen fundamento. Los presupuestos dedicados a investigación por

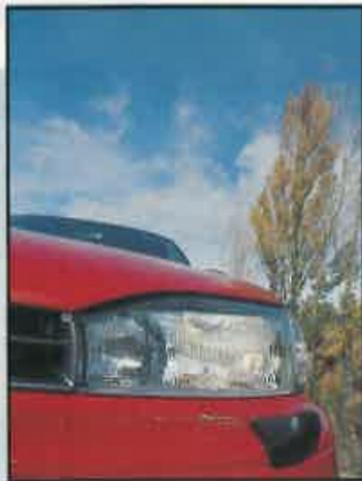


PRUEBA

Motor 16



DE TODO
Lavafaros, llantas de aleación y techo practicable son los elementos del equipamiento visibles desde el exterior. El motor no destaca por su elevada potencia, pero resulta muy agradable.



A FONDO



Este modelo sustituye a otro del mismo nombre (se vendió en España hasta mediados del año pasado con un motor de dos litros y 128 caballos de potencia), que estaba situado en una categoría ligeramente inferior. Con respecto a aquél, el nuevo modelo ha crecido 12,5 centímetros de longitud y dos centímetros de distancia entre ejes.

Su propulsor, es una evolución

las compañías japonesas igualan o superan a los de las occidentales, pero además en Japón, desde mediados de siglo, están empeñados en mejorar el sistema de producción en serie ideado por Henry Ford, en tanto que la mayoría de marcas occidentales se han limitado a copiarlo, en el mejor de los casos, introduciendo pequeñas mejoras.

Gracias a sus innovaciones en los sistemas de fabricación, Toyota y otros fabricantes japoneses son capaces, entre otras cosas, de ofertar productos adaptados a cada tipo de mercado con mayor agilidad que las empresas occidentales. Éste es el caso del Camry. Un producto japonés perfectamente adaptado a los requerimientos del consumidor europeo.

Este modelo se sitúa en el mercado en competencia con el Alfa Romeo 164, Audi 100 y BMW de la Serie 5 por citar los primeros en orden alfabético. Es, por tanto, una berlina de lujo medio alto, con propulsor de seis cilindros en V, cuatro válvulas por cilindro, y tracción delantera.

sobre el anterior seis cilindros de 2,5 litros de cilindrada. Este bloque de seis cilindros, con la cilindrada actual de tres litros, se conoce en España en el Toyota Four Runner V6, aunque su culata es diferente a la del Camry. En éste está dotada de cuatro válvulas por cilindro y admisión de longitud variable para mejorar el comportamiento a bajos regímenes. En este apartado, los resultados conseguidos están a la altura de los mejores propulsores de la competencia. Se ha puesto el acento, sobre todo, en la elasticidad sacrificando la potencia máxima. Si comparamos, por ejemplo, con un motor de idéntica cilindrada, el del Alfa Romeo 164 V6 resulta evidente el aserto anterior. Este motor de Alfa, con sólo dos válvulas por cilindro, alcanza cuatro caballos más de potencia y alcanza un par máximo ligeramente inferior (25,0 kgm) a un régimen más bajo (3.000 rpm). Sin embargo, en nuestras mediciones, las cifras de recuperación en cuarta y en quinta resultan casi calcadas en ambos modelos. Es

Las mejores ideas MOMO para tu coche



MIRAGE



QUASAR



I.D.E.A.



PULSAR



STAR



MADE IN ITALY

AGENTES OFICIALES MOMO: ALICANTE: Universal Acab. 27 45 44. AVILA: 45 93 90. AVILA: Múlia 25 38 00. ASTURIAS: Aviles: T. Aviles 55 22 18. Gijón: N. Acosta 3 38 14. LUGO: 21 32 68. MADRID: AT. Accesorios 3 34 00 04. DOMINGO: 509 17 18. CHAMBER: 441 58 38. KENZ: Benca 403 22 15/256 10 91/445 32 00. BILBAO: M. Vázquez 475 47 93. SABA: Buzco 764 42 95. ALBU: de Henares: Henares 837 08 76. N. Valera 835 85 74. LEGANES: Henares 818 10 99. MÚSTOLES: Fel. Vell 6 17 86 61. VILLOSA: Sport Art 850 22 64. VILLOSA: Sporting 6 18 46 25. MALAGA: S. Car. G. S. 66 11 91. MURCIA: El Corte Inglés 28 80 50. N. F. 30 00 33. CARTAGENA: Orihuela 18 01 83. NAVARRA: Adarza 23 80 22. N. Esp. 325 1 02. N. Ma. Car. 89 33 61. ORENSE: N. Orensano 22 61 70. SAN SEBASTIAN: Itzaso 55 53 73. ORENSE: 27 58 23. SANTANDER: Sports Auto 37 28 70. SEVILLA: E. Lobo 457 92 20. TARRAGONA: S. M. 21 28 34. TOLEDO: N. Estro. 21 07 07. VALENCIA: Escart 374 82 61. Orihuela 334 34 05/16 43 29. Alboraya: P. Ruiz 373 31 11. BUNASAR: N. Ruiz 380 18 84. Gandia: Novas 287 18 42. Sediví: Novas 278 14 54. VALLADOLID: P. Vell 37 42 02. VIGO: 29 28 63. ZARAGOZA: S. M. 56 86 25. C. S. 55 50 30. Orihuela 32 87 93. Sabón D. 22 53 16.

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, por bancada de cilindros, accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.959 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,5 milímetros. Carrera: 82,0 milímetros. Relación de compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 188 CV(138,2 kW) a 5.400 rpm. Par máximo: 26,0 mkg (255 Nm) a 4.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica secuencial multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,2 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera, con asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente, tipo MacPherson con brazo inferior en L, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, tipo MacPherson con brazos longitudinales y transversales, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de acero de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.495 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,6 km/h de promedio	11,7
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,2
En conducción rápida	16,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,8
A 140 km/h de cruceo	11,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	610

36/ Motor 16

LÍNEAS REDONDEADAS
La suavidad de líneas es una constante en los modelos firmados por Toyota en los últimos años.



ESTABILIDAD Y COMODIDAD
El equilibrio conseguido en el coche está al más alto nivel. Una potencia adecuada para las posibilidades del bastidor permite combinar en alto grado la estabilidad con la comodidad.



cierto que los desarrollos del Alfa son ligeramente más largos, pero también pesa 200 kilogramos menos. Compense una cosa la otra. Esta diferencia de peso queda patente en la aceleración pura, circunstancia en la que el Alfa somete al Camry a un somero correctivo.

Aunque, como hemos visto, su funcionamiento a pocas revoluciones no merece crítica alguna, lo cierto es que hasta que a partir de

las 4.000 revoluciones por minuto este motor da un pequeño tirón y se estira sin desfallecer hasta 6.500 vueltas, manteniendo en todo momento la suavidad y baja sonoridad que denota con sólo arrancar el motor. Todo el conjunto se combina con unos desarrollos del cambio correctamente seleccionados que permiten rodar con rapidez, si así se desea, llevando siempre el motor por encima de las 4.000 revolucio-

nes y rodar a velocidades elevadas en quinta con una buena reserva de aceleración en caso necesario. Para rematar el conjunto, las marchas se insertan con precisión y suavidad. Con cuatro válvulas por cilindro se podía haber aspirado, sin duda, a conseguir potencias superiores, pero quizá fuera en detrimento del equilibrio actual entre prestaciones y comodidad de marcha. En cuanto al consumo, el Camry se muestra parco en ciudad y a velocidades medias. Sólo cuando se decide pisar a fondo comienza a salirse de madre, ligeramente por encima de lo visto en algunos competidores.

La potencia del motor se transmite al suelo mediante el eje delantero. El buen comportamiento de éste se traduce en escasas pérdidas de tracción, aun sin contar con ningún tipo de diferencial antipatinamiento. Además, el coche se inscribe bien en las curvas siguiendo los dictados del volante, que acciona una dirección rápida y con el grado justo de asistencia, variable en función de la velocidad. El paso por éstas



M.ª Patricia Cifuentes
Madrid



Antonio Luis Padilla
Huelva



Susana Díez
Burgos

ESTE VERANO KAS HA PUESTO A MAS DE UNO EN MARCHA.

GANADORES DE TRES ALFA ROMEO SPIDER 2.0 EN LA PROMOCION KAS DEL VERANO '92.

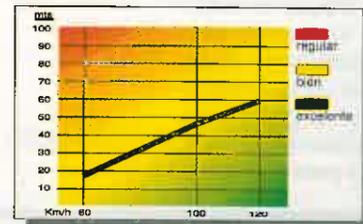
¡Enhorabuena a los nuevos propietarios de los 3 Alfa Spider 2.0! A partir de ahora van a tener más marcha que nadie. Felicitaciones también a los que consiguieron una de las "mountain bikes" que les llevarán de aventura hasta la cumbre. Y a los que ganaron alguno de los más de medio millón de premios directos, por su puntería. Y sobre todo, enhorabuena a todos los que comparten el mundo joven de KAS; para ellos, ¡Que siga la fiesta!



PRESTACIONES

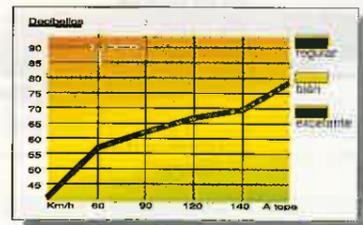
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	221,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,4
1.000 m salida parada	29,8
De 0 a 100 km/h	8,6
Recorriendo (metros)	138
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,9
recorriendo (metros)	275
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,5
recorriendo (metros)	403

FRENOS



A 60 Km/h:	17,0.
A 100 Km/h:	45,2.
A 120 Km/h:	59,5.

SONORIDAD



Al ralentí:	40,5.
A 60 Km/h:	58,7.
A 90 Km/h:	62,9.
A 120 Km/h:	66,8.
A 140 Km/h:	69,4.
A Tope:	78,7.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nipauto, S.A.
Plaza de Cánovas del Castillo, 4. 28014
Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84

Garantía: Tres años o 100.000 km.

Red de postventa: 96 puntos de asistencia en toda España.

Opciones:

Pintura metalizada: 50.000 pesetas.

38 / Motor 16



CUERO
La tapicería de piel es de serie en el Camry. No existe la posibilidad de disponer de otro tipo de tapizado. El acabado es perfecto: ni en los peores asfaltos se aprecian ruidos.

resulta tranquilo gracias al aplomo que confieren las suspensiones, que conjugan, adecuadamente, una elevada comodidad, incluso en las carreteras de peor piso, con una estabilidad a toda prueba. Para completar el conjunto, los frenos, dotados de serie con sistema de antibloqueo, permiten dosificar la frenada, detienen bien el coche y soportan el esfuerzo continuado sin evidentes muestras de fatiga. Las cualidades dinámicas de este modelo sólo merecen alabanzas.

Para poder gozar de esas sensaciones que ofrece el Camry, el inte-



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.

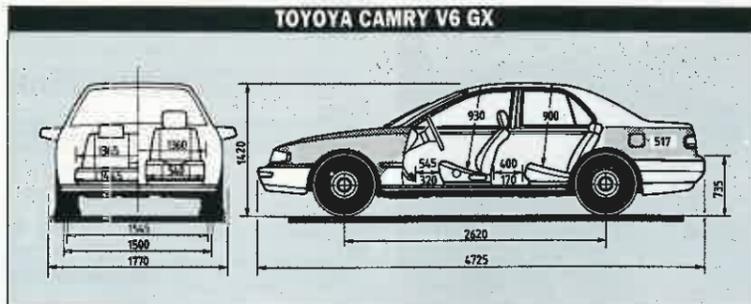


Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un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



BOSCH

TOYOYA CAMRY V6 GX



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ La cantidad de equipamiento ofrecido de serie no tiene parangón en este segmento del mercado.

▲ El acabado, ajuste y remate de los detalles es impecable.

EN CONTRA

▼ La escasa instrumentación contrasta con la abundancia de otros elementos.

▼ La tapicería de piel es de serie, pero no todo el mundo la prefiere a otros materiales.

ESCASOS
A sus buenas cualidades se une la exclusividad. En nuestro mercado se venderán pocas unidades durante los próximos años.



FRENTE A SUS RIVALES

El Alfa Romeo 164 3.0 V6, cuesta poco más que el Camry, es más corto y tiene peor equipamiento, ya que de serie no incluye *airbag*, ni llantas de aleación ni radiocassete entre los más importantes. Estas diferencias de equipamiento son habituales. El Audi 100 2.8 E V6, algo menos potente, cuesta 75.000 pesetas menos y su equipamiento es también inferior. El BMW 525i, de similar potencia, aunque menor cilindrada, cuesta casi 600.000 pesetas más y su equipamiento tampoco está a la altura del Camry. El Citroën XM V6i 24v, ofrece 12 caballos más de potencia, cuesta casi 1,5 millones más, y su equipamiento es parecido. El Ford Scorpio 2.9i 24v Ghia también cuesta aproximadamente un millón de pesetas más. Mercedes está representada en este segmento con el 280 E, que cuesta 1.340.000 pesetas más y su equipamiento resulta claramente inferior. El Opel Omega 3.0i 24V alcanza una potencia de 16 caballos más, cuesta 415.000 pesetas más y tiene un equipamiento inferior. El Peugeot 605 SV 24v cuesta, como su hermano de Citroën, casi 1,5 millones más y está bien equipado. El Rover 827Si es menos potente y cuesta más y el Volvo 850 GLT es más barato, menos potente y está peor equipado.

rior mantiene la tónica general de calidad de todo el coche. La tapicería de cuero es de serie (no estaría de más que se ofreciera una de tela de buena calidad como opción a precio negativo) con las ventajas e inconvenientes que ello comporta. Ventajas: mejor presencia y tacto más agradable según algunos. Desventajas: peor sujeción en los apoyos. Aunque los asientos tienen buena forma, resultan resbaladizos a buen ritmo. También incluidos en el equipamiento de serie están el aire acondicionado (sin climatizador automático, ni falta que le hace), volante y asiento del conductor regulables en altura y la banqueta en inclinación, *airbag* para el conductor, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, asientos traseros abatibles por partes asimétricas, con bloqueo para vedar el acceso al maletero desde el habitáculo, radiocassete con cuatro altavoces, retrovisores orientables eléctricamente, lavafaros, llantas de aleación, techo eléctrico..., en fin, todo. La única opción es la pintura metalizada.

La postura al volante, gracias al asiento y el volante regulables, no presenta problemas. Todos los mandos están bien situados y el sistema de climatización se gradúa con facilidad. El cuadro de instrumentos se lee cómodamente aunque ofrece una información escasa, siguiendo una tónica cada día más habitual. Quizá en este modelo es más criticable porque no existe la opción de ordenador de a bordo, con la consiguiente información suplementaria.

En las plazas traseras se dispone de amplio espacio para las piernas y suficiente altura hasta el techo para otorgar sensación de amplitud. Un poco más atrás, en el maletero, donde se aloja la rueda de repuesto, de idénticas dimensiones a las de las otras cuatro, queda un enorme espacio para equipajes.

Sólo 200 unidades estarán disponibles del Camry para lo que queda de año y está prevista una cifra algo superior para los próximos 12 meses. Sin duda un número exiguo para las posibilidades del coche, cuya elevada relación calidad y equipamiento/precio no tiene rival en este segmento tan competitivo. ○

Javier Moltó

Fotos: José Robledo



**ANTES DE COMPRARSE UN COCHE
VENGA AL BANCO EXTERIOR.
PODRÁ DISFRUTARLO
Y POR EL MISMO PRECIO
AHORRAR.**

Financie su coche ahorrando.

BEX
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
ARGENTARIA

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).

Hyundai Pony 1.5i GLS/Renault 19 RN 1.4

¿LA DUDA OFENDE?



Motor 16



Motor 16



VIRTUDES
Equipamiento completo Dirección asistida Precio
HYUNDAI PONY 1.5i GLS PRECIO: 1.575.000 PTAS.
Habitabilidad Capacidad del maletero Sujeción lateral de los asientos
DEFECTOS

VIRTUDES
Mecánica brillante Manejo del cambio Habitabilidad
RENAULT 19 1.4e RN PRECIO: 1.670.000 PTAS.
Dirección pesada en parado Rueda de repuesto accesible Estárter manual
DEFECTOS

A la pregunta de cómo se puede enfrentar todo un R-19 contra un Hyundai Pony, la respuesta se argumenta principalmente por el competitivo precio y completo equipamiento del coche coreano.

El Pony es el modelo más pequeño de Hyundai. Un coche bien conocido en otros mercados y que llega ahora al nuestro. El importador español, en plena fase de expansión, ya comercializa el Lantra, Sonata y el S-Coupé y espera del nuevo Hyundai unas ventas lógicamente modestas. Sin embargo, el Pony cuesta poco para el equipamiento tan completo que lleva de serie y la garantía es de tres años, lo que no deja de ser... una garantía. Sin duda, unos argumentos básicos a la hora de comprarse un coche. Pero la principal pega que surge es inmediata: ¿podrán arreglar el Pony en cualquier sitio y habrá piezas de recambio? De momento, Hyundai España tiene 31 concesionarios en la península y Baleares, una cifra irrisoria comparada con la de Renault, y el posible problema de recambios se puede solucionar -salvo excepciones- vía Andorra en 48 horas, siempre y cuando no haya en el almacén de Hyundai España. Tampoco hay que olvidar que la mecánica del Pony es de origen Mitsubishi (en América se vende bajo dicha marca japonesa) y en términos generales se puede afirmar que no es complicada. Lo único que nos ha llamado la atención es que la caja de cambios va situada a la izquierda, según se mira al levantar el capó, cuando en la mayoría de los coches de su segmento y tipo de tracción está colocada a la derecha.

El Renault 19 con el motor 1.400 es el primer eslabón dentro de la gama. Como en el caso del Pony, hay versiones de tres, cuatro y cinco puertas y distintos acabados. Si en el coche coreano es la terminación más lujosa -GLS-, en el de la marca del rombo es la intermedia -RN- puesto que no se comercializa la más completa RT con dicha motorización. Dispone del excelente motor Energy fabricado en Valladolid



SOBRIO (de ahí la «e» en la denominación) y es de los últimos en salir de las cadenas de montaje con carburador de doble cuerpo como sistema de alimentación, ya que a partir del año que viene todos los Renault in-

corporarán inyección electrónica y catalizador para cumplir la normativa vigente. Una mecánica fiable, sin ningún problema en las piezas de repuesto y que se conoce en el pueblo más perdido.

Lo que sí empieza a resultar un poco chocante en un vehículo de su categoría es la dirección de cremallera sin asistencia y con la pega de que en esta versión no se ofrece como opción.

Si pasamos a analizar la carrocería de los dos coches, es obligado fijarse en las dimensiones. Si en longitud el Renault es sólo seis centímetros más largo y en anchura casi nueve, es en la distancia entre

ejes, donde la diferencia es notable; son dieciséis centímetros a favor del R-19. Es decir, el diseño con las ruedas más centradas, y no en los extremos de la carrocería del coche coreano, están perjudicando la

habitabilidad. Basta con sentarse en las plazas traseras y comparar los maleteros de ambos coches para comprobarlo. En el Hyundai, la banqueta del asiento trasero es más corta que la de su rival y el es-

HABITUAL El cuadro del Renault 19 es similar al de otras versiones de la gama.

MÁS ENVOLVENTES
Los asientos del R-19 son más cómodos y recogen mejor el cuerpo. A los del Pony (izquierda) les falta sujeción lateral.

MEJOR EL RENAULT
El espacio en las plazas trasera es superior en el 19. La banqueta es también de mayor tamaño.



FICHA TECNICA

	pony	R-19
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.468	1.390
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección electrónica	carburador doble cuerpo
Compresión	9,4 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	84 CV (62 kW)/5.500	80 CV (59 kW)/5.750
Par máximo / r.p.m.	12,4mkg(122 Nm)/3.500	11,0mkg(107 Nm)/2.750
TRANSMISIÓN		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,9/13,6/20,6	6,8/12,4/19,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,1/34,0	26,3/32,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	cremallera asistida	cremallera
Vueltas de volante	2,9	3,8
Diámetro de giro (m)	9,8	10,4
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	no disponible	no disponible
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa 5 x 13	chapa 5 x 13
Neumáticos	175/70 R 13	165/70 R 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	955	960
Capacidad depósito combus.	45 l.	55 l.

pacio para las piernas es claramente menor que el del Renault; en cuanto al maletero, admite un gran volumen el del 19, mientras que el del Pony es mucho más pequeño.

No todo son ventajas para el automóvil europeo, porque en equipamiento se impone el coreano. Lleva de serie elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, volante y asiento del conductor regulables en altura y apertura del maletero y tapa del depósito de combustible desde el interior; las opciones son el aire acondicionado, la pintura metalizada y las llantas de aleación ligera. El del Renault no es lujoso aunque se puede completar con opciones como los elevalunas eléctricos y cierre centralizado con mando por infrarrojos -que se ofrece en conjunto-; tampoco es de serie el aire acondicionado, la pintura metalizada y el asiento de seguridad para niños. La instrumentación en ambos es similar, salvo que la del Hyundai incorpora testigos de que alguna puerta o el maletero están abiertos. En el Pony es criticable la falta de un asidero para bajar el portón trasero sin mancharse las manos, los cinturones de seguridad no se pueden ajustar en altura, las estrechas bolsas en las puertas delanteras y la ubicación entre los asientos delanteros de los mandos para los elevalunas, que además no se iluminan por la noche. En el R-19, la rueda de repuesto está situada debajo de la carrocería y es fácilmente accesible por fuera.

Además de que el 19 es más amplio que el Pony, el interior también es más llamativo. El coche coreano, que parece más un japonés, es tan funcional y práctico que no tiene ningún atractivo; eso sí, el acabado no merece ninguna crítica. El Renault «engancha» más al público español, con una tapicería de los asientos no tan «seria»; otra ventaja es que los asientos son muy envolventes, no como los de su rival que apenas recogen el cuerpo en una carretera de curvas. Sobra hablar de la habitual calidad de materiales del coche europeo.

CONSUMOS MUY SIMILARES

En el apartado mecánico hay que decir que el motor del Renault, con inferior cilindrada y algún caballo menos y alimentado por un carbura-

FRENTE A FRENTE



MAYOR BALANCEO
La carrocería del Pony 1.5 se inclina más en las curvas por un tarado más blando de la suspensión. Las siglas traseras le identifican.



BUENA ESTABILIDAD
La motorización más pequeña de la gama 19 tiene un comportamiento correcto y balancea poco en los virajes más cerrados.



ORIGEN JAPONÉS
El motor del coche coreano es Mitsubishi.
Alimentado por inyección electrónica es menos sonoro y de muy bajo consumo de combustible.



ENERGÍA ESPAÑOLA
Fabricado en Valladolid, el motor Energy consigue un rendimiento muy parecido pero con menor cilindrada y con carburador.



dar, consigue los mismos resultados de prestaciones y consumos que su rival. Sólo el gasto de combustible en tráfico urbano (con la consiguiente subida del consumo medio ponderado), que es una medida un tanto aleatoria, y en las recuperaciones de 80 a 120 kilómetros por hora, se impone el Hyundai. Lo que sí está claro es que son vehículos con una velocidad máxima de unos 170 kilómetros por hora, cuyas aceleraciones y recuperaciones son aceptables y el consumo en los dos no es nada elevado. La única molestia en el momento de arrancar sólo en el R-19 es la obligación de tirar del mando del aire cuando el motor está frío.

Victoria para el Pony al comparar la dirección. De serie es asistida en el Hyundai y requiere menos de tres vueltas para girar las ruedas entre un extremo y el contrario. En el Renault es de cremallera sin asistencia, es necesario mover más el volante y en maniobras de aparcamiento hay que hacer más fuerza que la deseada. En relación a los frenos delanteros, son de disco ventilados en el Pony y de disco macizos en el R-19; simples tambores se utilizan en las ruedas posteriores de ambos coches. Dado el carácter familiar y nada deportivo de

CONSUMOS



Datos en l/100 km.	PONY	R-19
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	8,0	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,0	6,0
En conducción rápida	11,0	10,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,1	8,3
A 140 km/h de cruceo	10,0	10,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,4	8,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	560	600

SONORIDAD



	PONY	R-19
Al ralentí:	49,1	46,1
A 60 km/h:	62,3	64,8
A 90 km/h:	66,2	68,2
A 120 km/h:	71,4	72,6
A 140 km/h:	73,8	74,4
A tope	76,9	79,1

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

50/ Motor 16

PRESTACIONES



	PONY	R-19
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	169,2	168,8
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,5	18,6
1.000 m. salida parada (seg.)	34,7	34,7
0-100 km/h (seg.)	12,5	12,8
Metros recorridos	217	223
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,8	19,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,5	21,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,1	37,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,0	41,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	13,4	15,3
Metros recorridos	377	430
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,4	22,2
Metros recorridos	573	629

FRENOS



	PONY	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	19,3	22,1
A 100 km/h:	49,9	52,9
A 120 km/h	79,1	90,2

EQUIPAMIENTO



	PONY	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (zda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	OP
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	OP
Cierre centralizado	SI	OP
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Hyundai Pony 1.5i GLS: Aire acondicionado (150.000 ptas.). Pintura metalizada (50.000 ptas.). Llantas de aleación (50.000 ptas.). Renault 19 1.4e RN: Pintura metalizada (29.000 ptas.). Aire acondicionado (148.000 ptas.). Asiento de seguridad para niños (25.000 ptas.). Elevavinas eléctrico + cierre centralizado + telemando de infrarrojos (50.000 ptas.).

DATOS DEL COMPRADOR

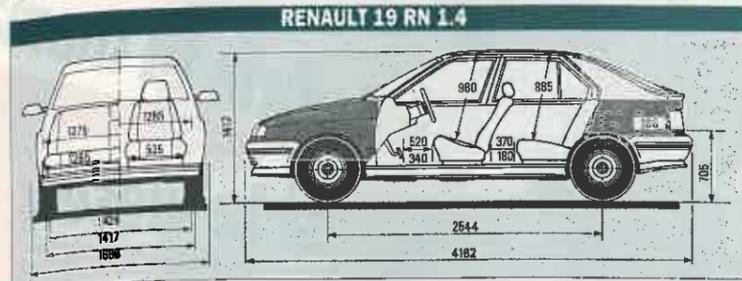
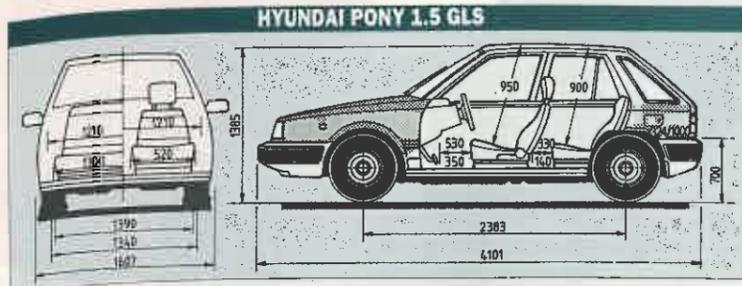
HYUNDAI. Importador: Hyundai España Distribución Automóviles. Pza. de la Independencia, 10. 28001 Madrid. Teléfono (91) 522 49 14. Red de postventa: 31 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años, hasta un máximo de cien mil kilómetros. RENAULT. Fabricante: Fasa-Renault. Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: más de 2.000 puntos de asistencia en toda España.

McCANN



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



NO HAY COLOR
La comparación entre maleteros es claramente superior en el Renault.



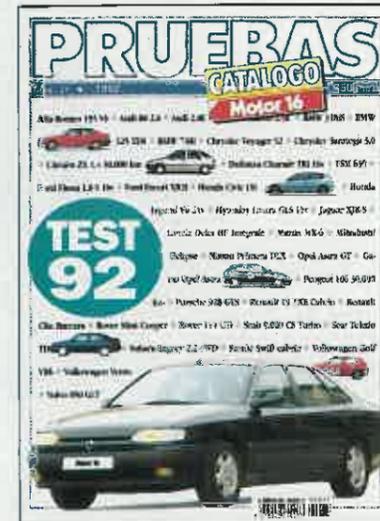
los dos vehículos, se ha buscado una frenada correcta sin más presiones. Es el motivo por el que no se ofrece en opción el ABS. Sin embargo, un conductor deportivo que baje un puerto de montaña con cualquiera de los dos, abusando constantemente del pedal del medio, notará en seguida una pérdida de eficacia y tendrá que bajar el ritmo de marcha, si no quiere quedarse sin frenos. Por eso no conviene fijarse mucho en los malos resultados del cuadro de frenos, puesto que ambas unidades de prensa estaban bastante «castigadas». Mejor estabilidad la del Renault 19. No es que el comportamiento del Pony sea malo, pero la carrocería balancea más al entrar deprisa en una curva y no da tanta confianza como

el vehículo de la marca del rombo cuando se superan los límites normales. Algunos elementos de la suspensión, como las barras estabilizadoras, amortiguadores y muelles u otros como los neumáticos, están pensados lógicamente para proporcionar el mayor confort a los pasajeros, pero a costa de perder un poco de estabilidad. Está claro que el conductor habitual de este tipo de coches no circula todos los días por un tramo de rallye cambiando de marchas al régimen de potencia máxima. Un veredicto final es fácil y basta recurrir al cuadro donde se resumen los distintos apartados para comprobar que el R-19 1.4 se impone de forma clara al Hyundai Pony 1.5i. Algunas personas se podrán ofender por comparar ambos modelos, pero como cada día tenemos más apretado el cinturón, lo barato y más completo, aunque no sea tan bueno, puede ser determinante. Y es que el Pony cuesta 100.000 pesetas menos y está mejor equipado. ○

Javier Gutiérrez
Fotos: José A. Díaz

MECANICA	
1º R-19	El excelente motor Energy consigue prácticamente las mismas prestaciones y casi el mismo consumo que su rival con menor cilindrada.
2º PONY	A algo menos ruidoso, el motor del Pony está alimentado por inyección electrónica. Se caracteriza por su suavidad de funcionamiento.
COMPORTAMIENTO	
1º R-19	No vamos a descubrir ahora la excelente estabilidad del R-19. Tiene un mejor «aplomo» a la carretera que el coche coreano.
2º PONY	No es mala la forma de negociar las curvas, pero la suspensión es más blanda y le perjudica su menor distancia entre ejes.
RENDIMIENTO	
1º R-19	A pesar de la escasa diferencia de potencia a favor del Hyundai, los dos coches gastan lo mismo a velocidad estabilizada.
1º PONY	Para ser un 1.500 con inyección multipunto, el consumo es muy bajo. Sólo en conducción deportiva la cifra es un poco más alta.
CONFORT	
1º R-19	En el Renault se aprovecha mejor el espacio, sobre todo en las plazas traseras. Además, cuenta con un mayor volumen del maletero.
2º PONY	Lo más destacable son los detalles lujosos como los elevavientos eléctricos o el cierre centralizado de puertas.
CARROCERIA	
1º R-19	La nueva gama ha ganado en estética, gracias a los cambios efectuados en la parte delantera y trasera.
2º PONY	El diseño en el Pony no es una virtud ni un defecto. Con una línea normal, es más estrecho y tiene menor batalla que su rival.
ECONOMIA	
1º PONY	Es el principal argumento del Hyundai. Pocos coches ofrecen tanto equipamiento por tan bajo precio.
2º R-19	Si en el momento de la compra se aprovecha algún descuento promocional, el desequilibrio es menor.

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.

Auto Moto Retro Perpiñan

CAMINO DE MADUREZ



El Sur de Francia es un activo foco del automovilismo galo de colección. Las ferias celebradas en muchas poblaciones de esa región han sido, tradicionalmente, puntos de referencia muy importantes. Desde hace tres años, Auto Moto Retro de Perpiñan se ha unido a ellas y así, junto con Retromobile en París y las ferias de Lyon y de Toulouse, se han convertido en los pilares franceses del sector.



Por tercera vez, el Palacio de Exposiciones de Perpiñan ha sido escenario del Auto Moto Retro. Jacques Braneyre, su activo organizador y «alma máter» de esta manifestación, ha conseguido un alto nivel de participación, tanto en la cantidad como en la calidad de los automóviles presentados, sea para la venta como para la exposición. En total, más de centenar y medio de vehículos se presentaban al pú-

blico. Dado que en la actualidad el dinero es reacio a moverse como lo hacia tan sólo unos meses atrás, las ventas no batieron records, pese a la bajada de precios. No era por falta de oferta, en cuanto que había bastante y muy variado en lo que escoger, centrándose, claro está, en los productos autóctonos, aunque con una buena presencia de coches americanos y deportivos, especialmente británicos.

La exposición propiamente dicha era amplia -un centenar de vehículos- e interesante y entre los más veteranos de la muestra había un triciclo De Dion. Los automóviles «vintage» estaban ampliamente representados. Varios Panhard & Levasor, Renault, Ballot o Voisin dejaban bien alto el pabellón de la industria gala. Por cuenta de la española cabe destacar el Salamanca de 1904, automóvil cuya carrocería



FUERA DE SERIE

SOBERBIO
Realmente lo es este Alfa Romeo RLSS de 1925 perteneciente a la colección Claret.



VINTAGE
Los automóviles Vintage estaban representados, entre otros, por este Voisin C-14 de 1929. Los accesorios formaban un buen complemento.



Integramente en madera, llama poderosamente la atención. Este vehículo forma parte de la colección Claret de Sils y tiene un motor monocilíndrico de 1.200 centímetros cúbicos. Otro representante español destacado era un Hispano Suiza 49 de 1925, mientras que entre los más atractivos en este apartado destacaban dos americanos: un Chrysler y un Packard. Este último, luciendo una restauración a la «americana», era tal vez el vehículo más llamativo de la muestra, en virtud de sus rutilantes y abundantísimos cromados. Se trata de un modelo 443 de 1928. Otro coche importante era un soberbio Alfa Romeo RLSS de 1925 perteneciente también a la Colección Claret.



El período inmediatamente anterior a la Segunda Guerra Mundial también estaba representado con dignidad y así sobresale un Delahaye 135 MS con carrocería Antém, mientras que más por su importancia sociológica que técnica cabe re-

DE COMPETICIÓN
Dentro de este apartado destacaba, con luz propia, este Bugatti 35 C del año 1928.



saltar un Citroën Traction movido por gasógeno.

Es evidente que el período de posguerra, los años cincuenta y sesenta, tenían como representantes más numerosos los deportivos británicos, alemanes, italianos y, claro está, los franceses. Jaguar, Aston Martin, Porsche, Mercedes, Alfa Romeo, Ferrari, Alpine o Facel Vega son marcas obvias de citar al referirse a este tipo de coches y de cada una de ellas había algún ejemplar digno de mención.

En un apartado separado, se ubicaban los automóviles de competición, amparados por una reproducción del famoso puente Dunlop de Le Mans. Entre estos coches cabe destacar un Ferrari 212. Este coche estaba datado incorrectamente como de 1947, por cuanto en esa fecha todavía no había salido Fórmula Uno o Dos alguno de Maranello. El modelo en cuestión debe de ser de los inicios de los cincuenta y terminó su vida deportiva en la Argentina, donde también le fue sustituido el motor. Muy atractivos dado su estado muy «en su jugo», como gustan decir los franceses, eran un Amilcar C6 de 1926, sendos Bugatti Brescia y 350 y un La Perle de 1921 aunque éste lucía una espectacular carrocería de reciente factura.

LOS COMPLEMENTOS

Activísimo y muy concurrido resultó el mercado de piezas y objetos relacionados con el automovilismo de colección. Allí los vendedores estaban absolutamente encantados con la numerosa afluencia de visitantes españoles, ya que éstos mostraron una notable predisposición a dejar ahí sus «pesetillas» en pos del recambio ansiado o del recuerdo deseado, cosa antes inusitada, ya que si no se iba con francos generalmente no «había nada que hacer».

Auto Moto Retro de Perpiñán ha alcanzado en ésta su tercera edición una sólida madurez, a la que no es ajena la activísima gestión llevada a cabo por Jacques Braneyre, el presidente del Antic Auto Club Catalán, que logra atraer a su recinto unas diez mil personas en tan sólo un fin de semana. ¡Y eso en tiempos de crisis!

José Luis Aznar

EL LARGUERO

de lunes a viernes
de 0:00 a 1:30 de la madrugada.

Cada noche José Ramón de la More-

na entra a fondo en la actualidad de-

portiva. Con buen humor, sin perder las

formas. Y el toque de Michael Robinson:

ENTRA EN JUEGO A MEDIA NOCHE.

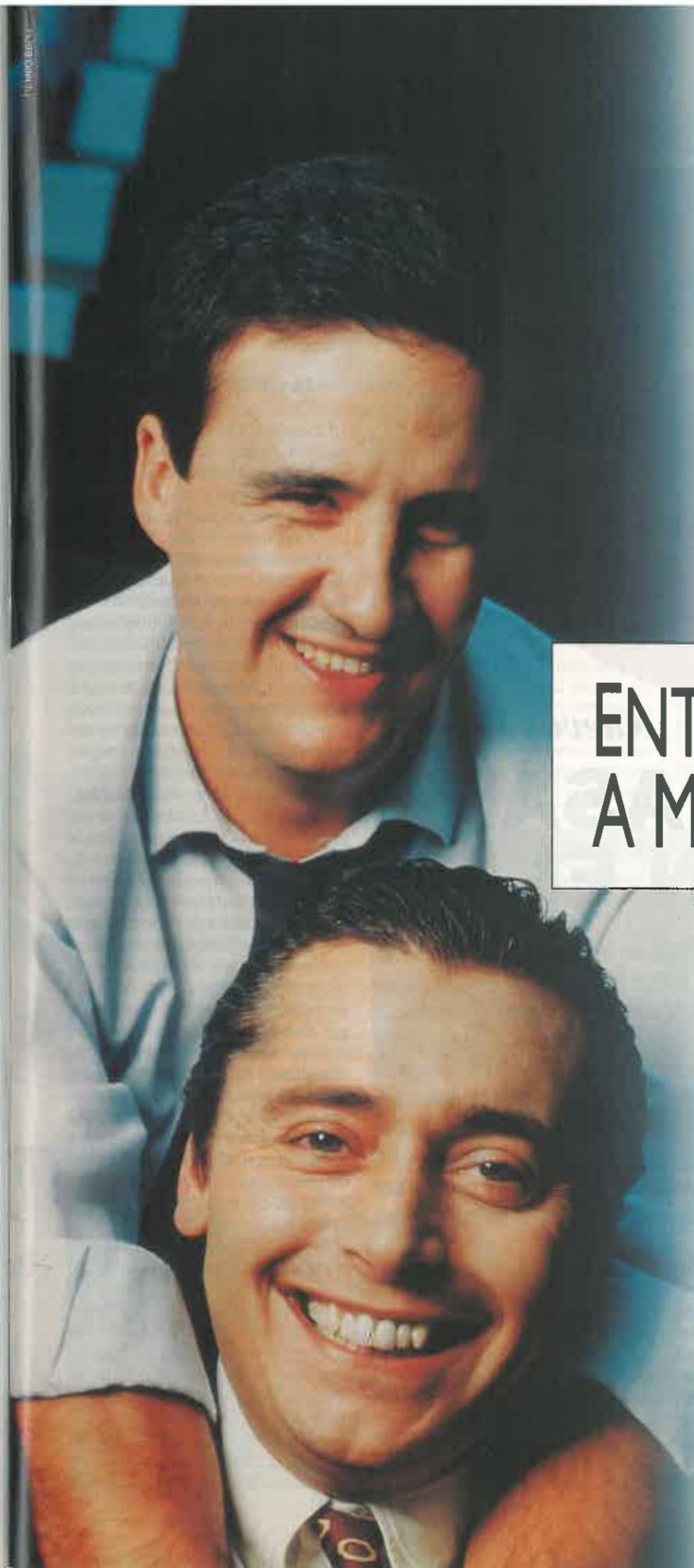
el último fichaje. Cada día, a media no-

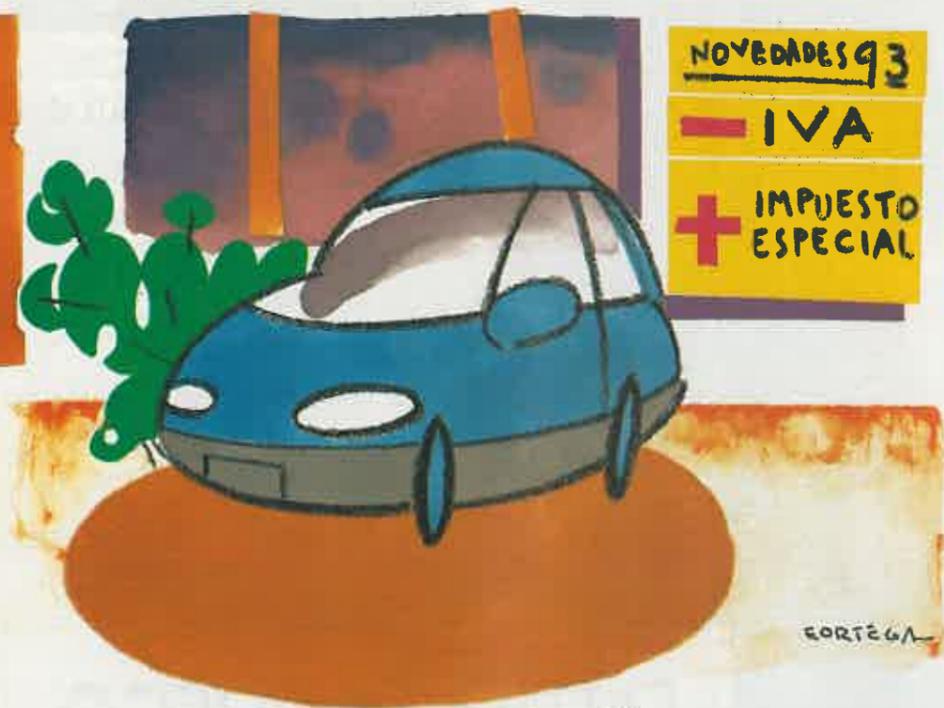
che, entra en juego en El Larguero. De

0:00 a 1:30, en la SER.



DONDE HAY QUE ESTAR





Nuevos Precios

QUE PASARA EN EL 93

La esperada bajada del IVA en enero de 1993 va a ser contrarrestada por la Administración Pública con un nuevo impuesto de matriculación que dejará el precio de los coches, poco más o menos, como están actualmente. Pero, otros muchos aspectos, como la aplicación de la tasa de matriculación en todos los vehículos todo terreno o la obligatoriedad del catalizador en todos los automóviles de turismo, va a cambiar, en buena medida, la situación del sector automovilístico en el próximo año.

TENIENDO en cuenta que el sector del automóvil supone en España más de un cincuenta por ciento de los impuestos que recauda Hacienda, no es de extrañar que la armonización europea del tipo impositivo del IVA al 15 por ciento, para el año 1993, haya sido «un duro golpe» para las voraces expectativas recaudatorias del próximo año.

Por este motivo, el Ministerio de Economía y Hacienda ha desarrollado un nuevo impuesto de matriculación que será aplicado a partir del uno de enero del 93 y que gravará la compra de los coches nuevos con un 13 por ciento más. Este 13 por ciento de matriculación, unido al 15 por ciento aplicado en concepto de IVA, supone que la imposición fiscal total se situará finalmente en el

mismo 28 por ciento que grava el IVA actual.

Con este nuevo impuesto de matriculación, lo que la Administración pretende, por lo tanto, es compensar los 150.000 millones de pesetas que dejaría de ingresar al bajar el IVA de los turismos del actual 28 por ciento al próximo 15 por ciento y que unificará el mercado europeo a principios del 93.

LA CRISIS DEL SECTOR

La excusa a la que se han acogido para aplicar esta mayor fiscalidad en el automóvil se centra en que este sector genera un gasto muy elevado en concepto de construcción y mantenimiento de infraestructuras y debe pagar más por ello. Lo que está claro es que en un momento de recesión económica, en donde el sector del automóvil es uno de los más afectados, la implantación de nuevas fórmulas impositivas no beneficia en absoluto la venta de coches nuevos y, obviamente, todos los fabricantes de automóviles se han mostrado en contra de esta nueva medida.

En cualquier caso, los más afectados no son los fabricantes de turismos sino los de modelos de todo terreno puesto que, esta tasa de matriculación, se va a aplicar también en este tipo de vehículos. Hasta la fecha, todos los todo terreno con un precio franco fábrica o frontera inferior a los 3.245.000 pesetas están gravados con un IVA de tipo medio que se establece en el 15 por ciento por estar considerados legalmente como vehículos de uso industrial o mixto. Sin embargo, a partir de enero, estos todo terreno van a tener el mismo gravamen del 15 por ciento de IVA y se les va a aplicar el correspondiente impuesto de matriculación, cambiando así de forma radical el tratamiento impositivo hasta ahora aplicado.

Las conversaciones mantenidas entre la Administración y los fabricantes de este tipo de vehículos, especialmente Nissan y Suzuki, por lo perjudicial que pudiera ser esta nueva medida, han hecho posible que se establezca un período transitorio de cinco años para aplicar escalonadamente la tasa de matriculación hasta el 13 por ciento. Así, en 1993, los todo terreno con un precio franco fábrica o frontera de me-

TODOS LOS CAMBIOS

- Aplicación del 15% de IVA.
- Nueva tasa de matriculación del 13%.
- Aplicación de la tasa de matriculación de forma escalonada en los todo terreno con precio franco fábrica o frontera menor a 3,2 millones de la siguiente manera: 1993, un 2%. 1994, un 4%. 1995, un 7%. 1996, un 10%. 1997, un 13%
- Los vehículos de importación usados con más de tres meses de matriculación y más de 3.000 kilómetros no pagan IVA.
- Vehículos industriales y ciclomotores están exentos del impuesto de matriculación.
- Catalizador obligatorio en todos los modelos de gasolina que se vendan nuevos.

nos de 3,2 millones gravarán en concepto de matriculación un dos por ciento, en el 94 un cuatro por ciento, en el 95 un siete por ciento, en el 96 un 10 por ciento y en el 97 se pagará el 13 por ciento. El resto de los todo terreno, es decir, los que tienen un precio superior, se mantendrán prácticamente como están ahora y cotizarán el 15 por ciento de IVA y el 13 por ciento de matriculación desde el primer momento. Todas las furgonetas cuya altura supere los 1,8 metros no pagarán la tasa de matriculación por considerarse de uso industrial. También estarán exentos de este impuesto todos los modelos derivados de turismo que sustituyan la fila trasera de asientos por una plataforma de carga y los cristales laterales traseros por paneles metálicos.

Los vehículos monovolumen no varían tampoco su tipo impositivo y también gravarán el 15 por ciento de IVA y su correspondiente 13 por ciento de matriculación, aunque algunos fabricantes como Nissan están haciendo toda la presión posi-

ble para que sus modelos (el Nissan Serena en este caso) sean eximidos de la nueva tasa puesto que tienen una altura de más de 1,8 metros.

Otro factor que encarecerá en menor medida el precio de los coches en 1993 será la incorporación del catalizador en todos los modelos que se vendan nuevos con motor de gasolina. Aunque la mayor parte de las marcas ya están equi-



LAS FURGONETAS CUYA ALTURA SUPERE LOS 1,8 METROS NO PAGARÁN LA SOBRETASA DE MATRICULACIÓN POR CONSIDERARSE DE USO INDUSTRIAL, AL IGUAL QUE LOS MODELOS DERIVADOS DE TURISMOS

pando dicho elemento en toda la gama y las versiones con mecánicas de más de dos litros ya lo incorporaban, el próximo enero marcará su obligatoriedad y todos aquellos modelos que no lo tienen todavía, es decir, los modelos de menos de dos litros de cubicaje, verán su precio aumentado en torno a las cien mil pesetas, que es el costo aproximado del catalizador.

A pesar de dicha obligatoriedad, las marcas disponen de una moratoria que les permitirá vender todos los vehículos sin catalizador que todavía tengan en stock, siendo así posible comprar todavía a principios de año algún modelo que no esté catalizado. Con todo esto, el panorama automovilístico nacional se presenta difícil para el próximo año. Si hace poco tiempo pensábamos que la llegada del 93 y nuestra incorporación plena a la Comunidad Europea supondría una mayor facilidad para adquirir un coche nuevo, ahora podemos contemplar como las nuevas medidas impositivas del Gobierno nos siguen dejando, una vez más, en el mismo sitio que estábamos, al norte de África. ○

Víctor M. Fernández

Lorenzo Ramaciotti, director general de Pininfarina

FERRARI DEBE MARCAR DISTANCIAS

Lorenzo Ramaciotti fue nombrado director general de Estudios e investigación de Pininfarina en enero de 1988. Desde esa fecha, ha dirigido el diseño de los Pininfarina Mythos, Chronos y Ethos. Pero quizá su trabajo de mayor responsabilidad sea el Ferrari 456 GT, el primer vehículo de fabricación en serie diseñado en Pininfarina bajo su mandato y con el cual pretende seguir marcando distancias.

COMO siempre sucede con los nuevos Ferrari, los entusiastas de la marca consideran que el 456 GT es magnífico, sin embargo, durante el Salón de París, se oyeron voces críticas que calificaban al nuevo 2+2 de Ferrari como una «ensalada» que mezclaba diferentes elementos de anteriores Ferrari. *¿Cómo contesta usted a estas críticas?*

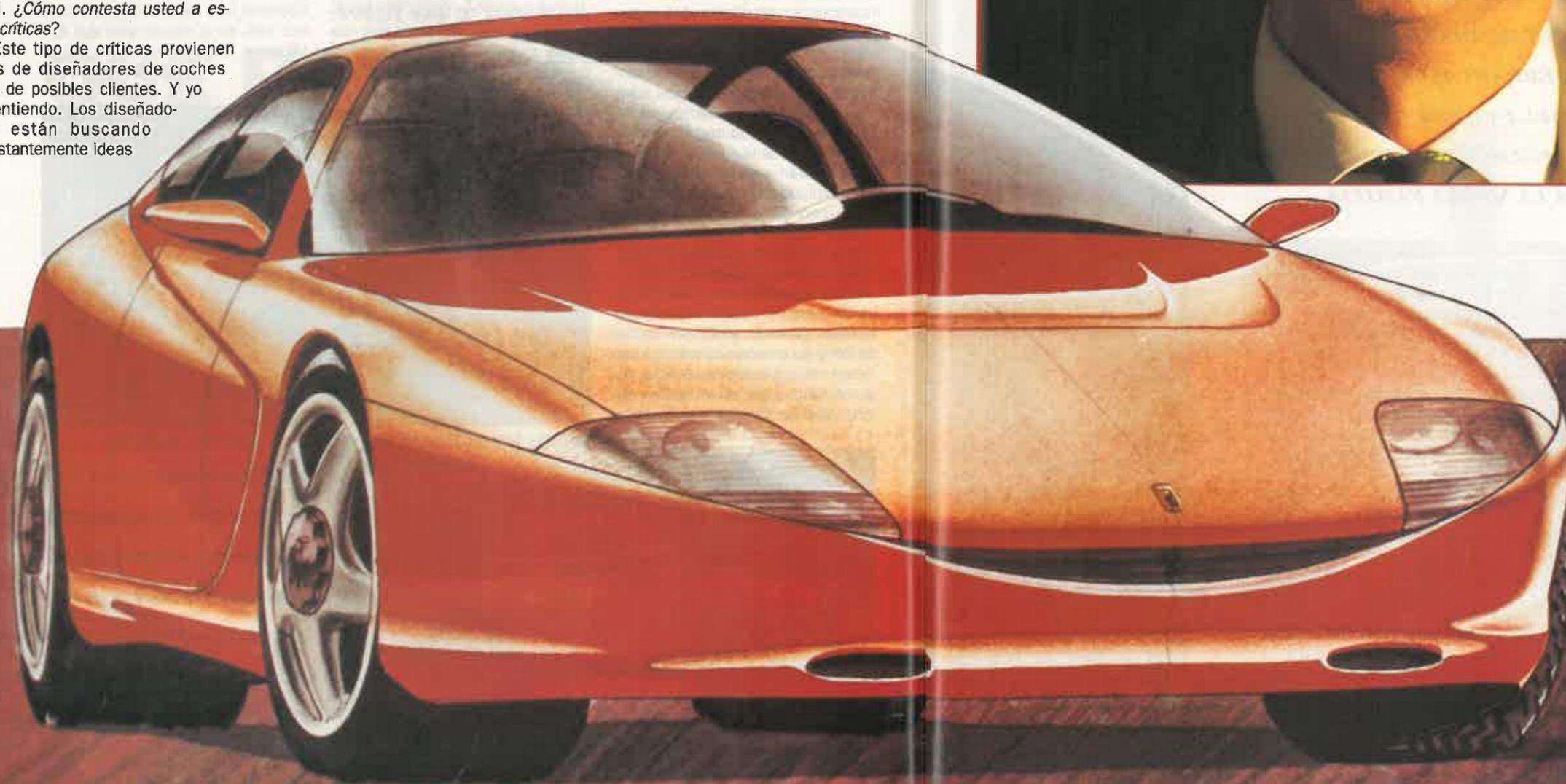
-Este tipo de críticas provienen más de diseñadores de coches que de posibles clientes. Y yo lo entiendo. Los diseñadores están buscando constantemente ideas

avanzadas y pueden esperar de cada nuevo Ferrari un avance similar al del Mythos. A nosotros nos gustaría poder hacer esto, porque resulta mucho más fácil diseñar un automóvil completamente nuevo, sin necesidad de prestar atención a la histo-

ria y herencia de una marca. Pero los clientes desean conducir un Ferrari que sea reconocible como tal inmediatamente y, además, que sea bonito. Como Ferrari ha desarrollado durante su existencia un claro y fuerte carácter, el público está



LORENZO RAMACIOTTI
El director general de Pininfarina se muestra satisfecho en esta entrevista del diseño del Ferrari 456 GT.



acostumbrado a reconocer estos coches por sus características típicas. De hecho, más que como una crítica, yo recibo estos comentarios como un halago, porque confirman que hemos alcanzado nuestro objetivo: diseñar un verdadero Ferrari.

- ¿No cree usted que el 456 GT es mucho más Ferrari de lo que lo fueron el Ferrari 400 y 412?

- Bien, como usted me pregunta muy directamente, debo contestar con franqueza. Según mi opinión particular, el Ferrari 400 era un coche muy bonito pero muy particular. Nosotros creemos que para mantener intacta la herencia de Ferrari debíamos partir de ese concepto para desarrollar el nuevo modelo.

- ¿Es éste el motivo por el cual la marca Ferrari decidió iniciar de nuevo el proyecto a finales del año 1989, cuando ya tenían listo, para comenzar la producción, el diseño

el 456 GT es el hijo del Ferrari F 40?

- Si no exactamente el hijo, ambos modelos pertenecen claramente a la misma familia.

- ¿Es ésta la razón por la cual cambiaron el diseño original de tres volúmenes por uno del tipo fastback?

- Para decir la verdad, nosotros no sabíamos qué íbamos a hacer cuando Ferrari y Pininfarina decidieron dejar de dar vueltas al primer proyecto y comenzar todo de nuevo. Con todo, el trabajo que habíamos desarrollado hasta entonces no era baldío, ya que nos permitía saber qué era lo que no debíamos hacer. El problema fue que en 1985 el proyecto del nuevo coche fue iniciado para sustituir al 412. Por el contrario, en 1989, nosotros comenzamos el diseño de un nuevo y único Ferrari 2+2. Durante el consiguiente pro-



PARA SER EXACTOS, NO SE PUEDE DECIR QUE EL FERRARI 456 GT SEA HIJO DEL F40, PERO SÍ SE PUEDE AFIRMAR QUE PERTENECEN A LA MISMA FAMILIA.

de un modelo de tres volúmenes clásico?

- Sí, éste es uno de los motivos por los que comenzamos desde cero otra vez. De todos modos, hubo más razones. Otras prestigiosas compañías y algunos fabricantes japoneses decidieron entrar en este segmento del mercado y nosotros nos sentimos obligados a marcar las distancias que Ferrari siempre ha mantenido.

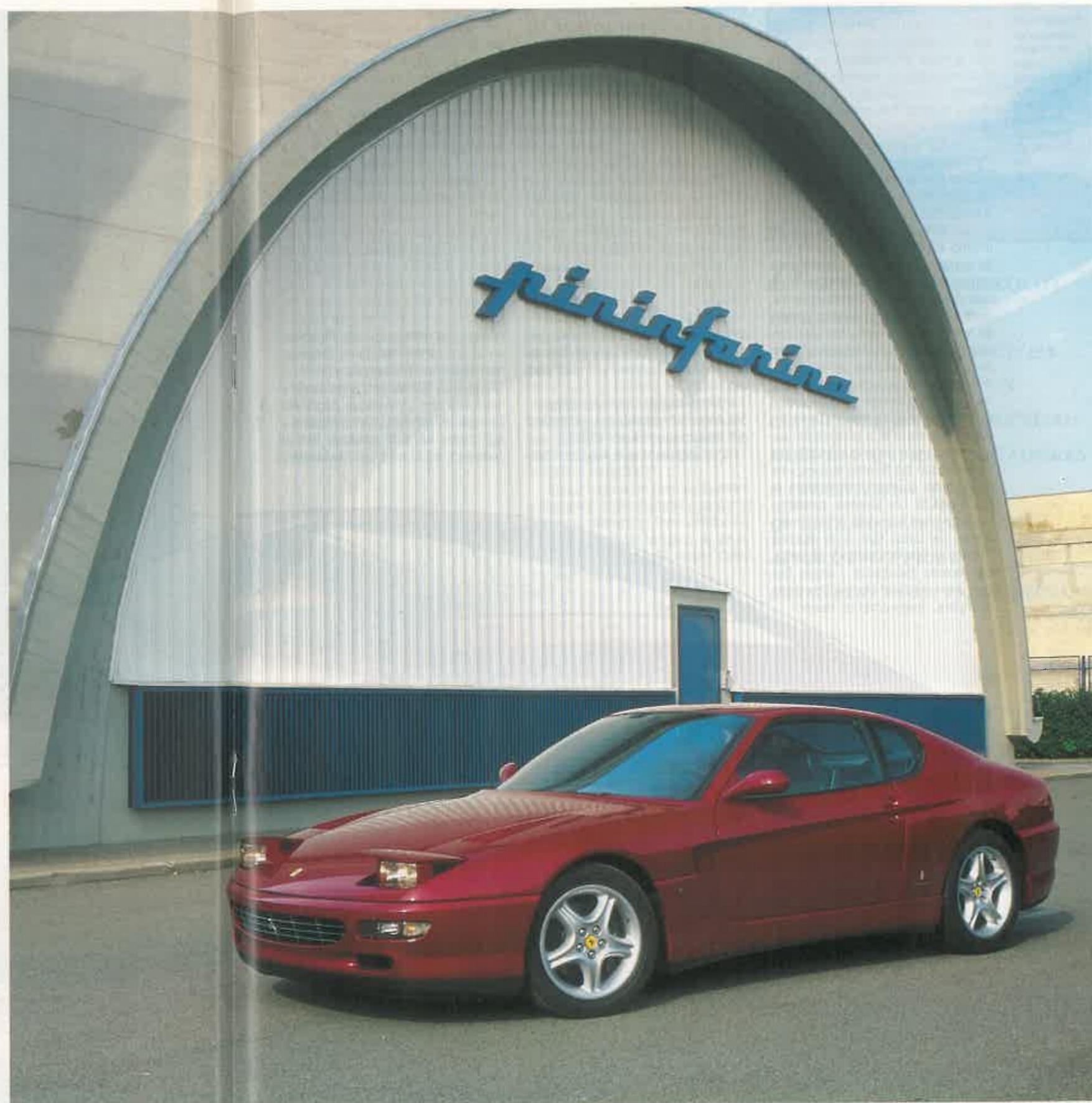
Al mismo tiempo, a finales de los ochenta, Ferrari fue desplazando más y más el «centro de gravedad» de su oferta hacia unos coches más deportivos, como el Testarossa, el GTO y el F 40. Era evidente que los clientes de Ferrari querían coches verdaderamente deportivos y nosotros pensamos que también el 2+2 debía ser un verdadero deportivo.

- ¿Se puede decir, entonces, que

ceso de investigación, tomó preponderancia la idea de un deportivo de dos volúmenes, pero también trabajamos con numerosas propuestas centradas en una carrocería de tres cuerpos.

- Las decisiones de colocar la caja de cambios sobre el eje trasero y de rediseñar el motor para reducir su altura, ¿se tomaron también a causa del desarrollo de un nuevo proyecto?

- Sí, así fue. Los únicos puntos fundamentales que mantuvimos durante el proceso completo fueron que el nuevo vehículo debía ser un 2+2, movido por un motor de doce cilindros en V situado sobre el eje delantero y con tracción en las ruedas posteriores. Durante el desarrollo de la mecánica y la carrocería, el diseño ha evolucionado con un constante y constructivo diálogo entre diseñadores e ingenieros. Todos

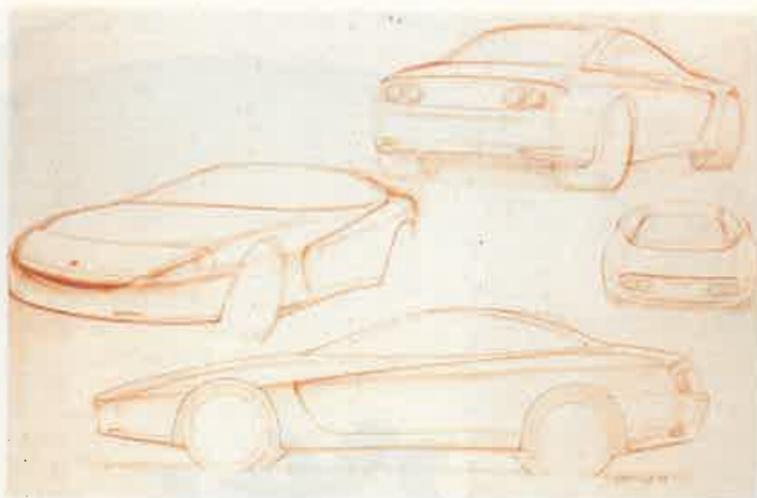


DOS VOLÚMENES
Aunque se realizaron estudios sobre varias opciones, finalmente triunfó la versión de carrocería de dos volúmenes.

queríamos alcanzar un brillante, potente y atractivo Ferrari diseñado por Pininfarina. Sirva como ejemplo que durante el desarrollo, la distancia entre ejes se incrementó 50 milímetros para aumentar la habitabilidad y mejorar las proporciones del coche.

- En París, algunos jóvenes diseñadores sugirieron que Pininfarina estaba siguiendo las tendencias japonesas en favor de las líneas redondeadas. ¿Qué contesta a ello?

- La respuesta es simple y usted mismo explica en su pregunta qué es lo que sucede. Esos comentarios a los que alude provienen de jóvenes diseñadores. Probablemente, ellos tienen esta impresión porque en los últimos tiempos los fabricantes japoneses han invadido el mercado con automóviles de líneas redondeadas. Yo no estoy sorprendido de que las jóvenes generaciones que no se hayan molestado en echar un vistazo a la historia del automóvil puedan creer que Mazda haya inventado las formas suaves y redondeadas cuando introdujeron el Miata (MX-5). Los jóvenes, probablemente, nunca han visto ni oído nada acerca del Lotus Elan o de muchos Ferrari, en los cincuenta y sesenta, con formas esculpidas y líneas fluidas, por no hablar de muchos otros ejemplos. Seguramente tam-



co han sido capaces de darse cuenta de que el Testarossa y el 348 están llenos de curvas y líneas suaves.

- Sin embargo, hay una diferencia entre el tratamiento estilístico del Testarossa y el del 456 GT.

- Por supuesto que hay una dife-

rencia. Hay diferencias significativas en la utilización, función y arquitectura entre un Testarossa y un 456 GT. El 456 GT es un coche largo y habitable con un enfoque deportivo y elegante, por tanto tan compacto y ágil como ha sido posible. Por el contrario, el diseño del Testarossa

tiene que llevar como bandera la potencia y la estabilidad. Hay algo peculiar en la forma en la que los italianos tratan las superficies. Es difícil encontrar un modelo italiano de líneas suaves que parezca pesado o fofo. Nuestros coches siempre combinan de forma natural formas suaves, sostenidas por líneas de tensión que constituyen la característica principal de estos coches.

No resulta difícil observar esto en el 456 GT. El enlace entre la línea del techo y la zona trasera no es de radio constante, pero está bien definido para conferir esbeltez al conjunto. Otras características, como las ruedas anchas y las entradas y salidas de aire son parte de la herencia Ferrari y dan carácter y estilo al diseño de la carrocería.

- Respecto al diseño del interior. ¿No resulta demasiado conservador?

- Si se mira el interior del 456 GT desde el punto de vista del diseño industrial no hay nada en él real-

mente futurista. Sin embargo, tiene que estar de acuerdo con que no hay nada situado a trasmano o de forma inadecuada. En realidad, nuestro objetivo era proyectar un interior que combinara simpleza de formas con sofisticados materiales de calidad, buen acabado y cuidado en los detalles.

Optamos por un diseño simple que quizá no ofrezca un estilo espléndido, pero que tiene el mérito de dejar más espacio y procura una amplia sensación de habitabilidad. Son formas cálidas que permiten alcanzar una alto nivel de calidad en el acabado de todos los componentes forrados en piel y que, déjeme no subestimar el problema, no añaden peso al coche. Por otro lado, aún no se ha visto el coche a la luz del día y en la carretera. Quizá en ese entorno modifique su impresión.

- ¿Cree usted que parecerá más bonito en un entorno más natural que en un Salón o en un museo (lugar donde tuvo lugar la primera presentación estática)?

- Estoy seguro de que se quedará gratamente impresionado cuando lo vea en la carretera. Pero conducirlo en autopista o en la pista de pruebas de Fiorano es aún mejor. Créame, éste es un gran Ferrari. ○

Glancarlo Perini



DURANTE EL DESARROLLO DE LA MECÁNICA Y LA CARROCERÍA, EL DISEÑO HA EVOLUCIONADO CON UN CONSTANTE Y CONSTRUCTIVO DIÁLOGO ENTRE DISEÑADORES E INGENIEROS. TODOS QUERÍAMOS UN POTENTE Y ATRACTIVO FERRARI DISEÑADO POR PININFARINA.



WATERMAN

PUERTO que escribir es un placer, la firma Waterman enriquece su colección con dos grandes novedades: la pluma y el bolígrafo Man 100 Patrician, reedición especial de uno de los mayores éxitos de la historia de la pluma estilográfica y, por supuesto, de la prestigiosa marca.



NOVEDAD WYNN'S

PROQUIMETAL, distribuidor para España de Wynn's, ha instalado una red de máquinas expendedoras automáticas de sus productos para el cuidado y mantenimiento del automóvil, en estaciones de servicio. Con ello pretende ofrecer una mayor rapidez y un máximo servicio Wynn's las 24 horas del día.



EUROPAGES

Se acaba de publicar la 10ª edición de Europages en castellano, un directorio que reúne los datos para contactar con más de 150.000 empresas de 15 países de todo el continente. En esta edición figuran exactamente 8.094 Pymes con domicilio en España, 600 más que en la edición anterior. Es, por tanto, una guía muy eficaz para contratar y ofrecer productos y servicios por todo el continente europeo.



SPORT - RACK

ESTA marca canadiense de portaesquíes semi-universales, con una nueva tecnología de fijación, presenta un gran número de ventajas: un montaje rápido y fácil (10 segundos); todas las partes metálicas son de acero inoxidable; su precio es

económico y transporta esquís alpinos, con funda Snow y, además de las tablas, pueden fijarse los bas-

tones. Igualmente, para mayor comodidad, no precisa ningún tipo de herramientas para su instalación.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off	1.897.500	1.588	54	114			382,7					Serie		
ACM Off TD	2.112.800	1.588	70	147			382,7					Serie		
ACM Off TD E	2.417.000	1.588	70	147			392,7					Serie		

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Velocé	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 1.7 ie América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
75 1.8 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	60.800		80.896
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	60.800		80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474		105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5		Serie	Serie	Serie	Serie		105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5		Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.108.600	1.397	54	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	54	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.673.595	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.718.100	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ASIA MOTORS														
Rocsta 1.1i G	2.233.849	1.789	85	159			360,5					Serie		Serie
Rocsta 2.1i D Básico	1.932.610	2.184	72	138			360,5					Serie		Serie
Rocsta 2.1i D	2.284.734	2.184	72	138			360,5					Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	2.790.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.250.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.455.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.000.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6	4.125.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.670.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 1.9 TDI	2.925.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.274.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.556.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.754.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.580.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6	4.425.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.700.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.035.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 S4	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.265.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	3.990.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.180.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	4.980.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.700.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	3.805.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.580.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.130.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.170.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.045.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	9.350.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	9.350.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	10.350.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	S					

PRECIOS NUEVOS



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
El modelo más joven y dinámico de la marca Volkswagen disfruta ahora de un descuento de hasta **150.000 pesetas.**

Passat:
En estos modelos se ofrece ahora un descuento de **200.000 pesetas.**

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 1.8i	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 16V	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.	1.095.032	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.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S.A.

Calle _____

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

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

Precio suscripción _____

España _____ 14.560 ptas. América, África _____ 35.256 ptas.

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas. Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas.

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, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.L.	—	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	960	880	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	960	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 Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	1010
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	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
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1580	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
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316i	—	1350	1220	1060	990
316i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318i	1620	1530	1400	1200	1060
318i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318i S	1900	1710	—	—	—
318i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320i	1890	1760	1620	1450	1280
320i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320i Touring	2730	2460	—	—	—
320i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1780	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325i	2400	2230	2060	1890	1760
325i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520i	—	—	—	—	980
520i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525i	—	—	—	—	1270
525i/530i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528i	—	—	—	—	1440
M535i	—	—	—	—	2120
535i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730i	4150	3700	3330	2970	2670
735i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CSi	—	3790	3420	3100	2660
M635i	—	5020	4640	4070	3510
850i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Meheri 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 T2S	880	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980				

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	360	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y 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
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 1.5	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta C 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CL 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CL 1.4 3p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	560
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	850	—	—
Escort NSI	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	860
Quint CL 1.4 y 1.6	—	—	—	850	720
Quint Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Quint Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Quint Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Quint GLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Quint Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Quint GT y Millennium 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 Sport 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Quint CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Quint CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Quint Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Onón Ghia 1.6 i Cat	1570	—	—	—	—
Onón CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onón Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra CL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra CL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1530	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra CL 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 XRA y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XRA 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra GLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600

JAGUAR					
MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3870	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA					
MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fire	—	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	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	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 B.32	—	—	—	4330	3330
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Decra 1.800 ie	1460	1310	—	—	—
Decra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Decra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Decra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ					
MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	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	3590	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4560	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
280 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	3180
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	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
500 SEC	6580	5690	4700	4230	3760
560 SE	8230	7060	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL					
MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSI	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 3p	1240	1080	950	—	—
Kadett GSI 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fis	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 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
Vectra 1.0	670	570	510	430	340
Vectra Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Vectra Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Vectra 1.3 3p	870	750	670	570	510
Vectra Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Vectra Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Vectra GSI	1070	920	780	700	—
Vectra GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Vectra 1.3 4p	920	790	710	600	540
Vectra GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Vectra Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Vectra GL 1.2 5p	870	740	670	570	510

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1060	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R21 TXI	1820	1640	—	—	—
R21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R21 Turbo DX	1780	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R25 V6	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TXE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE Quadra	2400	2050	1850	1570	1140
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 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	660	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitessa	—	1050	950	850	750
214 Si	—	1240	1120	—	—
214 GS I	—	1400	1260	—	—
216 GS I	—	1570	1400	—	—
116 GTI	—	1720	—	—	—
414 GSI	—	1450	—	—	—
416 GSI	—	1500	—	—	—
416 GTI	—	1700	—	—	—
820 Si	—	2300	2000	1700	1500
827 Sterling	—	2900	2500	2200	1900
827 Vitessa	—	2900	2500	2200	1900
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	800	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EF 2.0	—	1150	1000	850	720
Montego Mayfair	—	—	—	—	750
Montego 1.6 SL	—	1000	900	800	—
Montego EF 2.0	—	—	—	—	900
Montego GSI 2.0	—	1150	1000	900	—
Montego GTI 2.0	—	1200	1050	950	—
Montego Estate 2.0 GTI	—	1250	1100	1000	900
Montego DSL Turbo	—	1250	1100	950	—

SEAT

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

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. D.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 SXI 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	990	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	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	860	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	860	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 GLXD	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 EXD 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 C 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	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	890	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 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.8 CL D Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1680	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 GX 5	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
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	860
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	—	1320	1180
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	960	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	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	—	1530	1300	1070	860
740 Mastery 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	—	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	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1380	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 2.3i STW	2500	—	—	—	

¡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.

PORSCHE Carrera 4, 1991, todos extras, alarma, Hi-Fi 2, airbag, control velocidad, climatizador, techo, cuero, 6 meses garantía. Tel. (91) 352 04 25.

RENAULT Turbo 1.6 EV, blanco, impecable, serie numerada 1417, kit 200 CV, autoblocante, relación cerrada. Teléfonos (91) 571 54 63/ 571 86 72.

MERCEDES familiar 300 TD W 123/86, extras, muy cuidado, 1.950.000 ptas. Tels. (91) 446 28 27 y 316 99 37.

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

PONTIAC Transport M-MV, 10.000 km., 3.300.000 ptas., coque, coche o moto como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 605 09 60.

BMW M3, vendo, rojo, 60.000 km., impecable, M-KK, 3.800.000. Coche o moto como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92.

CANYON Mercedes, todo terreno, año 88. Tel. 776 09 39.

F. TOMÉ, S. A. Seat Ibiza SKI, año 89, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Señor Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

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

F. TOMÉ, S. A. Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, año 87, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

F. TOMÉ, S. A. Nissan Trade, mixta, techo alto, año 87, impecable, por sólo 590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

F. TOMÉ, 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. TOMÉ, S. A. Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

PACIFICO. Citroën BX GTI, negro, M-MV, A/A, ABS. 990.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

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. TOMÉ, 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. TOMÉ, 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

New Mode

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

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 12 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sus Mora Echevarría Corras Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
Pº de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

PACIFICO. Opel Corsa 1.2 GL, 4P, plata, año 88, radio, elevadas eléctricas y cierre centralizado, 695.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Fiesta 1.4 CLX, 5P, rojo, M-MU, seminuevo, 20.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra Cosworth, procedencia de concurso, 3.350.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.6i Cabrio, blanco, capota eléctrica, año 92, 42.000 mensual. Teléfono (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. Renault 11 GTL 5 V. M-HX, blanco, magnífico estado, 595.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Toledo 1.8i GL, rojo, M-MP, aire acondicionado, garantía de la marca, 34.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 309 GR, M-JC, gris-met., garantizado, 19.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 5 S GTL, blanco, año 89, 17.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 19 TS, 5P, blanco, M-MT, con radio-casete, 1.125.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 21 Nevada, gris-met. M-MT, 995.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Ibiza SKI, rojo, M-MX, pocos kilómetros, 695.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

AUTOMOVILES PACIFICO

MUCHOS COCHES DONDE ELEGIR
FACILIDADES DE PAGO HASTA 60 MESES

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

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

EXPOSICIÓN 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

PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, una auténtica joya, 895.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Alfa 75 1.8, plata, año 87, un único propietario, 20.000 mensas! Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Fiat Tipo 1.6 V, M-LC, azul-met, precioso, 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

VENDE o cambio Golf Rally, nuevo. Tel. (91) 144 26 82.

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

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

BMW 535 i, año 88, 3.200.000 ptas., garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

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

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

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

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

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

MERCEDES 300E, año 87, 2.390.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

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

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

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida,

VAROSA
C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 606 51 49 - 606 15 11
FAX: 607 67 05

QUADS

MERCEDES 300-E, año 88, 2.790.000 ptas., garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

FORD Escorpio GHIA 2.5 Turbo Diesel, año 91, 2.100.000 ptas., garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

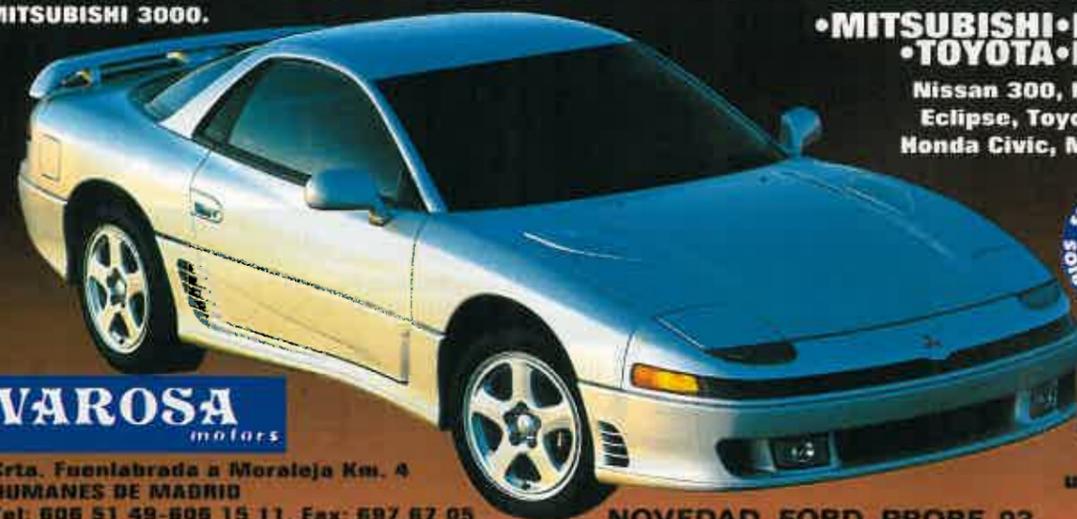
da, elevallas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

VAROSA
C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID

HONDA CIVIC

Motor 16

MITSUBISHI 3000.



VAROSA
motors

C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 607 67 05

**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

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



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, disfrútalo 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.

IMPORT-DIR S.A.

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

ECLIPSE GSX.

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

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

Motor 16

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 1.6 GLX, 5 puertas	90	27.000	725.000	Opel Calibra 2.0i F.E.	92	13.000	2.650.000
Seat Ibiza Crono AA	89	32.000	790.000	Peugeot 106 XT 1.4	92	7.000	1.125.000
Seat Ibiza SKI	90	23.000	890.000	Peugeot 405 SRL F. Equip	90	32.000	1.650.000
Nissan Primera 2.0 GLX, AA	91	17.000	1.725.000	Citroën AX 11 TRE	91	12.000	685.000
Audi Coupé 2.2 E, AA	90	21.000	2.650.000	Citroën AX 14 TRS, AA	91	15.000	880.000
Audi 90 2.2 E, AA	88	43.000	1.690.000	Citroën AX GT, AA	91	19.000	980.000
Audi 100 CD, AA	89	41.000	1.750.000	Citroën ZX 1.9 D Advantage	92	13.000	1.275.000
Fiat Uno 45 S	89	36.000	645.000	Ford Fiesta XR3i	92	10.000	1.275.000
Fiat Uno Turbo, I.E.	90	18.000	1.100.000	Ford Escort 1.3 CLX	91	15.000	980.000
Fiat Tempra 1.4	91	10.000	950.000	Ford Escort XR3i Cabriolet	91	14.000	1.875.000
Renault Supercinco Baccara, AA, cuero	91	12.000	1.050.000	Ford Orion 1.8 Ghia	91	16.000	940.000
Renault 19 TSE, AA	89	32.000	1.125.000	Ford Orion 1.8 D, AA	90	28.000	1.075.000
Renault 19 TXE	89	38.000	1.050.000	Ford Sierra XR3i F.E.	92	15.000	1.875.000
Renault 19 TSE Charmade, AA, DA	90	21.000	1.275.000	Ford Sierra 2.0i Ghia, F.E.	91	21.000	1.875.000
Renault 21 TXE, AA	88	45.000	1.175.000	Ford Sierra 2.0 Ghia, AA	89	36.000	1.275.000
Renault 21 TXE Nevada, 7 plazas, AA	88	47.000	1.425.000	Alfa Romeo 33 1.3 S	87	47.000	690.000
Opel Corsa City	91	15.000	625.000	Alfa Romeo 75 1.8 IE, AA	89	36.000	1.275.000
Opel Corsa 1.2 S, Sp.	91	10.000	750.000	Volkswagen Polo Coupé GTI	91	18.000	875.000
Opel Corsa 1.4 Joy Sport	91	9.000	890.000	Volkswagen Golf GTI 90 CV, AA	87	50.000	990.000
Opel Corsa 1.4, 4 puertas	91	11.000	870.000	Volkswagen Golf GTI 16 V, F.E.	88	43.000	1.375.000
Opel Corsa GS	91	8.000	1.025.000	Volkswagen Golf GTI Cabriolet, AA	90	27.000	1.775.000
Opel Kadett Top 1.6, AA	88	32.000	925.000	Volkswagen Passat 1.8, 16V, F.E.	89	32.000	1.690.000
Opel Kadett GSI, AA	90	26.000	1.450.000	Volvo 345 2.0i, AA	91	14.000	1.275.000
Opel Vectra 2.0, GT, F.E.	92	15.000	1.975.000	Suzuki Vitara, F.E.	91	10.000	1.775.000
Opel Vectra 1.6 V, F.E.	91	12.000	2.350.000	BMW 520i, F.E.	92	13.000	3.450.000

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

VENDO Nissan Serena LX procedente de concurso, cero kilómetros, 2.000.000 ptas. Preguntar por Carlos. Tel. 741 10 50 (tardes a partir de las 8 horas).

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.

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

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, 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.

BMW 325 I, Cabrio, negro diamante, llantas BBS, impecable estado, gran oportunidad, 2.350.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

CITROËN AX 14 TRS, 30.000 km., impecable estado, buen precio, M-JG. 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.

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

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.

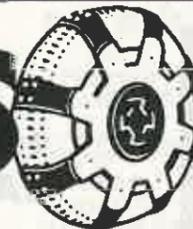
VW Escarabajo 1200, techo corredizo original, recién restaurado, 500.000 ptas. Tel. 725 86 22.

LANCIA Y 10, semi-nuevo, M-KN, 590.000 ptas. Teléfonos (91) 725 86 21/2.

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

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

CON SPIKES SPIDER



LLEGUE ANTES Y CON LAS MANOS LIMPIAS



1- Retirar el embelbecador del centro, universal que previamente ha sido montado.



2- Colocar SPIKES SPIDER y fijar con un simple "clic" el disco de bloqueo.

¡Son 30 segundos!

SPIKES SPIDER es el sistema más fácil de controlar el hielo y la nieve. Para montar SPIKES SPIDER no es necesario mover el coche ni tocar la nieve o el barro. Olvídense de las cadenas y pásese a SPIKES SPIDER.

Importador exclusivo para España



Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28



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.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS: TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

Motor 16

Motor 16



TRANSPORTA TUS SKIS CON LA ULTIMA NOVEDAD!!

- 1.- INGENIOSO
- 2.- RAPIDO DE INSTALAR
- 3.- FACIL DE MONTAR
- 4.- AERODINAMICO

- FABRICADO EN ACERO INOXIDABLE Y P.V.C.
- TRANSPORTA: SKI ALPINO, SNOW, SKI NORDICO, SKI Y BASTONES CON FUNDA.



SIN HERRAMIENTAS



MADE IN CANADA

PROME

Productos y Muebles, S.A.

Tel: (93) 946 28 11
846 28 30
Fax: (93) 946 17 44

SportRack SYSTEM

EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO

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) Clásico.
- 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)

4X4 MADE IN USA

- GRAN CHEROKEE LIMITED V-8 NEGRO 220 HP
- GMC JIMMY 4 PUERTAS V-6 VERDE 200 HP
- CHEVROLET BLAZER SPORT V-8 ROJO 215 HP
- GMC TYPHOON V-6 ROJO 280 HP

¡DISPONIBILIDAD INMEDIATA! FULL EQUIP!!

ASOCIADOS

TEL: (93) 2 80 34 85 / (93) 2 80 03 52
FAX: (93) 2 80 02 92

PEUGEOT 205 GTI A/AC M-JU, perfecto estado, garantía, 1.075.000 pesetas, 150.000 ptas. de entrada y 36 meses a 34.377 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.
FIAT Uno 45, año 90, gris-metalizado. Tel. 549 64 71.

OPEL Omega 2.0 GLS Diamond, full equip, M-JN, grafito, inmejorable estado, 1.500.000 ptas., garantía, máximas facilidades. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.
FORD «A» 1930, descapotable, perfecto estado, 2.000.000 ptas. Tel. (91) 898 90 21.

DELTA Integrale, 16V, volcado, documentado, 44.000 km. 350.000 ptas. Teléfono (976) 22 10 26. De 14.30 a 15.30 horas.
BMW 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 1.950.000 ptas. Tel. (91) 725 80 21.
BMW 325i, 4 puertas, dic. 85, blanco, impecable, véalo a toda prueba, 1.300.000 ptas., urge, particular. Tel. (93) 430 48 27.

VENDO BMW-M3, impecable, urge dinero, 2.700.000 ptas. Tel. (985) 59 71 07.
MERCEDES Benz turismo, modelos 170 «Lola Flores» y 190, años 1951 y 1957. Teléfono (941) 24 34 06.
AUDI 100 cc. Diesel, azul-met., año 86. Tel. 549 64 71.

ALFA 75 2.0, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.
BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.
CITROËN AX 11 RE, 5P, año 88. Teléfono 549 57 88.

FORD Fiesta, año 88, rojo, 56.000 km. Tel. 549 57 88.
LIMOUSINE Ford Lincoln, blanca, año 89. Tel. 549 64 71.
LANCIA Integrale, año 89. Tel. 549 57 88.
MERCEDES 300-E 24 V, año 90, full equip. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300-E, full, 38.000 km. Tel. 549 57 88.
PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.
AUDI 100 S-4, año 92, cuatro años de garantía oficial. Tel. 715 35 50.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION NUEVOS

- 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 4.590.000 PESETAS
- FORD EXPLORER XLT V6 4.0 LITROS, 160 CABALLOS DE POTENCIA, FULL OPTONS (PIEL, ASIENTOS ELECTRICOS, AIRE ACONDICIONADO, CIERRE CENTRALIZADO, ETC), ENTREGA INMEDIATA 3.600.000 PESETAS
- PONTIAC TRANS SPORT GT V6 3.8 LITROS, 165 CABALLOS DE POTENCIA (1 FILAS DE ASIENTOS, RADIO CASSETTE STEREO, AIRE ACONDICIONADO, ETC), ENTREGA INMEDIATA 3.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI ELIPSE GSX 4 CILINDROS 16V 2.0 LITROS TURBO 4*4, 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 B-W. FULL EQUIP. 3.000.000 PESETAS
 - NISSAN 300 ZX DICIEMBRE 87, 42.000 KM, FULL OPTION (PIEL, AIRE ACONDICIONADO, RADIO CASSETTE STEREO, ETC) IMPECABLE 2.450.000 PESETAS
 - JEEP CHEROKEE LIMITED OCTUBRE 91, 19.000 KM, FULL OPTION, 3.300.000 PESETAS
- TEL. (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H. Y 16 A 17.30 H.)
FAX (93) 752 02 48

PARTICULAR VENDE BMW 325I COUPE

6 MESES 1200 KM
IMPECABLE MUCHOS EXTRAS
TEL: (943) 21 88 64
MUY INTERESANTE

BMW 635 CSI
AUTOMATICO
8.000 KMS M-MK
P.V.P. 6.000.000 PTAS

JAGUAR XJS V12
CABRIOLET AUTOMATICO A ESTRENAR
P.V.P. 10.000.000 PTAS

BMW 745 IA
AÑO 84
FULL EQUIPO
P.V.P. 1.600.000 PTAS

MERCEDES 500 SE
AÑO 84
FULL EQUIPO
P.V.P. 2.500.000 PTAS
TEL 952- 23 17 18

SEVEN DE **KAWASAKI ZXR '92**
7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72



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. Envíos contra reembolso a toda España. Tel. (91) 564 22 91.
SEAT Málaga inyección, año 88, un año de garantía, 650.000 ptas. Tel. 715 35 50.
RANGE Rover Vogue Aut. año 90, 30.000 km., 3.600.000 ptas. Tel. 542 06 09.

HONDA CBR 600 F
M-JW
15.000 KM
MUY CUIDADA.
ROJA Y NEGRA.
550.000 PTAS
PEDRO TFNO: 3 48 40 11

OPEL CORSA 1.3 GT M-JV
32.000 KM
PERFECTO ESTADO.
725.000 PTAS
ALFONSO
TFNO: 4 07 27 00
EXT:713

PORSCHE 944
FULL EQUIP
OPORTUNIDAD
3.000.000 PTAS

PORSCHE 911 SC TARGA
MUY BUEN ESTADO
2.500.000 PTAS
TEL 7 26 54 38 (CARLOS)

AUDI 100 2.8 E V-6 M-MD
25.000 KM
COMPACT DISC.
PERFECTO ESTADO
3.500.000 PTAS
ALFONSO
TFNO: 4 07 27 00 EXT:713

MITSUBISHI MONTERO V-6 3000 MITSUBISHI MONTERO TDI 2.5



FULL EQUIP-ENTREGA INMEDIATA AGENCIA TECNICA DE IMPORTACIONES.
C/Tres Cruces. 8, Madrid 28013.
Tel: 531 32 80, Fax: 522 47 19.

MARCA LIDER

En el tratamiento, protección y renovación de carrocerías e interiores del automóvil, revolucionario producto que triunfa en Europa

BUSCA

DISTRIBUIDORES EN EXCLUSIVA
Introducidos en el ramo del automóvil y/o la náutica
TALLERES APLICADORES
Para nuestros productos

- Ofrecemos*
- Alta rentabilidad
 - Formación técnica
 - Apoyo publicitario

INTERESADOS, COMUNICAR POR FAX AL Nº (06) 6 80 43 19

¡MÚLTAS! 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.

AUDI 90 Sport, año 90, 20 V, Quattro, 2.500.000 ptas. 18 meses de garantía. Tel. 715 35 50.
VENDO Audi 90, 20 V, Quattro nacional, año 89, garantizado, 1.900.000 ptas. Tels. 646 24 39, casa. Oficina, 715 28 19.

¡ANUNCIESE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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 _____



EL ATAQUE DE LOS MIERCOLES.

TODOS LOS MIERCOLES CON CAMBIO 16, UN COMPACT DISC DE LA "COLECCION CLASICOS DE SIEMPRE".

Cambio 16 ataca todos los miércoles con una de las colecciones más valiosas de todos los tiempos: "Clásicos de Siempre". Lo mejor de Mozart, Rimsky-Korsakov, Berlioz, Dvorak, Johann Strauss, Vivaldi, Chopin y Beethoven.

Esta semana el Compact Disc de Rimsky-Korsakov con Scheherazade por la Orquesta Sinfónica de Munich.

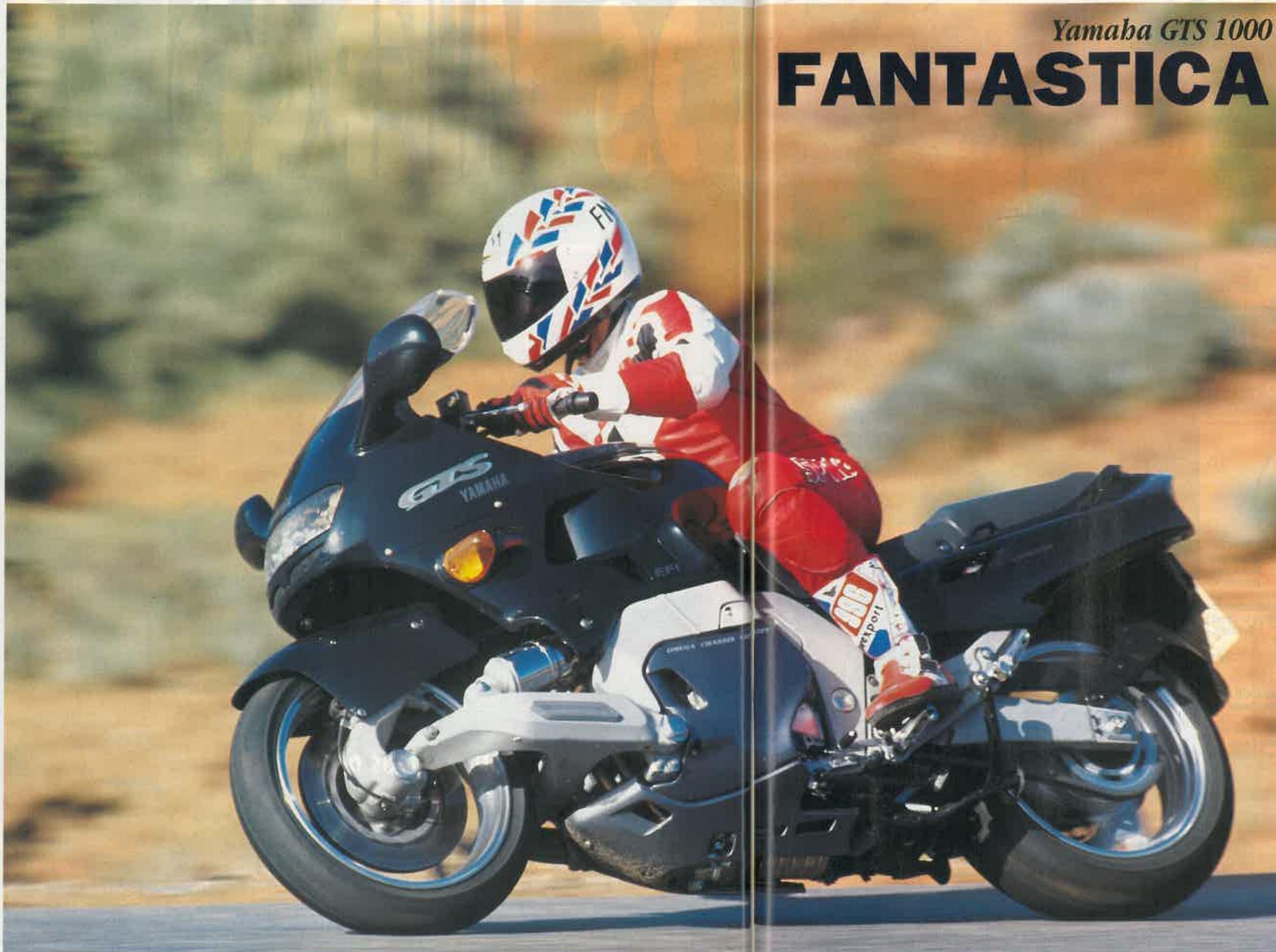
Y recuerde, para que no le dé un ataque reserve todos los miércoles Cambio 16 en su Kiosco.

COLECCION
CLASICOS
de SIEMPRE

cambio

DGT Ministerio del Interior
LAS IMPUDENCIAS SE PAGAN... CADA VEZ MAS.





Yamaha GTS 1000

FANTASTICA

Cuando a mediados del pasado mes de septiembre Yamaha hacía la presentación estática de su nueva Gran Turismo, todos los periodistas allí presentes nos preguntamos por el funcionamiento de sus futuristas soluciones, la respuesta nos llegó en Marrakech, ¡funciona de maravilla!

Fernando Cañizal
Enviado especial

LAS innovaciones técnicas que aporta la nueva GTS, aun con ser espectaculares, no son desconocidas en otros modelos de competición o simplemente, como en el caso de la Bimota Tesi, motos muy especiales fabricadas en pequeñas series. De la moto italiana hereda la novedosa Yamaha el concepto de su parte ciclística; sin duda el denominado chasis de «concepto Omega» que incorpora la moto japonesa tiene mucho que ver con el diseño que el Ingeniero Marconi realizó para



la Tesi. También la resolución del tren delantero, sin horquilla, guarda relación con el proyecto del italiano, aunque en la Yamaha la solución es aún más espectacular con la adopción de un monobrazo, heredero de los prototipos Elf de competición o las Yamaha Morpho.

Sin embargo, Yamaha reclamaba para este modelo una denominación, «Sport Turismo», que aunque haya sido utilizada con anterioridad, para definir a otros modelos, encuentra en la GTS 1000 un nuevo y radical significado. Esto se iba a poner de manifiesto en las carreteras de los

FICHA TECNICA

MOTOR:

Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cinco válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera 75,5 X 56,0 mm. Cilindrada total: 1002 cc. Relación de compresión 10,8:1. Potencia máxima 100 CV a 9.000 rpm. Par máximo 10,8Kgm a 6.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Inyección electrónica. Encendido digital (T.C.I.). Arranque eléctrico. Batería 12 V/14Ah.

TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en seco. Cambio con cinco velocidades.

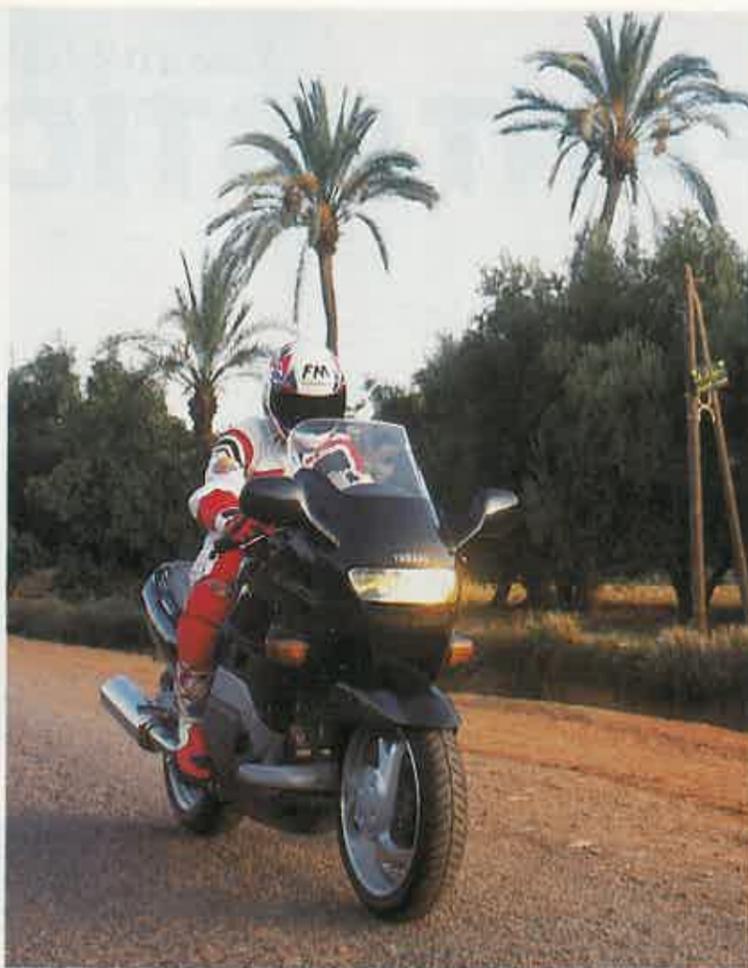
BASTIDOR:

Doble cuna envolvente en aluminio (tipo Omega). Basculante de sección rectangular de aluminio. Suspensión delantera con basculante monobrazo de aluminio, amortiguador regulable y 116 mm. de excursión de la rueda. Suspensión posterior monoamortiguador hidroneumático con 130 mm. de excursión de la rueda. Freno delantero de disco ventilado de 320 mm. de diámetro y pinzas de seis bombines. Freno posterior monodisco de 267 mm. de diámetro con pinza de cuatro bombines. Llantas de aluminio: llanta delantera MT3,50X17". Llanta posterior MT5,50X17". Neumático delantero 130/60 ZR 17". Neumático posterior 170/60 ZR 17".

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.170 milímetros. Distancia entre ejes 1.495 milímetros. Anchura máxima 700 mm. Altura máxima 1.320 mm. Distancia mínima desde el suelo 135 mm. Peso en seco 246 Kg (251 Kg con ABS). Capacidad del depósito 20 litros.

EXOTISMO
Las carreteras de los alrededores de Marrakech fueron el escenario elegido por Yamaha para poner de manifiesto el aclerto de las innovadoras soluciones de la GTS.



SORPRESA
Y muy agradable la que nos produjo el irreprochable comportamiento de esta Sport Turismo.



INNOVADOR
El basculante monobrazo se mostró como una solución con futuro.

alrededores de Marrakech. La primera impresión visual, en esta cita marroquí, nos reafirmó en nuestra primera idea, una moto voluminosa, aunque de líneas compactas y elegantes. Pero al sentarse en ella se comprueba que la altura del sillín es corta y se pueden apoyar los pies

con comodidad, aunque el elevado peso total penaliza los movimientos en parado.

Lo primero que llama la atención al ponerla en marcha, es la ausencia de palanca para el estérter, pues éste es electrónico. Un suave y agradable ronroneo comienza a salir del volu-

EPISODIOS NACIONALES

BENITO PEREZ GALDOS

Un libro de oro de nuestra literatura cada mes con HISTORIA 16



Edición para coleccionistas

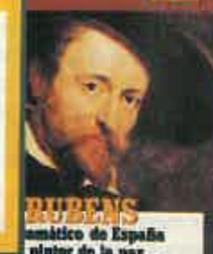
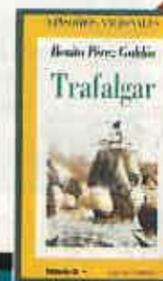
La mejor versión novelada del siglo XIX español en una edición ilustrada que comienza con la batalla de Trafalgar (1805) y termina tras la muerte de Fernando VII y el inicio de las guerras carlistas (1834).

Las dos primeras series de Los Episodios Nacionales en una edición especial para coleccionistas de la Cultura.

Cada mes con HISTORIA 16.



historia



Informe: 1922, Mussolini al poder

historia 16
Lecciones de Historia

YA A LA VENTA EN KIOSCOS Y LIBRERIAS

CON EL PATROCINIO DE CAJA DE MADRID

ES UNA PUBLICACION DE GRUPO 16



minoso silencioso del escape «cuatro en uno». Estas dos características se repetirán en casi todos los rasgos de su comportamiento, suavidad y silencio.

La pequeña prevención que nos imponía el nuevo sistema de amortiguación-dirección, se vio rápidamente obviada: a baja velocidad el comportamiento es totalmente similar al de cualquier moto convencional. Sin embargo, sorprende gratamente la agradable postura de conducción, que se reveló adecuada para cualquiera que sea la envergadura del piloto. El manillar está situado a una altura intermedia entre la de la FZ y la de la FJ, con lo que el peso sobre las muñecas nunca es excesivo. La posición de las estriberas también es correcta, colaborando eficazmen-

ble circular entre las ovejas, que trotan indiferentes por la carretera, a treinta kilómetros en quinta, sin ningún tirón ni protesta mecánica. A la mínima sollicitación del acelerador la aguja del cuentavueeltas subirá velozmente y cuando señale las 6.500 estaremos casi a plena potencia para seguir hasta las 9.500 subiendo imperceptiblemente.

El segundo diez es para el comportamiento de las suspensiones, a pesar del estado del asfalto parecía que circulábamos por una autopista. Sorpresa al mirar el velocímetro y ver la aguja por encima de los 200 sin casi sentir un bache. Otro diez más para la impecable protección que ofrece el carenado: incluso circulando a la máxima velocidad, alrededor de 230 kilómetros/hora, no es nece-



te en la comodidad de la GTS. Después de abandonar el increíblemente abigarrado y anárquico tráfico de Marrakech (¡Nos quejamos de Madrid!), nos adentramos en la ruta marcada por los hombres de Yamaha.

Una carretera que podríamos comparar con algunas comarcales españolas de las menos cuidadas, con todos los ingredientes para no tener ni un momento de aburrimiento. Aunque en general con largas rectas, el asfalto era de bastante baja calidad, gravilla abundante, señalización escasa, baches surtidos y algunos cambios de rasante con sorpresa. Las condiciones «idóneas» para soportar todo el potencial de esta supercurvatura.

Tras los primeros momentos de adaptación, el primer diez es para el comportamiento de esta mecánica, todo dulzura y progresividad. Es posi-

sario esconderse del aire. También sobresaliente en el apartado de frenos, el disco central delantero es supereficaz, la moto parece que se pega al suelo al frenar, permaneciendo inalterable la trayectoria, incluso en las más violentas sollicitaciones.

El trayecto continuó por la tarde, en las viradas carreteras que suben al Atlas, aquí pudimos apreciar la nobleza incomparable del chasis Omega, apoyado por un buen reparto de pesos y el excelente comportamiento del monobrazo delantero, que permite apurar la frenada hasta límites increíbles sin ningún sobresalto.

Ahora sólo nos queda esperar con impaciencia una prueba en terreno conocido, para ver si en las carreteras de todos los días podemos encontrar algún fallo a la GTS, que se comenzará a comercializar en España a principios del 93. ○

Piaggio Free LA AGILIDAD

La síntesis del compromiso entre técnica y funcionalidad, ha dado como resultado el Free, un ciclomotor en el que se ha conjugado la manejabilidad y la ligereza, con el funcionamiento más ágil y económico.

E NCONTRAR la fórmula mágica, en cuanto a ciclomotores se refiere, puede resultar una quimera sin ninguna base de realidad. Sin embargo, después de aquilatar costos e intentar satisfacer las necesidades del ciudadano, que necesita desafiar a diario el agobiante tráfico urbano, ha nacido el Free; un ciclomotor de dimensiones reducidas, y dotado de una agilidad de manejo sin precedentes. En realidad, el Free es la evolución del concepto híbrido que reúne las características de un scooter, junto a las de un ciclomotor, todo ello, bajo el lema de unas prestaciones brillantes a bajo costo y con todo el confort posible.

Todo esto, parece haberse hecho realidad en este nuevo ciclomotor, cuya ergonomía permite un buen confort de marcha a conductores de diferente estatura y que, en la versión más equipada, dispone de marmita catalítica con la posibilidad de emplear gasolina sin tetraetilo de plomo.

Respecto al motor, directamente derivado de la «familia» Sfera, reúne todos los adelantos presentes en los demás ciclomotores, con la característica de cumplir totalmente las normativas suizas y austriacas referentes a emisiones de Co, Co2, Nox y Hc. Junto a esto, su sonoridad de funcionamiento es considerablemente inferior a la que permite la más severa legislación europea. En el aspecto ecológico, el Free presenta importantes ventajas al tener su carrocería hecha en material plástico ABS y polipropileno, ambos totalmente reciclables, y particularmente resistentes a los golpes. Al primer contacto con el Free, sorprende principalmente la capacidad de aceleración, que en términos técnicos, se traduce a nueve segundos con siete



décimas para recorrer cien metros con salida parada. Y por si fuera poco, el consumo medio de carburante en el ciclo urbano, es ligeramente inferior a los tres litros de gasolina por cada cien kilómetros. Las grandes dotes de manejabilidad, encuentran su justificación en que el Free es un veinte por ciento más estrecho que los demás ciclomotores y, junto a esto, su arquitectura ciclística se ve mejorada por la inercia giroscópica que le confieren los neumáticos de catorce pulgadas. Al ser una elección



FICHA TECNICA

MOTOR: Monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por aire forzado. Cilindrada: 49,4 cc. Diámetro x Carrera: 40 x 39,3. Alimentación: Carburador de 12 mm. de diámetro de difusor. Admisión por láminas. Lubricación automática por mezclador. Relación de compresión: 10,3 a 1. Encendido: Electrónico CDI. Estárter automático. Arranque eléctrico y de pedal. Embrague: Automático centrífugo. Cambio: Automático con variador de polea expansible y correa trapezoidal.

BASTIDOR: Chasis tubular de acero de alta resistencia. Suspensión delantera: Horquilla telescópica con 74 milímetros de recorrido. Suspensión posterior monobrazo con amortiguador hidráulico de doble efecto y muelle helicoidal coaxial, motor oscilante unido al chasis mediante bieleta. Recorrido de 74 mm. Freno delantero de tambor de 104 mm de diámetro. Freno posterior de 100 mm. Llantas de aleación ligera con medida 14 x 1,85. Neumáticos 80/80 - 14" tube type.

DIMENSIONES: Largo total 1.820 mm. Ancho 665 mm. Distancia entre ejes 1.255 mm. Altura del sillín 780. Capacidad depósito de gasolina 4 litros. Depósito de aceite 1,2 litros.

Aceleración 0-100: 9,5 segundos.

intermedia entre las de trece pulgadas y las de dieciséis, se ha logrado una agilidad de manejo, que combinada con la inmediatez de la aceleración, es del todo singular. El Free, en su versión básica, alcanzará un precio algo inferior a las doscientas mil pesetas y, para quien lo desee, estará disponible una versión intermedia, con antirrobo Antistart, llantas de aleación ligera, y pintura metalizada. Se podrá elegir el modelo que, además de tener todo lo anteriormente dicho, está equipado con marmita catalítica. ○

Gigi Corbetta

Campeonato de España de Turismos/Jerez

BAILANDO BAJO LA LLUVIA

Bajo un intenso aguacero, en el circuito de Jerez se puso el punto y final a la temporada 92 del Campeonato de España de Turismos. Un certamen que ha dado muestras a lo largo del año de una importante consolidación y madurez.

Manuel Madrid
Enviado especial

FALTAN muchos puntos por pulir y perfeccionar, pero lo cierto es que, en esta edición que acaba de finalizar, se ha podido vivir un campeonato muy emocionante e intenso. Nunca hasta ahora se había llegado a las últimas carreras con cuatro pilotos optando al título, tres de ellos en coches de distintas marcas, lo que da idea de la igualdad mecánica lograda. Prueba de ello son los tiempos de los entrenamientos en los que la diferencia entre los primeros han sido mínimas. Tan sólo falta que el reglamento sea mucho más estable, y que no aparezcan tantos anexos. Se conseguiría no crear malestar entre los participantes y lo que es más importante, los presupuestos, con respecto a lo calculado a principio de año no se dispararían de forma tan escandalosa.

El 92 ha sido un año en el que España ha ocupado una posición de honor en el mundo, también ha sido el año de consolidación del Campeonato de Turismos, lo que hace prever unos buenos augurios en la temporada 93. La Federación Española de Automovilismo se compromete a garantizar la estabilidad del reglamento, tal como ha sido este año, al menos durante dos años. Eso permitirá a los equipos privados que dis-

ponen de un vehículo competitivo, sin aumentar en exceso su presupuesto, poder seguir en el campeonato. También la Federación va a controlar algunos aspectos técnicos que este año han dado lugar a suspicacias, como es el caso de las gasolinas utilizadas. A partir del 93 todos los participantes utilizarán un combustible único que proveerá el máximo organismo que gestiona el automovilismo español. En definitiva, todo estos tipos de esfuerzos dirigidos a conseguir la máxima igualdad, siempre son bien recibidos y contribuirán a que el certamen sea mucho más competido y, sobre todo, con un mejor ambiente en el paddock. Con todo esto, una vez finalizado el campeonato 92, hay que comenzar a pensar en el 93 con optimismo.

La última carrera disputada en Jerez, se presentaba muy interesante. «Kuru» Villaciers acudía como flamante Campeón de España, título que logró con su victoria en el Jarama, con lo que la carrera andaluza tenía como principal punto de interés la lucha por el subcampeonato entre tres pilotos: Josep Bassas (BMW M-3), Carlos Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4) y Luis Pérez Sala (Nissan Skyline). Estos tres hombres llegaban a Jerez, tras protagonizar un año muy similar.

Bassas comenzó el año muy mal,

UNA PISTA MUY DELICADA. Un intenso aguacero propició que la pista estuviese muy resbaladiza. A lo largo de la carrera se sucedieron un buen número de situaciones comprometidas. Luis López de la Cámara intentó controlar la situación.



PROBLEMAS DE FRENSOS. Inaki Goiburua, tras realizar una increíble carrera, se vio traicionado por los frenos que, primero a causa de un trompo y después con una salida de pista, le impidieron acabar la carrera.



P E N S A N D O E N E L 9 3

FINALIZADA la temporada 92, todos piensan ya en el 93, y se preocupan en ultimar todos los detalles que les permitan estar el año próximo en el certamen. El campeón «Kuru» Villaceros seguirá en el equipo de Teo Martín. Este equipo estará formado por dos coches, aunque sólo uno de ellos lucirá los colores de Elsan. El otro piloto está aún por decidir. Bassas seguirá unido a BMW, aunque deshojan la margarita sobre qué coche utilizar; el M-3, tal como se conoce, es un coche que ya no se fabrica y, por lo tanto, comercialmente no es muy interesante. Podrían comenzar el año con el coche actual para luego cambiarlo, o decidirse por uno más pequeño de grupo A. Ford dejará toda su actividad de los rallyes en España y se centrará exclusivamente en los circuitos. Parece muy claro que competirán con un Escort Cosworth y con Palau a su volante. El equipo Santa Lucía seguirá con su configuración actual, con Barrios y Goiburu. Citroën volverá a estar representada, para ello Irizar está evolucionando un ZX. El equipo

que dirige Chefo Abella también seguirá, pero lo hará con coches de la División I, en uno de ellos seguro estará Javier Mora. Quien también tiene intención de estar en este certamen en el 93 es José Angel Sasiambarrena; aún no tiene decidido con qué coche lo hará y está esperando a que se haga pública la tabla de pesos para decidirse por uno u otro. Balba, la única mujer del certamen, también está interesada en seguir en la especialidad. Quien no lo tiene muy claro



es Fiat, que podría retirar sus dos coches. Una pena que se pierdan ahora que son competitivos y campeones de la División II.



A LA CARGA EN EL 93
Irizar, con el apoyo técnico de Piedrafitra, está desarrollando un ZX muy competitivo. Balba, la cara más bonita del campeonato, tiene muchas posibilidades de permanecer en el certamen. Después de un año muy duro, habrá que contar con Sasiambarrena en el 93.

CAMPEÓN DE LA DIVISION II
Antonio Albacete ha sido finalmente el vencedor de la División II. Su éxito lo redondeó con un podio en Jerez.



con una mala racha de averías ton-tas. En las primeras carreras siempre demostró que tenía el vehículo más competitivo, pero cada una de ellas se saldó con malos resultados, que fue en definitiva lo que le ha privado de ser campeón. El caso de Carlos Palau es totalmente distinto, comenzó el año de una forma arrolladora, pero a mitad de temporada se durmieron en los laureles y no supieron evolucionar el coche de forma adecuada, perdiendo mucha competitividad. Luis Pérez Sala, por su parte, ha tenido sus mejores momentos en las últimas carreras del año. Su vehículo fue mejorando poco a poco y al final siempre ha esta-



PALAU SUBCAMPEÓN
A Carlos Palau le sonrió la suerte en Jerez, contra todo pronóstico, tras lo visto en los entrenamientos. Con la lluvia como aliada logró para Ford el subcampeonato.



do entre los favoritos, lo que le ha permitido, contra todo pronóstico, estar entre los mejores. Con todo esto se jugaban en Jerez, a una sola carta, el subcampeonato. El que partía con más posibilidades era Bassas, que podía sumar íntegros los puntos que lograra. Además, en los entrenamientos logró el tercer mejor tiempo, muy por delante de sus principales rivales. Palau y Sala parecía que no le iban a poder plantar cara al piloto del BMW oficial. El hombre de Ford no pudo clasificarse más arriba del séptimo puesto, mientras que el de Nissan, que rompió el motor en los entrenamientos del viernes, no estuvo

EMOCIÓN A RAUDALES
Eduardo de Aysa (Renault Clio) realizó la mejor carrera del año. Bassas no pudo hacer nada contra los elementos, arriesgó para alcanzar el subcampeonato pero no pudo ser. Campos, en una sensacional actuación, llevó al Flat Tipo a la segunda posición.

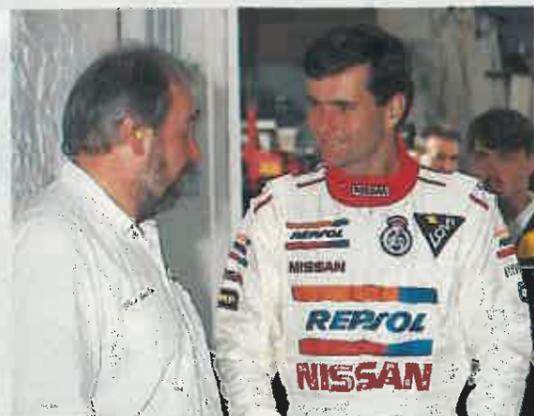
CADA VEZ MÁS COMPETITIVO
El Alfa Romeo 155 Q4, en manos de Villamil, ha demostrado a final de año ser un coche con un buen futuro. Una salida tonta le impidió conseguir el mejor resultado del año.



nunca en condiciones de luchar con sus rivales. Pero al final, con unas cartas no muy buenas, Palau ganó la partida. Antes de darse la salida, un intenso aguacero mojó por completo la pista. Gracias a eso, el Ford Sierra Cosworth 4x4 no tuvo rivales. Su principal adversario en esas condiciones era Luis Pérez Sala, también al volante de un coche de tracción integral, pero en la segunda vuelta se rompió el motor del Nissan. Bassas, que era consciente de que finalizando detrás de Palau era subcampeón, intentó seguir el ritmo de éste y lo pagó con una salida de pista. Otro punto muy interesante lo acaparaba Antonio Albacete, que con uno de los Fiat Tipo 2.0 16V oficiales, con sólo acabar la carrera era campeón de la División II, lo que consiguió sin problemas. Su adversario más peligroso, Javier Mora, no acudió a la cita andaluza. Con el presupuesto acabado y sabedor de que era muy difícil ganar a Albacete, prefirió quedarse en casa.

En esta última carrera del año, hubo otros nombres que brillaron sobre la mojada pista jerezana. Uno de ellos fue Adrián Campos, que en una sensacional carrera llevó al Fiat Tipo a la segunda posición. El éxito de la marca italiana la redondeó Albacete que fue tercero en el podio. Otro piloto que realizó una carrera magistral fue Eduardo de Aysa, que tuvo que salir desde boxes ocupando las últimas posiciones, y en una espezuznante cabalgada fue quitándose rivales hasta llegar a la cuarta posición. Iñaki Goiburu, autor de la *pole position*, tras aguantar en la carrera un fuerte ritmo y a falta de una vuel-

ta, perdió la segunda posición. Problemas con los frenos propiciaron que se quedaran bloqueadas las ruedas traseras, realizando un trompo y más tarde una definitiva salida de pista.



CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1. C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4) 34.43.58. 2. A. Campos (Fiat Tipo 2.0 16V) 35.09.67. 3. A. Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V) 35.15.50. 4. E. de Aysa (Renault Clio 16V) 35.20.93. 5. R. Barrios (BMW M-3) 35.27.87. 6. J. I. Villaceros (BMW M-3) 35.42.71. 7. J. A. Sasiambarrera (Ford Sierra Cosworth) 35.45.93. 8. L. López de la Cámara (BMW M-3) 36.02.46. 9. A. Villanueva (BMW M-3) 36.32.81. 10. R. Zonno (Ford Sierra Cosworth) 36.54.11.

ASI VA EL CAMPEONATO

1. J. I. Villaceros, 129 puntos. 2. C. Palau, 127 puntos. 3. J. Bassas, 105 puntos. 4. L. Pérez Sala, 103 puntos. 5. I. Goiburu, 64 puntos. 6. A. Albacete, 44 puntos. 7. R. Barrios, 43 puntos. 8. J. A. Sasiambarrera, 36 puntos. 9. J. Mora, 30 puntos. 10. E. de Aysa, 29 puntos.

Nota: Esta clasificación está pendiente de la resolución que tome el Tribunal de Apelación referente a las exclusiones de Rafael Barrios y Antonio Albacete en la última carrera del Jarama.

NADA PUDO HACER
Luis Pérez Sala, con un motor poco competitivo, nada pudo hacer para plantar cara a sus rivales en la lucha por la segunda posición del campeonato.

Trofeos Monomarca

EMOCION HASTA EL FINAL

En Jerez, además de los Turismos, se llegaba al final de la temporada de circuitos. La Fórmula Fiat era la especialidad más interesante, con el campeón aún sin decidir.

EN Jerez se cerró la temporada de circuitos 92. Esta última cita en el circuito andaluz no podía presentarse más interesante, en todos los certámenes que se disputaron faltaba por conocer los nombres de los pilotos que se alzaban con el subcampeonato, salvo en la Fórmula Fiat Uno, que tras un intenso año se llegaba a la última carrera con el campeonato aún por decidir. Los jóvenes pilotos de estos pequeños monoplazas han ofrecido una temporada pletórica de emoción y en cada carrera se han podido vivir unos momentos muy intensos. A la última carrera se llegó con tres pilotos optando al título: Manuel Izaguirre, Israel Rodríguez y Alberto Hevia. Los dos primeros eran los que tenían más posibilidades, el que mejor finalizase la carrera sería el campeón. Hevia tenía la obligación de ganar. Tras una carrera muy intensa, alternándose en la cabeza Izaguirre y Rodríguez, cruzaron la línea de meta en este orden y separados por un escaso margen de tiempo.

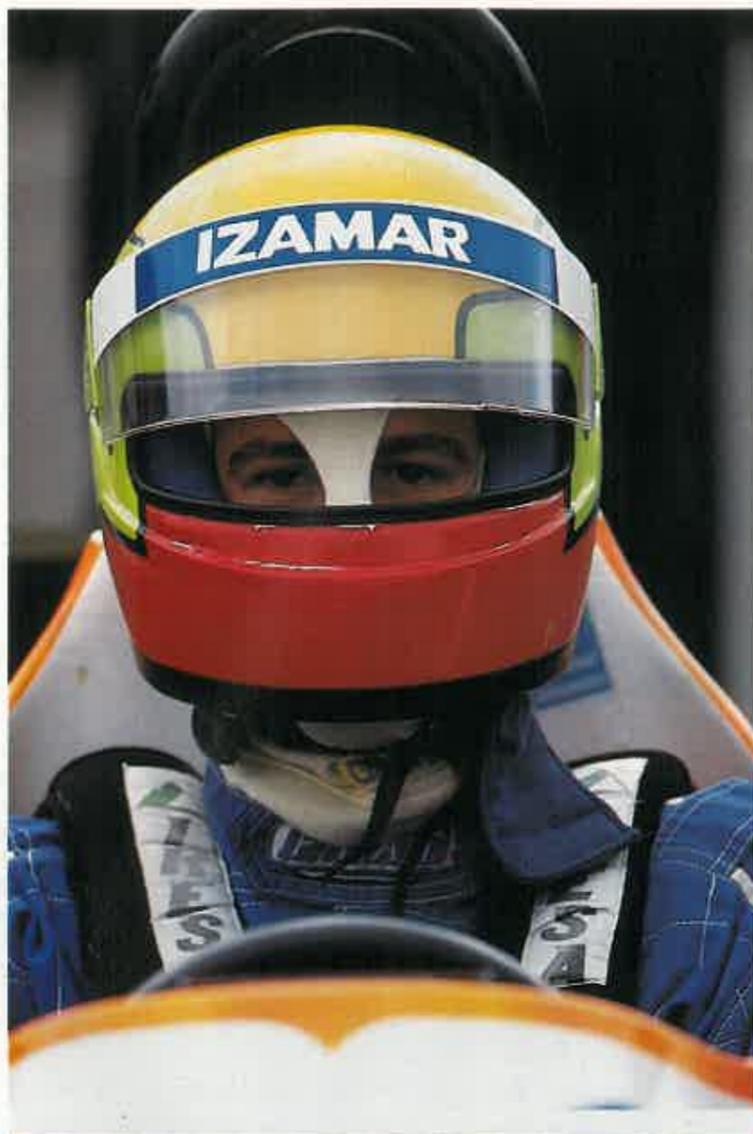
En la Fórmula Ford, el campeón era desde hacía ya tiempo David Bosch, que tras una temporada sensacional, con cinco victorias en su casillero, ha dado muestras de un gran nivel de pilotaje. A Jerez llegaban Josué Burgueño, Gonzalo Rodríguez y Juan José Raventós con posibilidades de ser cualquiera de ellos subcampeón. El que más opciones tenía era el uruguayo Rodríguez, que finalizando detrás de Burgueño lograba su objetivo. Josué para no tener sorpresas realizó una carrera muy rápida y, sin cometer ningún



UNA NUEVA ESTRELLA
El jovencísimo Jorge Osset, con sólo quince años de edad, fue el gran protagonista de la carrera puntuable para la Copa Citroën AX. Fue el más rápido del fin de semana venciendo en cada una de sus mangas, además de en la gran superfinal.

MUY DISPUTADO
Tal como se puede apreciar en la foto, así de competida estuvo la lucha por el título en las Fórmula Fiat Uno entre Manuel Izaguirre e Israel Rodríguez.

UN NUEVO CAMPEÓN
La Fórmula Flat Uno sigue cumpliendo su objetivo de lanzar nuevos pilotos. En esta ocasión el gran triunfador ha sido Manuel Izaguirre, que ha atermado la temporada entre la Fórmula Flat Uno y la Fórmula Renault, donde también ha demostrado unas magnificas cualidades.



DE NADA LE SIRVIÓ
Josué Burgueño realizó una carrera a tope, logrando una rotunda victoria, que, sin embargo no le sirvió para conquistar el subcampeonato.



error, logró una rotunda victoria. Pero su esfuerzo de nada le sirvió, los pilotos del Team 92, en una perfecta labor de equipo, permitieron a Gonzalo Rodríguez escalar posiciones y finalizar la carrera en segunda posición y con ello alzarse con el subcampeonato. A Burgueño le correspondió el honor de ser tercero en el certamen.

La Copa Citroën AX, que un año más ha vuelto a tener una inscripción masiva, llegaba a la ciudad andaluza con Francisco Rastrollo como vencedor de este interesante y competitivo trofeo monomarca. En esta ocasión había que esperar hasta el final para ver quiénes le secundaban en el podio. Se presentaba una interesante lucha entre Gregorio



PRIMER TRIUNFADOR
Javier Juncadella, con una enorme experiencia, ha sido el primer vencedor de los Classic 60.

Díez y José María Aráez. Los dos finalizaron las carreras del sábado en tercera posición, llevando cada uno un punto a su casillero, siguiendo de cara a la carrera del domingo todo igual de competido. En la superfinal, Aráez finalizó cuarto, mientras que Díez cruzó la línea de meta en sexta posición. Este resultado le daba el subcampeonato a Aráez, pero más tarde fue excluido por los comisarios deportivos, con lo que Díez pasaba a ser el segundo del trofeo.

En la carrera de Jerez hubo un pi-



UN AÑO POCO REGULAR
Marc Gené, tras realizar una temporada con una mala regularidad, ha finalizado el año apartado de los primeros puestos.



LUCHA HASTA EL FINAL
Gregorio Díez, tras una dura pugna, pudo conquistar el subcampeonato tras un año muy competido.

loto que sorprendió a propios y extraños, el jovencísimo Jorge Osset, con quince años de edad, que antes de correr la Copa AX sólo había participado en carreras de karts y que fue el piloto más rápido del fin de semana. Logró el mejor tiempo de entrenamientos, ganó su carrera del sábado y venció en la superespecial del domingo con un amplio margen sobre sus perseguidores, dando muestras de una enorme habilidad al volante y configurándose como un piloto a seguir en un futuro, ya que

demonstró que tiene las suficientes cualidades para llegar muy lejos.

También se cerraba la temporada del Campeonato Classic 60. A Jerez se llegaba con Luis Rosal al frente de la clasificación, pero una salida de pista le impidió mantener esa posición al final. El gran vencedor de la temporada ha sido Javier Juncadella, que se adjudicó el título gracias a su disputado triunfo en la última carrera, por un escaso margen de puntos sobre Ernesto Gilberga. El fin de semana lo cerró la

prueba de Clásicos Deportivos, que con una parrilla muy pequeña agrupó en una misma carrera a los de los certámenes de Clásicos 60 y 71. Entre los coches más veteranos, el vencedor fue Jorge Serra, con un Lotus Elan, que antes de esta carrera ya tenía asegurado el subcampeonato, ya que el título



ÉXITO DEL TEAM 92
Gonzalo Rodríguez logró, tras un final de temporada muy emocionante, el subcampeonato para el Team 92.

desde hacía alguna carrera estaba en poder de su compañero de equipo, Luis Olivé. En los 71 el ganador fue Simon Watson, con un Austin Cooper. En este certamen se alzó con el título Vicente Sáez, que con un Porsche 911 en Jerez fue segundo. A este piloto lo secundó en el podio del campeonato su hermano Manuel, con un vehículo similar.

CLASIFICACIONES

FORMULA FORD

1. J. Burgueño, 26.34.05. 2. G. Rodríguez, 26.41.11. 3. M. Gené, 26.44.17. 4. P. Jorgensen, 26.45.12. 5. M. Brescian, 27.03.67.

FINAL CAMPEONATO

1. D. Bosch, 127 puntos. 2. G. Rodríguez, 94. 3. J. Burgueño, 90.

FORMULA FIAT UNO

1. M. Izaguirre, 17.51.28. 2. I. Rodríguez, 17.51.61. 3. J. Nogués, 17.52.03. 4. I. Vigliola, 18.15.50. 5. A. Tombo, 18.16.48.

FINAL CAMPEONATO

1. M. Izaguirre, 67 puntos. 2. I. Rodríguez, 65. 3. A. Hevia, 46,25.

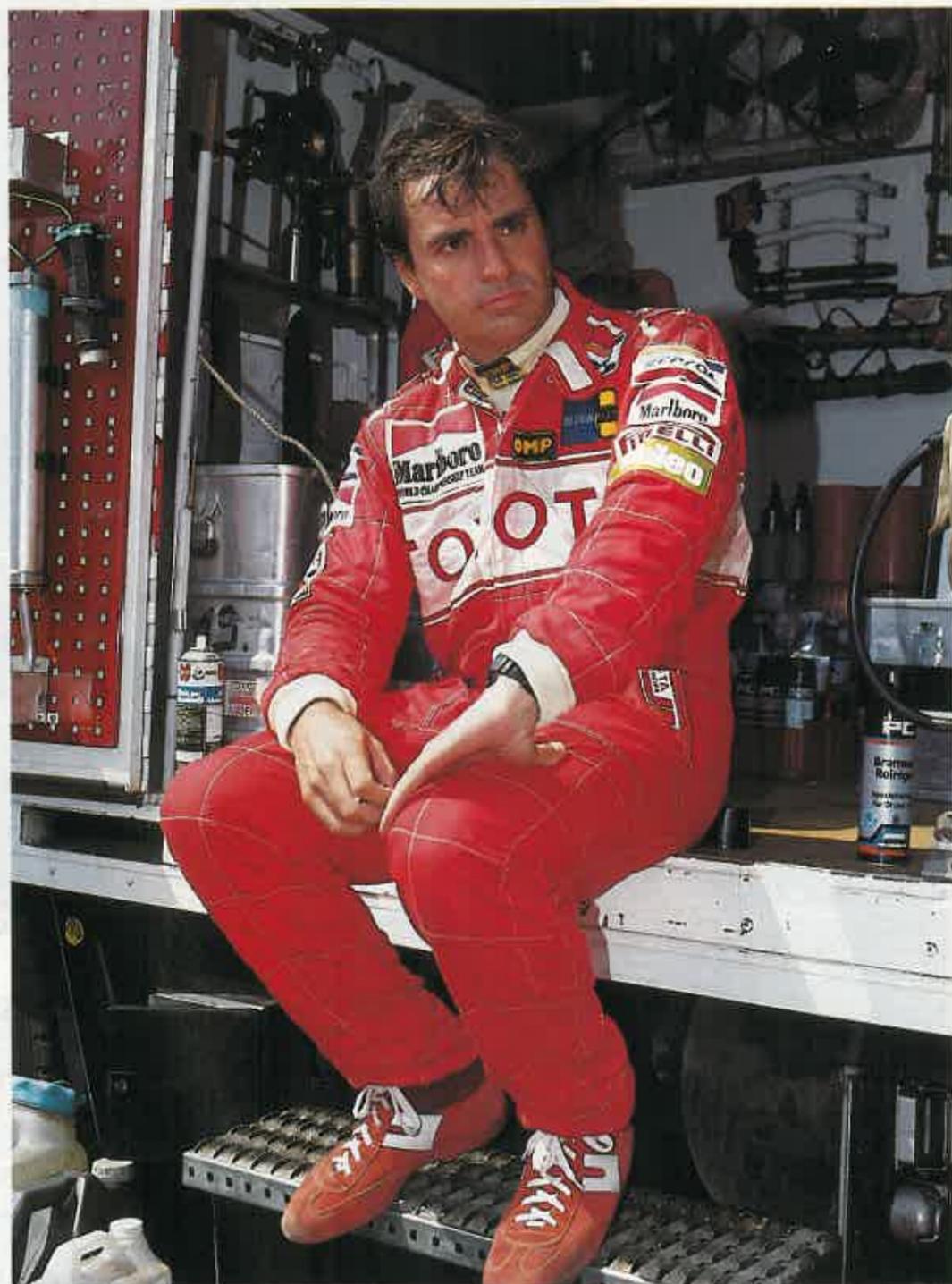
COPA CITROEN AX

1. J. Osset, 28.58.74. 2. A. J. Santías, 29.05.24. 3. J. Conchado, 29.06.19. 4. J. M. Aráez, 29.07.72. 5. J. L. Muniesa, 29.09.97.

FINAL CAMPEONATO

1. Francisco Rastrollo. 2. Gregorio Díez. 3. José María Aráez.

La próxima semana será decisiva para el futuro de Carlos Sainz como piloto. Por un lado debe afrontar una prueba tan sumamente difícil como el RAC Rally de Inglaterra, que puede darle su segundo título en el Campeonato Mundial de Rallyes. Además, por otra parte, en esos mismos días, el piloto español se enfrentará a la difícil decisión de cuál será finalmente su equipo en la temporada de 1993.



El futuro de Carlos Sainz

TO BE OR NOT TO BE

DESDE el punto de vista periodístico, uno no puede pedir más. Como decía Luis Moya desayunando el último día en Lloret de Mar: «No os podréis quejar. Os estamos dando que contar y más». No resultará difícil afilar la pluma en esta ocasión, pero hasta entonces, cuando los participantes tomen la salida en la ciudad romana de Chester, sólo cabrá la fría realidad de la estadística.

Un final de temporada como éste, con tres pilotos luchando por el título mundial sólo ha tenido un precedente similar. En 1987, cuando a falta de la prueba británica, con salida también en Chester, Massimo Biasion era líder con 94 puntos, seguido de Juha Kankkunen y Markku Alen con 80, todos con Lancia, debiendo ganar o ser segundo uno de los dos finlandeses para destronar al italiano, mero espectador de la prueba, cuestión resuelta finalmente a favor del primero tras los tres accidentes sin consecuencias de Alen.

Para Carlos Sainz, de nuevo líder del Campeonato del Mundo con 124 puntos, las conjeturas son simples. El piloto de Toyota debe ganar, la misma premisa que sus dos rivales, los pilotos de Lancia Juha Kankkunen con 122 puntos y Didier Auriol con 121, o ser segundo, siempre que el ganador no sea uno de ellos. A Sainz no le sirve ser tercero ya que si el piloto finlandés fuese segundo lograría su cuarto título mundial por un solo punto y si lo fuera el piloto francés se produciría un empate a 136 puntos resuelto a favor de Auriol debido a su mayor número de victorias. Quien mayor experiencia posee en esta prueba es Juha Kankkunen que afrontará su undécimo RAC Rally de Inglaterra, donde ha vencido siempre que en ella se ha jugado el título mundial, 1987 y 1991, pero en la que contabiliza tres de los ocho accidentes que ha sufrido en su carrera mundial. También Didier Auriol, con sólo dos participaciones, ha sufrido en el sorteo de la lotería británica al salirse el año pasado cuando era líder. Únicamente Carlos Sainz, con cinco participaciones, se ha visto traicionado únicamente por la mecánica en 1989 y 1991, logrando aun así estar en el podio.

Una tarea en pos de la victoria y su segundo título que no será nada fácil, dado que en el Cataluña-Costa

Brava, Carlos Sainz cimentó su victoria en la etapa de asfalto, piso que únicamente hará aparición el primer día en tres tramos cronometrados completos, Sutton Park y el circuito de velocidad de Oulton Park en dos ocasiones y en parte de los seis restantes tramos. Apenas cuarenta de un total de 58 kilómetros, pero sin la posibilidad de contar con las mágicas suspensiones utilizadas en España. La falta de competitividad sobre tramos de tierra del Toyota Celica Turbo 4WD ha sido evidente toda la temporada, excepto en tramos rápidos, como son ahora precisamente los del RAC tras la pérdida de su carácter secreto, que ha hecho ele-

es una lotería y nosotros nos vamos ya para poder comprar todos los números» decía Luis Moya antes de partir desde Barcelona para comenzar los entrenamientos. Unas pruebas que no empezaban demasiado bien al no poder contar los primeros días con su *muletto* y tener que alquilar un vehículo con el volante a la derecha, cosa que en principio no debe importar mucho cuando los entrenos del rally británico están limitados a dos pasadas por tramo a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora.

En cuanto a 1993, Ove Andersson está discutiendo el futuro de Repsol como patrocinador de Toyota en Ja-



¿LLEGARÁ EL DÍA?
La falta de discreción de algunas de las partes implicadas puede obligar a Carlos Sainz a permanecer un año más en Toyota.



A LA ESPERA
Todo está por decidirse aún. Tras el RAC Rally de Inglaterra llegará la solución. Cuál será el Campeón y el equipo en el que militará Sainz.

var las velocidades medias hasta el punto de ocasionar importantes accidentes. Un punto a favor de Carlos Sainz y de su Toyota Celica Turbo 4WD que, tras las pruebas técnicas llevadas a cabo por Markku Alen en Gales las últimas semanas, parece mostrarse más rápido y efectivo que en el Cataluña-Costa Brava según ha podido constatar el piloto español esta misma semana. «El RAC Rally

pón esta misma semana, por lo que debe dar una respuesta válida en Inglaterra, momento a partir del cual la compañía española y su piloto ejercerán sus opciones que pasaban o pasan indudablemente por Lancia, antes de que algunas indiscreciones hayan podido abrir vías de agua en un barco que estaba a punto de ser botado.

Esteban Delgado



Campeonato de España de Rallyes de Tierra

AL FINAL DE LOS DIEZ AÑOS

Con el rallye de la Comunidad de Madrid se ha cerrado la décima edición del Campeonato de Tierra. De cara al año próximo soplan vientos de cambios, pero la petición unánime de los equipos es que no se toque la reglamentación técnica.

CON esta nueva edición que se cerró el pasado sábado en Madrid, el Campeonato de España de Rallyes de Tierra ha cumplido diez años. Han sido diez largos años en los que el certamen ha sufrido, en lo esencial, muy pocas variaciones y a lo largo de los

OTRA VEZ BARRERAS

GUILLERMO Barreras, con su Citroën AX de siempre, se anotaba la victoria en la última prueba del año, en la que, salvo los pequeños Panda, nadie se jugaba nada. El título estaba en manos de Gustavo Trelles, el subcampeonato lo tenía José María Bardolet, los hermanos Muniente eran vencedores de la Copa de dos ruedas motrices y José Alonso había ganado la Challenge Citroën antes de la cita madrileña. Pese a todo, sesenta y nueve coches tomaban la salida y el único de los equipos importantes que faltaba era Opel, por lo que los aficionados madrileños se quedaron sin ver el Calibra que Borja Morata estrenó en Lugo.

Aunque el Ford Escort de José María Bardolet y Josep Autet empezó marcando el mejor tiempo, Guillermo Barreras y Ramón Mínguez no estaban dispuestos a dejar escapar su segunda victoria del año, y un excelente tiempo en el tercer tramo cronometrado los llevaba a la neutralización, con diez sustanciosos segundos de ventaja sobre el Ford que, aunque redujo diferencias en la segunda mitad del rallye, no pudo con el imparable Barreras.

Problemas con el turbo del Delta en el primer bucle, descolgaban a Gustavo Trelles y Alex Román, terceros, de la lucha por la cabeza y una avería mecánica del Sierra Cosworth de Claudio Aldecoa y Juan Breda los dejaba fuera sin poder ni tan siquiera acabar el primer tramo.

La retirada de Antonio Zanini y Juan Antonio Díaz, después de la neutralización, dejaba al tercer Citroën oficial de Enrique Burrul y Juan Martín cómodamente situado en la cuarta plaza. El Citroën perdía esta posición por culpa de dos pinchazos que lo colocaban al final, por detrás del Lancia de Pedro Diego e Itziar Muguerza. José Alonso volvía a imponerse en la Challenge Citroën, seguido muy de cerca por «Chema» y Julián Vera, con un Citroën AX, era el vencedor en la categoría de dos ruedas motrices en la que el Golf, hasta este rallye imbatible, de los hermanos Muniente tenía que abandonar al sufrir una aparatosa salida de pista.

La Copa Marbella llegaba al rallye madrileño sin decidir y con dos equipos en reñida lucha por ganarla. Al final, una avería mecánica obligaba a abandonar a Enrique Barrenechea, dejando a su rival, Josep Alsina, el camino libre para la victoria en el rallye y en la Copa.



EL HOMBRE QUE MÁS SABE

Muchos años de experiencia avalan los criterios de Manuel Vidal, que está dispuesto a defender su opinión y la de los equipos para que no se modifique el reglamento técnico.



BARDOLET ESTABA TRISTE

Antes de la carrera José María Bardolet supo que Ford se retira de los rallyes, pero expropió el Escort Cosworth para tratar de quitarle la victoria a Barreras.



CAMPEÓN TRANQUILO
A Trelles, con el título en sus manos, no le importó demasiado que los problemas del turbo lo dejaran en la tercera plaza, por delante del otro Lancia Delta conducido por Pedro Diego.

cuales ha mantenido un alto grado de participación e interés, motivado por la simplicidad de los rallyes y la falta de un complicado reglamento técnico, ya que cualquier coche, sea cual sea el «engendro» que esconda en sus entrañas, puede correr.

Ahora, cuando se ha pasado el significativo diez, son muchos los rumores sobre posibles cambios para el próximo año y, entre estos rumores, el que más «asusta» a los participantes es la posible limitación de los coches a especificaciones de grupo A. Manuel Vidal, el hombre del Race que se ocupa de los reglamentos y la planificación de este certamen, asegura: «La decisión final no me corresponde tomarla a mí, pero pienso que esta limitación no sería buena. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la petición unánime de equipos y pilotos es que no se toque nada de la reglamentación técnica». También para Antonio Zanini, el Campeonato debe seguir manteniendo los planteamientos con los que nació: «Lo importante es que el campeonato tenga aliciente. Hay que hacer cosas pero seguir con la misma filosofía. Es un campeonato en el que la gente trabaja con ilusión. Además, los resultados deportivos están ahí, porque se va deprisa».

Y es cierto que en estos rallyes se corre cada vez más, «te va asustando el nivel de velocidad que se alcanza -añade Manuel Vidal- pero como se termina haciendo muy complicado controlar, desde el punto de vista técnico, la potencia de un coche, puede ser mucho más sencillo poner problemas para transmitir esa potencia al suelo». Por eso hay una idea que posiblemente se ponga el año que viene en práctica y es limitar los neumáticos. «Esta limitación podría ser en tamaño o en número -dice Vidal-. Es una medida que no hace daño a nadie y es muy fácil de regular. Además, si nos equivocamos a la hora de limitar el número o la medida de las ruedas, esta posible equivocación no sería muy grave».

Respecto a la experiencia, que se ha probado este año, de hacer dos carreras en un mismo fin de semana, las opiniones van desde los que quieren todos dobles, como Zanini que asegura que «los rallyes dobles son más rallyes», hasta los que piensan que no debería haber ningun-

EL PRIMER FALLO
Un vuelco impedía que el Golf de los hermanos Muniente cerrara el año con una nueva victoria.



DUELO POR LA COPA
Una avería en el Marbella de Barrenechea dejaba la Copa en manos de Alsina.



BUENA DESPEDIDA
Alonso ya tenía la Challenge Citroën en sus manos, pero volvió a ganar.



no. El Race, por su parte, asegura que este año se ha hecho en dos ocasiones porque no había fechas y la idea es seguir con la primitiva fórmula de celebrar las carreras en sábado aunque, atendiendo una petición bastante unánime, no se descarta la posibilidad de hacerlas más largas. «Esto tendría ventajas e inconvenientes -puntualiza Manuel Vidal-. La ventaja fundamental es que habría más satisfacción deportiva, pero el inconveniente sería un mayor costo». Y añade: «No se pueden dar más de dos pasadas por un tramo, por lo que habrá que ir a cinco pruebas especiales como mínimo. Las asistencias ya no se podrán hacer con un solo coche, algo que de momento, salvo en alguna carrera, se ha podido venir haciendo y, aunque lo intentáramos, será muy difícil realizar un recorrido con cinco tramos que permita un solo vehículo de asistencia». Pese a todo, los pilotos quieren más y el Race está dispuesto a alargar los recorridos, porque un par de tramos más serían un par de horas más, lo que no crea problemas para que las carreras continúen celebrándose con luz natural.

También a la mayoría de los participantes les gustaría poder conocer,

aunque sólo sea dando una pasada en un coche de calle, los trazados. «De momento no contemplamos la posibilidad de dar una vuelta antes de cada rallye -puntualiza Manuel Vidal-. Se pierde tiempo y no se gana fiabilidad. Además, dar todos una pasada no quita para que algunos sigan pensando que otros dieron diez». Y es que, cada temporada, en alguna carrera se desatan los rumores de que hay quien la ha entrenado. El Race ha observado el fenómeno y piensa que donde más problemas hay es donde existen organizadores que a la vez son participantes y está dispuesto a arreglar estas posibles irregularidades.

Entre las medidas que se están pensando para dar más interés al campeonato está la creación de una clasificación para pilotos privados. «Una clasificación -dice Vidal- en la que debería haber premios en metálico para que tuviera sentido y que estaría regulada por una especie de comité que decidiera quién va de oficial o no». Pero la decisión final no se tomará hasta que se co-



CON ILUSIÓN
Más de mil trescientas horas de trabajo costó hacer este Ford Fiesta 4x4.

CLASIFICACIONES

RALLYE COMUNIDAD DE MADRID

1º Barreras-Minguez (Citroën AX 4x4), en 44 min. 50 seg. 2º Barolet-Autet (Escort RS Cosworth), a 09". 3º Trelles-Romaní (Lancia Delta Proto), a 34 seg. 4º Diego-Muguerza (Lancia Delta Proto), a 1'02". 5º Burrull-Martín (Citroën AX 4x4), a 1'47". 6º Luzurlaga-Bastida (VW Golf Rallye), a 3'39". 7º Alonso-Rodríguez (Citroën AX 4x4), 1º Challenge Citroën, a 4'28". 8º «Chema»-Sanchis (Citroën AX 4x4), 2º Challenge Citroën, a 4'31". 9º Vera-Gabriel (Citroën AX), 1º dos ruedas, a 5'02". 10º Torres-Calsina (Citroën AX 4x4), a 5'30". 26º Alsina-Gomez, 1º Copa Seat Marbella, a 9' 16".

CAMPEONATO CONDUCTORES

1º Gustavo Trelles 153 puntos. 2º José María Barolet 139 p. 3º Guillermo Barre-ras 124 p. 4º Manuel Muniente 96 p. 5º Pedro Javier Diego 88 p.

TROFEO DE COPILOTOS

1º Alex Romaní 153 puntos. 2º Josep Autet 139 p. 3º Ramón Minguez 124 p.

COPA AGRUPACION II

1º Manuel Muniente 60 puntos. 2º José Alsina 50 p. 3º Julian Vera 42 p.

MARCAS

1º Citroën 347 puntos. 2º Ford 230 p. 3º Seat 146 p.

María Jesús Benoit
Fotos: Alex Blanco

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.

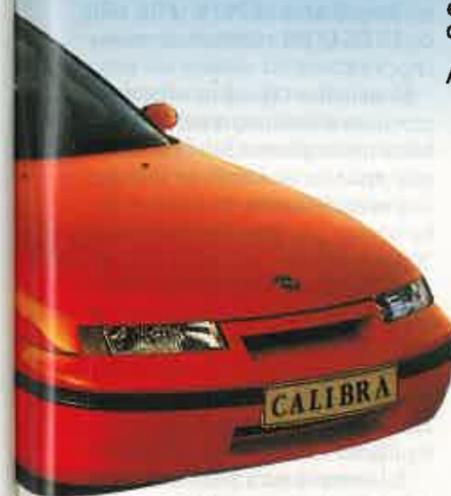
ÁBRALO Y DESCUBRA SU PREMIO.

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.

El alemán de turismos en crisis

El Campeonato Alemán de Turismos, que era el que parecía que estaba más fuerte económicamente, con el mejor nivel técnico de coches y pilotos, ha entrado en una crisis de la que parece tener una difícil salida. Todo comenzó con el abandono de BMW de este certamen, que al no llegar a un acuerdo con respecto a algunos detalles mecánicos con la Federación Alemana y con los organizadores de este espectacular campeonato, no sólo decidía retirar sus coches oficiales, además anunciaba que no prestaría apoyo ni vehículos a ningún equipo privado. A esto se une la retirada, hace ya algunos meses, de Audi, que lo hizo porque los responsables del DTM declararon ilegales algunas piezas de su mecánica. A partir de ese momento, la marca de los cuatro aros decidió prestar su apoyo a los equipos que participan en el Superturismos Francés con los 80 Quattro.

Con todos estos problemas las únicas marcas interesadas de verdad en seguir en el DTM son Mercedes, gran dominadora esta temporada que acaba de finalizar, y Alfa Romeo, esta última tiene la intención de inscribir cuatro 155 GTA. Con estas perspectivas tan poco esperanzadoras, algunos de los patrocinadores más importantes de este campeonato también han dado a conocer su intención de abandonarlo.

Ante la falta de interés que pueden causar las deserciones que se han producido en el DTM, en Alemania ya están trabajando en una solución alternativa, que al parecer podría ser la implantación de un campeonato muy similar al GT que ha puesto en marcha la FISA. Algunos constructores alemanes han dado su visto bueno y conformidad a esta iniciativa. Porsche ha dicho que al menos quince equipos estarían interesados en correr con los 911. BMW pondría en escena los nuevos M-3 o los 850. Honda Alemania estaría interesada en preparar algunos NSX, al igual que Nissan que ve en su modelo 300 Turbo un coche muy competitivo ó Ferrari con el 348 GTB. A estos equipos, participar en el GT Alemán además de ser muy interesante, les permitiría, una vez creada una infraestructura, participar en carreras como las 24 Horas de Le Mans. Otros, sin embargo, no son tan optimistas y piensan que ese tipo de coches sólo lo podrán mantener las marcas, siendo imposible para un equipo privado poder acceder a ellos. Lo cierto es que todo parece estar ya muy avanzado, existiendo un calendario con siete pruebas y con fecha de partida el 25 de abril.



A TODO GAS



DIRECTOR DEPORTIVO
Adrián Campos aportará su experiencia en F-1 en la nueva Escudería Bravo.

INSCRIPCIÓN EN LA FISA

El proyecto de la Escudería Bravo sigue adelante. Tras anunciar su creación y la intención de formar un equipo español de Fórmula 1 a los diferentes medios de comunicación, el siguiente paso que han dado ha sido inscribirse en la FISA para poder tomar parte en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en el 93. Para ello, Jaime Magrans, Jean François Mosnier y Nicolas Wirth, se desplazaron a París, a la sede de la FISA, para formalizar su inscripción.

El máximo organismo del automovilismo internacional, hizo público un comunicado oficial en el que anuncia su conformidad con la inscripción de este equipo, que ha tenido que pagar una cuota de 500.000 dólares.

La Escudería Bravo sigue ahora con las gestiones para contratar pilotos y el desarrollo de los monoplazas, para intentar estar en el primer Gran Premio de la temporada en el circuito sudafricano de Kyalami.

Tal como anunciaron en su día, Adrián Campos es el director deportivo de este equipo español.

B O X E S

◆ **CONSTRUCTORES UNIDOS**
En Tokio se ha fundado recientemente la Asociación de Fabricantes de Grandes Premios -GPMA- y en la que figuran como miembros las marcas Cagiva, Honda, Suzuki y Yamaha. Su fin es el de defender los intereses de estos fabricantes y también los de los pilotos, especialmente en lo que se refiere a reglamentos técnicos, inscripciones, etc... Junto a las asociaciones de escuderías, pilotos, patrocinadores, organizadores, pilotos privados y periodistas, ésta es la séptima unión corporativa en el seno del Mundial de Motociclismo.



◆ **LA F-1 CON RETRASO**
La mayoría de los escuderías de F-1 aún no tienen ultimada los equipos y Ecclestone ha decidido retrasar el comienzo de temporada en quince días o un mes. Eso sí, se iniciará según lo previsto en Sudáfrica en el circuito de Kyalami.

◆ **ROBO EN BURDEOS**
En la Feria de Burdeos Renault exponía un motor RS3C de F-1, que fue robado. La marca francesa no ha dicho si el motor estaba vacío por dentro o completo. La investigación la han puesto en manos de una agencia de detectives especializados en casos irresolubles.

◆ **MCLAREN SIN MOTOR**
Después de la rotunda negativa de Renault de conceder sus motores a McLaren, Ron Dennis ha iniciado unas conversaciones con Lamborghini, para intentar tener sus nuevos V-12. En el caso de llegar a un acuerdo comenzarán a construirlos inmediatamente.



CITROËN PREPARA EL PARÍS-DAKAR

CITROËN está desde hace ya unos días preparando el París-Dakar, que se disputará del 1 al 16 de enero. Las pruebas las han realizado en Túnez, y han consistido en test de resistencia de diferentes partes mecánicas que han evolucionado. Estas pruebas las han realizado Pierre Lartigue, Hubert Auriol y Alain Ambrosino y se han centrado en comprobar el comportamiento de las nuevas sus-

pensiones y el funcionamiento del motor a bajos regímenes. El equipo francés aún no tiene decidida su participación en esta prueba africana, todo depende de cómo evolucione el coche, además el presupuesto todavía no lo tiene cerrado. En caso de no participar en el Dakar, todas estas pruebas que han realizado en pistas de arena las aprovecharán de cara a futuras carreras.



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.**



Hasta la vista



Riccardo Patrese

Estoy un poco triste por no haber podido finalizar el Gran Premio de Australia. Sin embargo, aun así conseguí mi propósito de ocupar la segunda posición en el Campeonato del Mundo de Pilotos. Poco antes de la carrera nada estaba claro, sólo me separaban 8 puntos de Senna y 9 de Schumacher. Una vez retirado Ayrton tras un embudo a Nigel, yo rodaba tranquilo por detrás de Gerhard Berger asegurándome la segunda plaza. Pero en la vuelta 81 me tocó el turno. Iba a engranar la segunda velocidad para abordar una curva de 80 kilómetros por hora y de pronto mi monoplace se quedó sin suministro eléctrico, volví a pisar el acelerador a fondo pero no hubo respuesta. Michael Schumacher rodaba a sólo 25 segundos de Berger y yo estaba sigiloso con ansiedad, los progresos del piloto alemán. El nivel era tan bajo que rodar más despacio por sus problemas con el consumo y desde la última curva avancé lentamente hasta la línea de meta, imponiéndome tan sólo por 0.741 milésimas de segundo. Siento que mi subcampeonato haya sido a costa de un coche del equipo Camel Benetton Ford, en el que yo estaré

integrado la próxima temporada 93. Durante la semana previa a la carrera en Adelaide estuve disfrutando todo lo que pude de unos días de relax practicando el golf y el fútbol. Mi jueves estivo, como es ahora costumbre en este Gran Premio que clava la temporada, cenando con mi mujer, Susi, en el restaurante de Mrsny Watson. Fue una agradable víspera en la que mis mecánicos me hicieron un formidable regalo. Yo soy aficionado a relojes de la marca Martin y me produjo una gran alegría añadir uno nuevo de colección limitada a esta colección. Esto ha sido una nueva nota positiva para redondear una temporada de la que me siento muy satisfecho, además estoy contento porque es una satisfacción más para Frank Williams y todo el equipo en el que he disfrutado corriendo durante estos cinco grandes años. Prácticamente la temporada se acabó con este Gran Premio y es hora de volver a casa con Susi. Estoy deseando volver a Padua para ver a la familia. No tengo planes inmediatos, por el momento, tan sólo preparar en Cortina la temporada próxima, en la que espero que lleguen los triunfos para la escudería Camel Benetton Ford.



LUCCHINELLI CINCO AÑOS DE CÁRCEL

MARCO LUCCHINELLI ex-campeón mundial de motociclismo y exdirector deportivo del equipo Ducati de Superbikes, conoció hace pocos días la **sentencia definitiva** por la acusación de posesión de drogas que pendía sobre él. Lucchinelli fue detenido el pasado 6 de diciembre con 200 gramos de cocaína. Ahora, y tras un juicio muy rápido, el juez de Bolonia lo ha condenado a cinco años y cuatro meses de prisión. En el mismo juicio fue absuelto de otra acusación pendiente, la de asociación para delinquir en relación con el tráfico de estupefacientes.

LA F-3000 A MOSCÚ

HAY un enorme interés en organizar carreras de cierta envergadura en Moscú. Es muy probable que se pueda llevar a cabo la celebración de un G. P. de F1, pero esto no podría ser antes de 1994. Por ello y para comprobar el funcionamiento del circuito y de la organización, se está intentando que en el 93 se pueda disputar una carrera del Campeonato de **Fórmula 3000**. Esto podría ser en un circuito urbano, a pocos metros de la Plaza Roja. El mayor inconveniente que están encontrando son los cables de los tranvías que penden de todas las calles moscovitas.

BUENOS TIEMPOS PARA SAUBER

EL nuevo equipo Sauber de Fórmula 1, sigue con sus entrenamientos intensivos preparando la temporada 93.

Desde que comenzó su andadura, este equipo alemán de F-1, ha utilizado en repetidas ocasiones el circuito catalán de Montmeló para efectuar sus pruebas. En los últimos tests realizados hace pocos días, este nuevo monoplace con Karl Wendlinger a sus mandos, consiguió unos registros impresionantes, parando el cronómetro en 1 minuto, 20 segundos, 4 décimas.

Esto significa un tiempo diez décimas **más rápido** que la *pole* conseguida en el último Gran Premio disputado en este trazado que conquistó el británico Nigel Mansell con un Williams-Renault. Los únicos problemas técnicos con los que está tropezando este nuevo equipo radican en el sistema electrónico de la caja de cambios.



AMBICIOSOS PROYECTOS

EL Team 92 que esta temporada ha finalizado su primer año de vida en las carreras, dirigido por Jonathan Barclay, tras una fructífera temporada en la Fórmula Ford, logrando el subcampeonato, tiene unos proyectos muy ambiciosos de cara al futuro. Sus planes son **estar en el 95** en la Fórmula 3000. La próxima temporada van a estar presentes en la Fórmula Ford y Fórmula Renault española y en el Internacional de Fórmula Renault. En el 94 darían un paso hacia adelante a la Fórmula 3, para definitivamente en el 95

ir a la F-3000. Para la Fórmula Ford en el 93, han firmado con Van Diemen la compra de 6 chasis RF93, que se ofrecerán a otros tantos pilotos por una cantidad de 6.000.000 de pesetas toda la temporada. Como novedad introduce unos incentivos que pueden llegar a la devolución total de presupuesto si uno de ellos gana el campeonato. Para la Renault también han comprado seis monoplazas nuevos, en esta especialidad el presupuesto asciende a 8.500.000 pesetas. Los incentivos para los pilotos serán similares a los de la F. Ford.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

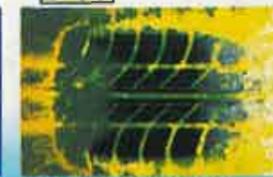
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



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

9%



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

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXTB0. 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.

¿5 Ó 6 LITROS A LOS 100?

LAUS Töpfer y Ségolène Royal, ministros de medio ambiente de Alemania y Francia, han levantado una cierta polémica al anunciar que fijarían a los fabricantes medias de consumo de cinco litros cada cien kilómetros para los coches producidos en el año 2005.

Aunque ya no serán ministros por entonces, sin duda tienen como objetivo, como buenos políticos, que se hable de ellos. Y lo han logrado, si bien nadie los toma muy en serio.

El consumo, argumento de ventas muy importante durante la segunda crisis del petróleo, no parece ya ser motivo de preocupación para los europeos, incluso si se procura economizar en el surtidor en tiempos de recesión. Eso explica, por lo menos en parte, el éxito de los diésel en Francia (más de un tercio de las ventas) y en alza en otros países. Aunque este éxito es artificial, pues está basado en unos impuestos favorecedores del gasóleo y que, por otra parte, si los usuarios viajan poco, gastan bastante más en el precio de compra del vehículo que lo que se aborran en combustible. Los elementos de confort (aire acondicionado, cajas de cambio automáticas, dirección asistida y equipamientos diversos) han elevado el peso de los vehículos en los últimos años, y como consecuencia, también el consumo. También hay que sumar los elementos de seguridad (ABS) y la protección del medio ambiente (el catalizador eleva el consumo de cinco a 10 %). Los únicos países donde se

contempla el objetivo de Töpfer-Royal son en los que el diésel tiene un importante papel en la automoción y en donde se prefiere los coches pequeños. Por ello sorprende ver un ministro alemán abocar por un consumo de cinco litros a los cien cuando en su país se producen los BMW o los Mercedes, vehículos no especialmente parcos en consumo.

De hecho, el fabricante europeo más «económico» podría ser General Motors con los Opel o incluso mejor aún Ford, ambas con modelos de muy inferior consumo que las grandes berlinas clásicas. El camino será aún largo hasta esos hipotéticos cinco litros a los cien en Alemania, dado que los fabricantes sólo disponen de doce años para lograrlo en el plazo fijado.

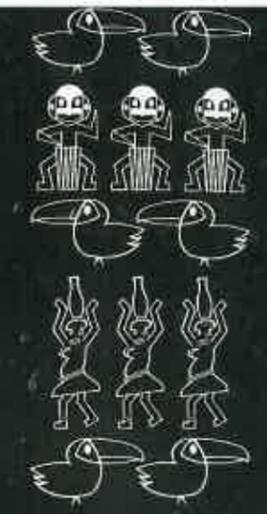
Los franceses, especialistas del coche utilitario, no lo ven tampoco muy claro. Se habían fijado como objetivo un consumo medio de seis litros a los cien para el año 2000, mejorando los actuales 6,37 de Peugeot-Citröen y 6,45 de los Renault actuales, que hacen de ellos los campeones del mundo de la especialidad. Jacques Calvet, el presidente de PSA, incluso ha aprobado un cuantioso presupuesto para conseguir el objetivo de seis litros en el año 2000. Teniendo en cuenta que los coches japoneses superan todavía la media de los 7,5 litros, lo de los cinco litros parece toda una utopía.



Edouard Seidler



UNITED FLAVOURS OF RIVES.



Smolate



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



SEMANAL Motor 16 GRUPO

24 de noviembre 1992

Num. 475 • 350 ptas.

El sucesor del BX

CITROËN XANTIA



A FONDO: TOYOTA CAMRY v6 GX

**AL VOLANTE:
PEUGEOT
106 DIESEL
Y 5 PUERTAS**

