

EXTRA

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

8 de diciembre 1992

Núm. 477 • 350 ptas.

Prueba de 30.000 Kilómetros **VW GOLF GTI**



BMW 325 i
CABRIO

**PARA EL
VERANO**



AL VOLANTE
ALFA ROMEO
155 Q4



RENAULT SAFRANE
YA TIENE PRECIO



FERRARI 250 GT
SUBASTADO EN
100 MILLONES

Coleccionable
DOSSIER
PEQUEÑOS
UTILITARIOS



LOS KILÓMETROS NO SE CUENTAN. SE VIVEN.



PIRELLI

SIENTE LA CONDUCCIÓN.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Picot (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 García, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vico. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Truebas), José María Casanova, Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montaña (Pruebas), Enrique Morca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Ginés Nadal (Diseño), Mayte de Ondarra (Documentación), Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Antedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^a Ormazabal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, M^a Jesús Sánchez y Eduardo Abuña. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaisa Ros. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 61. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. **Fax:** 324 80 03. **VALENCIA:** Antiguo Rano de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 973 69 11. **Fax:** 373 65 63. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impreme: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34. Bta. 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. 1989. Difusión controlada por OJD.



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

E S T A S E M A N A



PUNTO DE MIRA

6

SU CASO

16

LO ÚLTIMO

20

BMW cabrio serie tres

Salón de Essen

24

AL VOLANTE

30

Alfa Romeo 155 Q4

Renault Safrane

34

Volvo Winter Test

40

A FONDO

44

BMW 540i y 518i

BAJO LA LUPA

54

30.000 Km del

Volkswagen Golf GTi

MERCADO

64

Los coches que se van

DOSSIER

69

ACTUALIDAD

90

Miedo a conducir

PRECIOS

97 126

FUERA DE SERIE

126 Ferrari 250 GT

Ferrari 250 GT

MOTOS

134

Yamaha YFZ R y SP

DEPORTE

138

Prueba de los dos

ruedas grupo A

Carlos Sainz a Lancia

147

A todo Gas

150

FIRMA DE LA CASA

154



134
Yamaha YFZ R y SP



24
Salón de Essen.

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

Motor 16 / 3

AMOR BRUJO

LLANTAS



Mira el nuevo Renault 19 RTi 1.8i inyección. Siente el hechizo de sus 113 CV y sus 1.794 c.c. Déjate embrujar por su gran equipamiento con dirección asistida de serie, y llantas de aleación ligera, aire acondicionado, ordenador de a bordo y techo eléctrico deslizante en opción. Descubre su alta seguridad en el sistema opcional ABS y el asiento para niños, opcional según versiones. Algo dentro de ti te llevará hacia él. Te encantará.

Nuevo
RENAULT 19 RTi
113 cv



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda lubricantes 

Por fin una buena noticia

CORREN malos tiempos, uno casi no se atreve a hojear los periódicos cada mañana porque sabe lo que en ellos va a encontrar. Guerras, problemas económicos, fraudes, corrupción, descalificaciones políticas de todo tipo, violaciones, crímenes, hambre y un largo etcétera de calamidades son el «pan nuestro de cada día», y de repente una noticia nos devuelve una pizca de optimismo: **un español, un deportista consigue una proeza histórica.** Puede parecer una noticia más, pero mezclada entre tal cúmulo de desgracias adquiere mucho más valor, se convierte en «la noticia». Es tal la necesidad de buenas noticias, que ésta excede a lo meramente deportivo y ocupa, durante varios días, un lugar destacado en las primeras páginas de los periódicos, en los programas de televisión, en las ondas radiofónicas y hasta en los marcadores informativos callejeros de las grandes ciudades. **Todos**, grandes y pequeños, aficionados o no, **viven pendientes** de la marcha de los acontecimientos, hacen sus cábalas sobre el resultado final, anhelan ese triunfo para poder exhalar un suspiro de alivio. **¡Por fin!**, cuando todo acaba, resulta que, por una vez en mucho tiempo, **se ha producido esa buena noticia** que todos deseaban.

Ya se habrán dado cuenta de quién es ese hombre, **Carlos Sainz**, flamante **Campeón del Mundo de Rallyes** por segunda vez en su carrera deportiva, que ha tenido en vilo a la nación entera durante cinco días. Han sido momentos de tensión y de incertidumbre para los ciudadanos de a pie, pero en esta ocasión a la espera de un final feliz que, a la postre, se ha producido. Para Carlos Sainz no ha sido un año fácil. Ha tenido que luchar contra una durísima competencia con un material inferior al suyo; tanto es así que tan sólo hace dos meses apenas se hablaba de él, todos estaban convencidos de lo irremediable de la situación. **Todo estaba perdido de antemano.** Pero no contaban con su profesionalidad, su entereza, su dedicación, su genio. Carlos Sainz, ha superado sus problemas, la presión a que constantemente se ha visto so-

metido con esa magia que sólo él posee; no en vano es el mejor piloto de rallyes de todos los tiempos. Él, y sólo él ha sido el protagonista de la buena noticia: Carlos Sainz, y punto.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A



LAS MULTAS NO CADUCARÁN FACILMENTE

LA aparición en el Boletín Oficial del Estado de la «Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas» que establece un plazo de un mes para que caduquen las sanciones y multas, si no son resueltas a tiempo, hizo soñar a muchos automovilistas. Pero el tema de la **caducidad de las multas** no es tan fácil ni inmediato, ya que la nueva ley establece primero un plazo de tres meses hasta su entrada en vigor y dispone que exista un periodo de seis meses para adecuarla e indicar los efectos concretos en cada caso. Esto quiere decir que en ese plazo máximo de nueve meses deberá aparecer un reglamento de sanciones que legisle específicamente todo lo concerniente a **Seguridad Vial**, y hasta que ese reglamento no aparezca la nueva legislación no se llegará a aplicar.

De todas formas, no hay que olvidar que al plazo de un mes que, en principio, establece la administración, hay que sumarle los tres meses que tiene para resolver las sanciones, por lo que deberían pasar, exactamente, cuatro meses antes de que la multa caducara. Pero además, la nueva ley da a la administración la posibilidad de ampliar ese mes de plazo para que caduquen las sanciones, aunque todos esos casos **deberán estar justificados**, por ejemplo por un número excesivo de tramitaciones.

Habrà pues que esperar a la adecuación de la nueva ley antes de poder aventurar qué pasará con las multas cuya tramitación, sin duda alguna, será más rápida pero no inmediata.

DEL SUR AL NORTE POR AUTOVIA

LA apertura de los dieciséis últimos kilómetros de la autovía **Madrid-Burgos** ha hecho realidad la unión del sur y norte de España con una vía de, al menos, dos carriles para cada sentido de la circulación.

El ministro **José Borrell** inauguró el último tramo entre Buitrago y la salida norte del puerto de Somosierra, en el que, para evitar el paso por el puerto, se ha construido un túnel doble con tres carriles en

cada dirección, túnel que mejorará la circulación invernal en éste, hasta ahora, problemático punto. En total, la **Autovía del Norte** ha supuesto una inversión de 76.757 millones de pesetas, siendo el coste medio por kilómetro de casi 334 millones. También, recientemente, el ministro Borrell ha inaugurado dos nuevos tramos en la autovía de **Extremadura**, un paso más en la mejora de la ruta de Madrid a la frontera portuguesa.



S E M A F O R O S



No fue fácil reunir a los diecinueve participantes peninsulares que desde 1983 han estado en el Camel Trophy, pero se logró. Se trataba de sorprender a **Miguel de la Quadra Salcedo**, el hombre que desde hace diez años siempre ha vivido, junto a cada una de las parejas elegidas, la gran aventura. Para que la sorpresa fuera completa tampoco faltaron los periodistas que en cada edición compartieron coche y vicisitudes con los participantes y Miguel. Diez años sin faltar a la cita, y sus ganas de seguir, avalan este emotivo homenaje.



A punto estuvieron un grupo de impresentables concejales socialistas del Ayuntamiento de Madrid, entre los que destacó **José María de la Riva**, de reventar el simpático acto de bienvenida a Carlos Sainz, al jalear a varias asociaciones de vecinos para promover un altercado de orden público en el momento en que el Campeón del Mundo salía a saludar desde el balcón de la Casa de Villa. Si por algo se ha caracterizado Carlos Sainz es por mantenerse siempre al margen de posturas radicales y no merece agravios de esta naturaleza.

B R E V E S

♦ TRÁFICO MODIFICA SUS ESTADÍSTICAS

La Dirección General de Tráfico va a modificar su criterio estadístico a partir del próximo 1 de enero. A partir de entonces, la cifra del número de muertos incluirá a los fallecidos en los 30 días siguientes al accidente. Con este cambio, España homologa sus estadísticas con los países comunitarios. Según el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, no habrá cambios significativos, por cuanto en la actualidad se añadía un coeficiente corrector, que aproximaba las cifras reales de fallecidos en el accidente con las estadísticas de 30 días.

♦ FERRARI NO ESTARÁ EN EL SALÓN DE BARCELONA

Tras el anuncio de Volvo de no acudir al próximo salón del Automóvil de Barcelona, se conoce ahora la ausencia de otra marca, muy significativa: Ferrari. Los importadores para nuestro país han decidido no estar presentes en la Ciudad Condal, por considerar poco rentable el elevado coste que supone la muestra.

♦ REESTRUCTURACIÓN EN VOLVO

Thomas Maim, presidente de Volvo España, se convertirá, a partir del 1 de enero de 1993, en el máximo responsable para el área de mercado de Europa y será uno de los miembros del Comité Ejecutivo de Volvo Car Corporation, órgano que toma las decisiones estratégicas de la Compañía. Este nombramiento entra dentro de la reorganización de la estructura de Volvo Car Corporation.



Tokio

Daniel Monteverde

HONDA, DIVORCIO A LA AMERICANA

Honda ha roto sus relaciones con la Motor Vehicle Manufacturers Association de EE.UU., de la que formaba parte desde 1988, como protesta por la decisión de GM, Ford y Chrysler de crear una nueva asociación independiente que represente mejor sus intereses. Honda pertenecía a la NAMA, ya que el 80 por ciento de los vehículos que venden en USA están fabricados en aquel país. Volvo, Navistar y Paccar, entre otros fabricantes de camiones en USA, también se han retirado.

LA CRISIS QUE NO CESA

Los malos resultados



financieras registradas por los principales constructores nipones en los seis primeros meses del año actual, continuarán durante los próximos años, según dicen los analistas. El sector padece grandes costes fijos al haber invertido en costosas instalaciones y equipos de automatización, elevados costes laborales y astronómicas cifras de gastos financieros.

DIEZ MILLONES DE COCHES JAPONESES

La potente industria nipona ha fabricado de enero a octubre del presente año un total de 10.480.031 vehículos, lo que supone el 11,4 por ciento menos que en 1991. Por el contrario la producción de autobuses creció un 18,4 por ciento.

EUROPA DESAYUNA CON DIAMANTES

Mitsubishi ha inaugurado cerca de la ciudad de Frankfurt su primer centro de diseño europeo, con una inversión de 50.000 millones de pesetas. El Design Studio no sólo diseñará los modelos para el mercado europeo sino también los vehículos NedCar, la «joint venture» que la firma del diamante ha establecido con Volvo y el estado holandés.

Turín

Giancarlo Perini

LADA BUSCA NOVIO

Cuando Fiat parecía tener todo estudiado para la compra del 33 por ciento de las acciones de la compañía rusa VAZ (el fabricante de los Lada), el director general de esta última, Oleg Chirvotshki, ha manifestado que únicamente está disponible el 22,5 por ciento de la firma. Este fabricante ruso



ha previsto un nuevo esquema de venta, según el cual la Federación Rusa adquiere el 50 por ciento, los 230.000 trabajadores, el 27,5 por ciento y el resto es lo que se ofrece a inversores extranjeros, entre los que General Motors también ha manifestado su intención de estar presente.



DE VISITA EN MOTOR 16

MELQUIADES Álvarez, el flamante ganador del Bertone Freeclimber 2 sorteado por Motor 16, visitó la redacción acompañado por su mujer, Beatriz, y por su pequeño hijo Gonzalo. Poco habituado a los métodos actuales de edición de publicaciones, se quedó muy sorprendido de la aplicación de la informática en periodismo. Melquiades Álvarez confesó ser lector ocasional de Motor 16, aunque la compre muchas veces, y sobre todo un enamorado de los todo terreno; incluso, entre sus proyectos, contemplaba adquirir próximamente uno. Nos confesó que ha sido la mayor alegría que ha recibido en el 92, a lo que su esposa matizó «la mayor alegría de su vida». Por cierto, Beatriz, que es profesora de Historia, confesó ser una lectora impenitente de Historia 16.

El premio ha quedado, por lo tanto, entre amigos.

CAMPEONES SEGUROS

SI GUIENDO una iniciativa de ADA se celebró en Barcelona una «Jornada sobre Velocidad y Seguridad Vial». En ella participaron campeones de la velocidad como Angel Nieto, Sito Pons, Quique de Juan, Pep Bassas y José María Bardole, quienes dieron a conocer sus puntos de vista sobre este tema. Como moderador oficiaba el Sr. José María Fernández Cuevas, director de Seguridad de ADA y ex-director general de Tráfico, mientras que el acto estuvo presidido por el consejero de Gobernación de la Generalitat Sr. Gomís y las conclusiones finales estuvieron a cargo de José Luis Pedragosa, presidente del Instituto Catalán de Seguridad Vial.



LA IMPORTANCIA DEL TIBURON

Si elegir el coche del año o el de una época no es tarea fácil, mucho menos lo es remontándose cuarenta años en la historia del automóvil para saber cuál ha sido el modelo más importante. Es una elección muy difícil y los resultados demuestran esa gran dificultad, ya que el vencedor, el modelo elegido como el coche más importante de los últimos cuarenta años, ha sido el Citroën DS 19, el popular Tiburón de los años cincuenta, que se ha impuesto al Porsche 911 y al Audi Quattro, empatados, solamente por un vo-



to. Esta idea de elegir el coche más importante de los últimos cuarenta años partió de la publicación francesa «L'Année Automobile» que, para festejar su cuarenta cumpleaños, pidió a 41 periodistas del mundo entero, especializados en la

prensa del motor, que votaran, por orden de importancia, los cuatro coches más impactantes lanzados entre 1953 y nuestros días.

Nada menos que 185 modelos diferentes, de los cuales 75 sólo han obtenido un voto, se han visto reflejados en esta difícil elección, que ha colocado en los tres primeros puestos a tres vehículos que no podrían ser más diferentes entre ellos.

Todo esto es una prueba patente de que, a lo largo de cuarenta años, los logros en el mundo del motor han sido muchos y muy importantes.

TRES RESPUESTAS DE

JOSÉ LUIS HURTADO

(Director de relaciones externas de JR Reynolds)



¿La nueva Ley anti-tabaco promulgada en Francia pone en una situación difícil al automovilismo deportivo?

Efectivamente, esta ley prohíbe la retransmisión en la televisión francesa de acontecimientos deportivos en los que

estén presentes imágenes de marcas de tabaco, por lo que se pone en peligro la rentabilidad de los principales patrocinadores del automovilismo de competición.

¿Existe la posibilidad de que en España se redacte una normativa similar?

En estos momentos, nuestro país está pendiente de la resolución de la Comunidad Europea en materia de publicidad de tabaco, a la que se oponen tres países: Alemania, Gran Bretaña y Holanda. Como país

comunitario, España tendrá que aceptar la normativa que finalmente promulgue la CE.

¿Qué reacción social es de esperar de esta lucha anti-tabaco?

La prohibición de fumar en locales públicos y la obligación de disponer de zonas acotadas ha desencadenado una reacción en contra por parte de los fumadores, que están haciendo valer sus derechos. Ya se pueden ver infinidad de lugares en los que se advierte que no se aceptan clientes no fumadores.

♦ VOLANTES DE ORO

El Renault 19, entre los coches de la gama media, y el Mitsubishi Montero, en la categoría todo terreno, han sido ganadores de sendos «Volante de Oro 1992», galardones que concede cada año el periódico dominical de Alemania «Bild am Sonntag» a las mejores novedades del año y que son el equivalente al «Coche del Año» en Alemania. Esta publicación europea, con una tirada que alcanza los tres millones de ejemplares, elige un jurado internacional compuesto por una veintena de personalidades, no sólo representantes del mundo del motor, para otorgar sus premios.

♦ UN CARTEL CON DOS RUEDAS

Pasamos de los premios a la



«Feria de Bicicletas y Motocicletas» que se celebrará en la ciudad de Valencia del 13 al 17 de abril del año 1994. Para su próxima edición, aunque aún falta mucho para que abra sus puertas, cuenta ya con un bonito cartel anunciado.

♦ LOS MERCEDES Y LOS CUADROS

Una vez más, la central de Mercedes Benz en la calle José Ortega y Gasset se convierte en galería cultural en la que automóviles y obras de arte conviven. En esta ocasión, del 3 al 18 de diciembre, junto a los impresionantes Mercedes convivirán los cuadros de Bogoña Itamos, pintora madrileña que imprime en sus obras un mágico realismo.

DEBATE SOBRE SEGURIDAD INTEGRAL

Se ha organizado en Madrid un interesante coloquio, con el tema «Automóvil y Seguridad Integral», en el que se ha querido reproducir el mismo esquema que el programa de televisión «La Clave». El propio José Luis Balbín actuó como moderador, haciendo de anfitrión de seis invitados: Miguel Muñoz, director general de Tráfico, Manuel Panadero, director general de Transportes, Amando de Miguel, sociólogo, Camilo José Cela, escritor, Oscar Ozaeta, presidente de BMW Ibérica y Margaritis Schinas, miembro de la Comisión de la CE en Bruselas.

Al coloquio asistieron cerca de un centenar de invitados, que intervinieron en la parte final del acto. A lo largo de dos horas, se debatieron muy diversos aspectos del automóvil y su entorno, con intervenciones más o menos afortunadas de los invitados.

El Nobel Cela se mostró en desacuerdo con la intromisión del Estado en determinados aspectos de la vida del ciudadano. Aún siendo partidario del uso del cinturón, criticó su obligatoriedad. «Es triste-dijo- que nos pongamos el cinturón, no por convenci-

miento, sino, sobre todo, por miedo a las multas.»

El representante de la Administración comunitaria, el griego Schinas, habló del concepto de redes de estructuras intercomunitarias y aportó el dato de que todos los años mueren en Europa 50.000 personas por accidentes de tráfico.

Miguel Muñoz no se mostró fervoroso partidario de la igualdad comunitaria en aspectos legales e insistió en la responsabilidad del conductor. «El toro de la Seguridad Vial hay que lidiarlo en los terrenos del comportamiento humano», dijo el director general de Tráfico.

Ozaeta hizo mención del coche como herramienta de trabajo y aportó una opinión novedosa: los efectos negativos del automóvil son consecuencia de su éxito social. Las intervenciones de Amando de Miguel fueron, sin duda, las más polémicas.



S E G U R I S I M O

• MÁS SOBRE EL DEFENSOR DEL ASEGURADO

La Dirección General de Seguros, un organismo dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda ha organizado unas jornadas de debate en las que se han tratado los temas relacionados con las reclamaciones derivadas del contrato del seguro. Entre otros temas, el debate se centró en cómo articular la función de la recién creada figura del Defensor del Asegurado, que aún está por decidir si dependerá orgánicamente de la Administración o, por el contrario, cada compañía institucionalizará esta función.

• UN MILLÓN DE AUTOMÓVILES SIN SEGURO

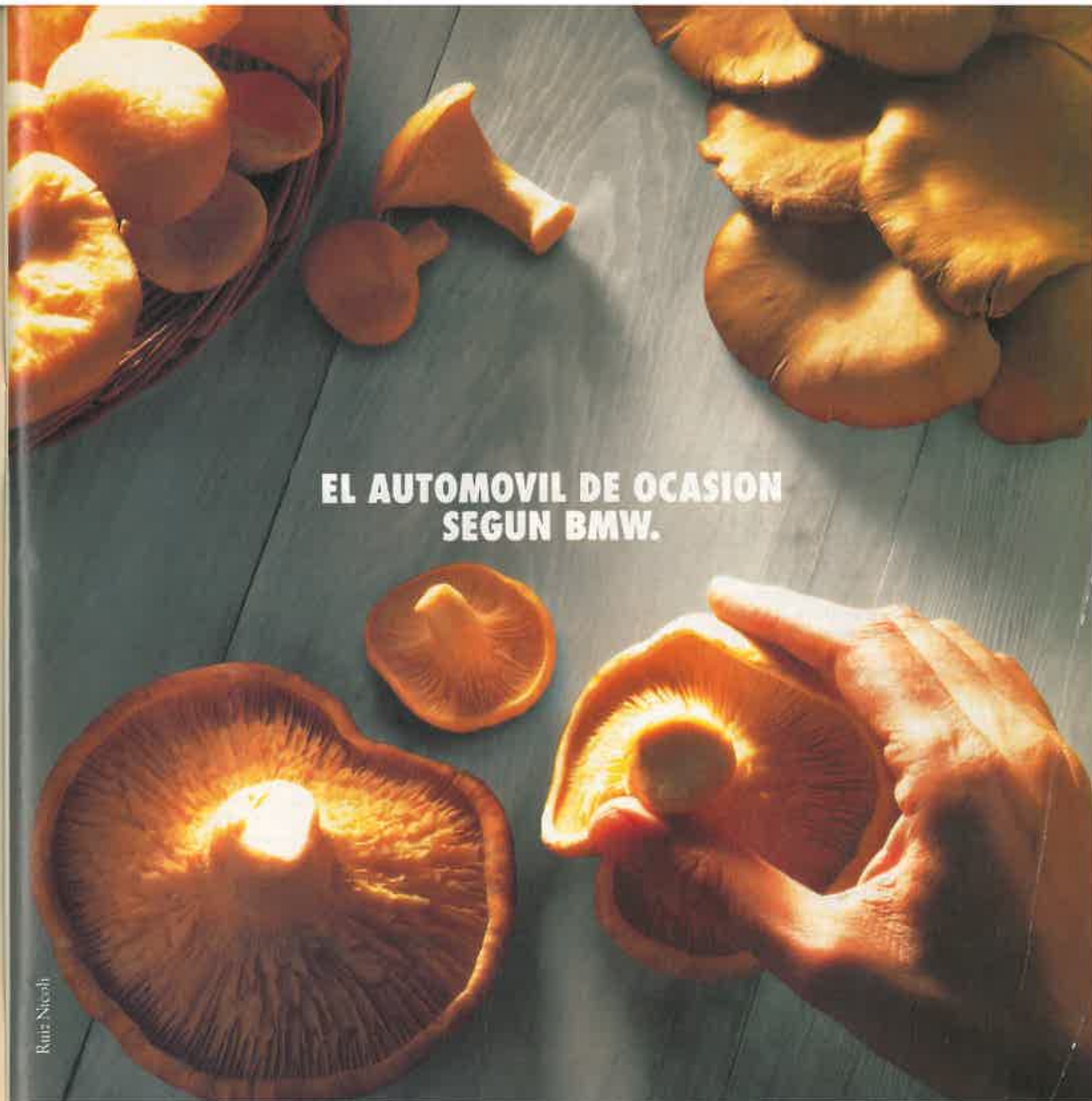
Según datos hechos públicos

durante las últimas Jornadas Comunitarias, un millón de vehículos circulan en España sin ninguna cobertura de seguro. Los pagos efectuados por el Consorcio de Compensación de Seguros (entidad encargada de indemnizar a las víctimas causadas por quien no tiene seguro), durante el primer semestre se han incrementado un 30 por ciento sobre el año anterior.

• MÁS VALE GRANDE CONOCIDA

Los españoles, a la hora de contratar una póliza de seguro, se inclinan por compañías conocidas y poderosas. Prueba de ello es que el 98,3 por ciento de las pólizas están suscritas por las 20 compañías primeras del ranking.

EL AUTOMOVIL DE OCASION SEGUN BMW.



Hay quien elige para que otros disfruten sin riesgos. En la Selección de Automóviles de Ocasión BMW, nuestros expertos escogen sólo lo mejor para que usted lo disfrute con plena confianza.

Para empezar, todos los automóviles de esta selección, incluidos los de otras marcas, han de superar un estricto control del año de fabricación y el kilometraje.

Después, una rigurosa revisión a manos de los técnicos de BMW y una ITV a la que es sometido automáticamente cada automóvil,

demuestran que su aspecto externo tiene una correspondencia en su impecable estado.

Así, sólo lo mejor se incluye en la Selección de Automóviles de Ocasión y se ofrece en nuestros Concesionarios hasta con un año de garantía y un seguro de asistencia en carretera.

Y además, si lo desea, con un plan de financiación personalizado a través del servicio BMW Finance & Leasing, que refleja la confianza de BMW y su Red de Concesionarios Oficiales en que, siempre que elija dentro de nuestra selección, quedará satisfecho.



SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION

Límite de 6 años de edad para automóviles de otras marcas o de hasta 8 años para automóviles BMW. Revisión de 25 puntos vitales. Certificado ITV. Garantía de 12 meses para los modelos de hasta 4 años y de 6 meses para el resto. Seguro de asistencia en carretera que incluye desde automóvil de sustitución hasta gastos de remolque y alojamiento. Si desea más detalles, llame al 900 10 20 30 Servicio de Información BMW.

◆ MEJORES CONDUCTORES

Una vez más, la escuela de Perfeccionamiento de la Conducción de Can Padró organiza un curso para conductores. Su precio es de 56.000 pesetas e incluye la estancia en hotel. Este curso se realizará entre los días 12 y 13 de diciembre. Para más información contactar con el teléfono 93/832 03 11.

◆ BIRMINGHAM APUESTA POR EL DEPORTE

Año a año, Birmingham va afianzándose como un gran salón del automóvil deportivo. Su próxima edición tendrá lugar entre los días 7 y 10 de enero y allí se podrá encontrar una muestra de todos los coches y motos de competición que han destacado en el último año,



desde los rallyes a la Fórmula 1 pasando por los clásicos deportivos. Una cita a la que no pueden faltar los aficionados.

◆ PREPARARSE CON TIEMPO

Para que coincida con la Semana Santa, Sport & Aventura ha preparado, del 3 al 11 de abril, un interesante viaje por los rincones más desconocidos de Venezuela, si la situación en este país sudamericano se estabiliza. Este viaje, que combina la conducción de un todo terreno con el trekking y paseos en «curicari» por los ríos venezolanos, puede tener una duración de diez o catorce días, aunque para realizar la segunda opción es imprescindible un grupo mínimo de quince personas. Las inscripciones se deben realizar al menos cuarenta días antes de la salida y el teléfono de contacto es 93/ 302 70 62.



EL BMW M3 YA TIENE PRECIO

A CABA de ser presentado en Palma de Mallorca el nuevo BMW M3, que será el modelo tope de la Serie 3 del fabricante de Munich, y ya está disponible en nuestro mercado a un precio muy interesante, **6.947.000 pesetas**, si tenemos en cuenta que en su país de origen, Alemania, cuesta seis millones de pesetas. El BMW M3, incorpora un brillantísimo motor de seis cilindros en línea, tres litros de cilindrada y 24 válvulas, que desarrolla una potencia de 286 caballos. En un principio, el aire acondicio-

nado será un elemento opcional, al precio de **270.785 pesetas**, si bien es muy posible que en un futuro se monte de serie en nuestro mercado. Igualmente opcional será el «airbag», al precio de 126.424 pesetas. Durante lo que queda de año se comercializarán tan sólo **quince unidades** que, durante el año 1993 se convertirán en ciento cincuenta.

Destaca en el nuevo BMW M3 su bella presentación, que conjuga la deportividad característica, de la que está dotada el modelo, con la elegancia de un coupé de lujo.

LOS AUTOMOVILES CLUB SE UNEN

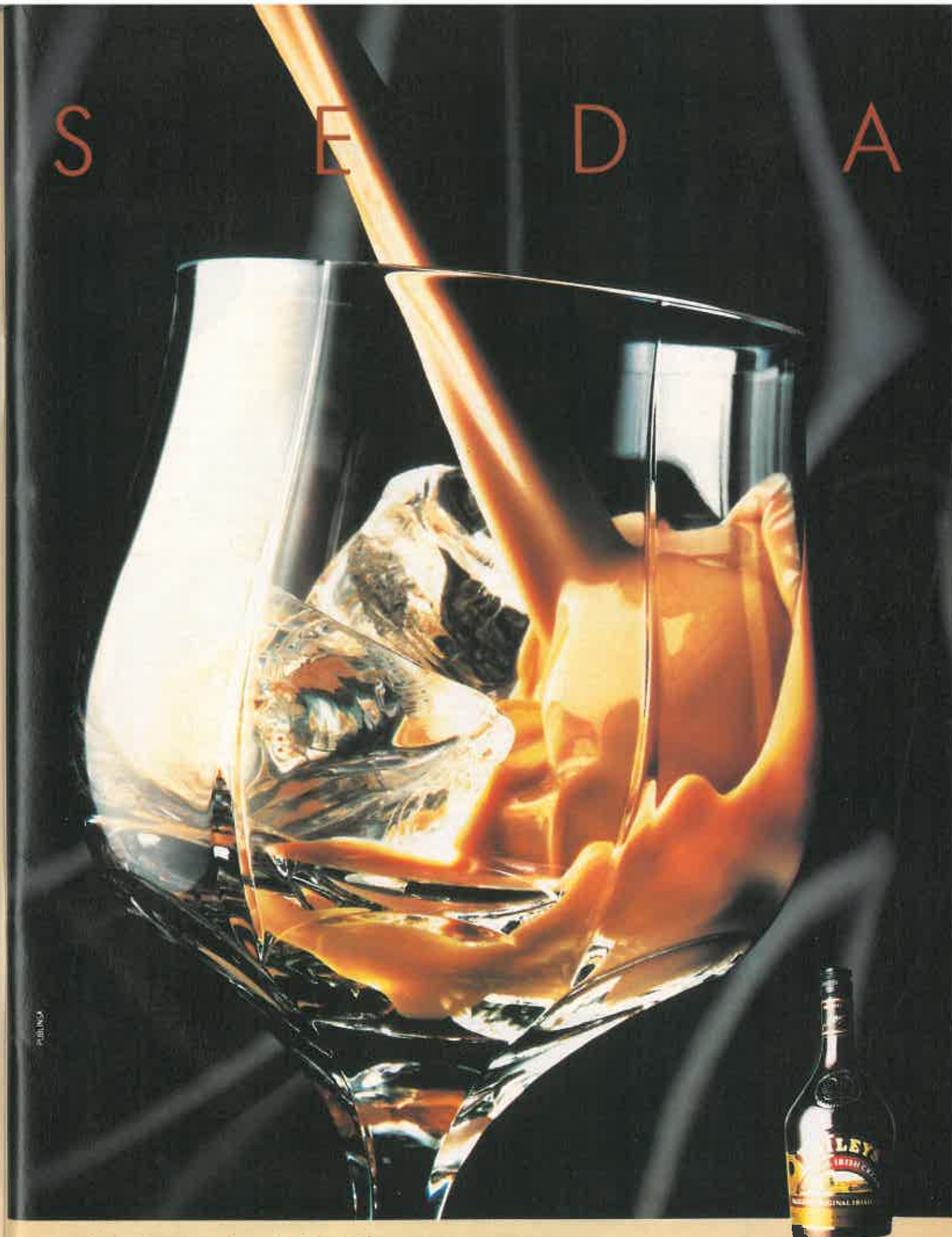
L OS automoviles club de España, Cataluña y Vasco-Navarro se han unido en una Confederación que está presidida por **Fernando Falcó**, Marqués de Cubas, a su vez presidente del Real Automóvil Club de España. Esta **Confederación de Automóviles Club** de Es-

paña pretende unificar criterios y trabajo para mejorar los servicios que prestan a los usuarios y su creación coincidió con la inauguración de una nueva oficina en Pamplona del **Automóvil Club Vasco-Navarro**, entidad con más de 25 años al servicio de los automovilistas.

R E C T I F I C A C I O N

El Ayuntamiento de Molina de Segura, con respecto a la información aparecida en nuestro último número en la sección «Semáforos», en la que se hacía referencia a un bando que prohibía a los ciudadanos saltar, bailar e invadir la calzada, puntualiza: no se trata de un bando, ni se van imponer multas de 5.000

pesetas. La nueva ordenanza municipal sólo recoge temas contemplados en el Reglamento de Tráfico, normativa aplicable en todo el territorio español y con la aplicación de esta ordenanza no se producirán agravios comparativos de los ciudadanos de Molina de Segura con respecto a los demás pueblos y ciudades del Estado.



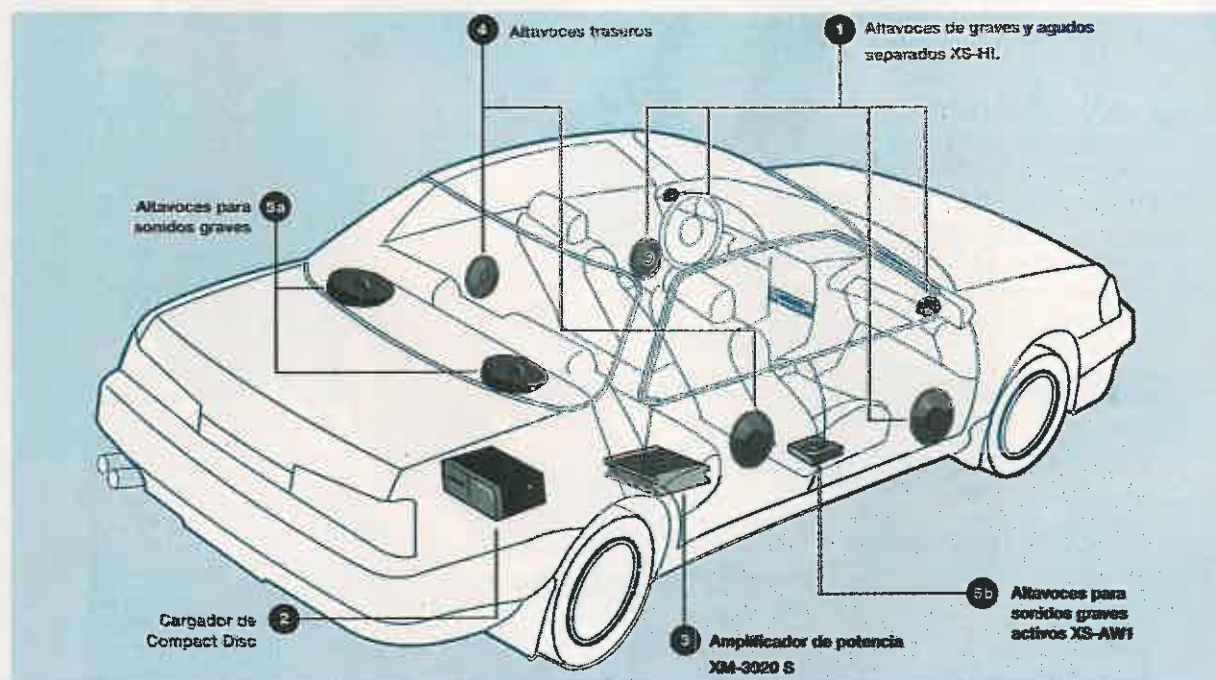
AMPLIACION DEL EQUIPO

Ampliar y mejorar un equipo de sonido de coche puede no llegar a ser tan caro como uno imagina. La marca **Sony** ha creado una serie de componentes de sencilla aplicación que pueden llegar a convertir cualquier equipo sencillo, aunque no sea Sony, en un estupendo conjunto de alta calidad. Se aconseja la instalación de sendos altavoces para tonos altos en la parte superior del salpi-

cadero (1) y para tonos medios/bajos en las puertas. El sistema **Sony XS-HL** de altavoces mejora la claridad del sonido. Para los que tienen en su automóvil una buena radio, pero no acceso a un CD, Sony propone a través del modulador de **FM XA-7A** y el mando a distancia **RM-X1A**, el control de un cargador de CD de 10 discos (2), porque todas las radios de coche con FM pueden reproducir compact disc. Con el amplificador **XM-3020S** (3) se puede aumentar la salida hasta los 2X60 vatios. Es de adaptación múltiple y se puede instalar fácilmente a una salida de línea o a la del altavoz. También se recuerda que los altavoces traseros y sus to-

nos medios/bajos son de gran importancia. La serie **custom Fit** (4) está especialmente creada para su adaptación a la medida de todos los vehículos.

Para los que disponen de asiento trasero abatible y tienen difícil lo de instalar altavoces de graves en la bandeja trasera, se propone el altavoz para sonidos bajos (5) **Activo XS-AW1**, que se compone de una caja compacta con un amplificador incorporado de 80 vatios que se instala bajo el asiento.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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



¡ Empieza el Dio con Marcha !



Descubre la marcha del DIO, la forma más práctica y divertida de moverte por la ciudad. Con arranque automático, amplio cofre bajo el asiento y un utilitario transportín. Pruébalo.



de moverte por la ciudad. Con arranque automático, amplio cofre bajo el asiento y un utilitario transportín. Pruébalo.

desde los 14 años. PARTICIPA EN LA PROMOCION*

pedir el catálogo en un Concesionario Oficial. Hay

ios amigos de HONDA y entre ellos varios



HONDA DIO es fácil de manejar y puede conducirte

" SIEMPRE HAY UN DIO CON SUERTE ". Basta con

milas de regalos para

scooters DIO.

Dio
HONDA

*PROMOCION LIMITADA



PUBLICIDAD CONFUSA

ESPERABA con ilusión la llegada del Nissan Micra, estaba decidido a comprarlo hasta que vi las vallas publicitarias anunciándolo. Más tarde lo vi en revistas y en la televisión y lo dice bien claro: Nissan Micra, cambio automático, aire acondicionado, dirección asistida y ABS. Yo no quería un coche con cambio automático ni tan equipado, por lo que decidí conocer otros modelos.

No me he comprado un Micra, y ahora me he enterado que también puede llevar cambio manual. Bien es cierto que podía haber ido a un concesionario a enterarme, pero por carecer de tiempo me fue imposible y el anuncio me había desencantado. Conozco otros casos en los que la publicidad ha echado por tierra muchas posibilidades de compra.

El doble sentido, la ocultación de datos, la letra pequeña o, como en este caso, las ganas de impresionar, a veces fallan. Lástima de campaña pues me parece genial lo de «Si crees que es un coche más preferimos vender un coche menos».

Juan Carlos Carballo
Madrid



SEMAFOS APAGADOS

ESTABA convencido de que cuando un semáforo se estropeaba, algún sistema previsto dejaba el ámbar intermitente para avisar de que algo pasaba. La otra tarde comprobé que no, que en un cruce peligroso a una hora punta y con una circulación de perros, los cuatro semáforos estaban completamente apagados y el atasco correspondiente organizado.

Algún inventor de esos que triunfan fuera de nuestras fronteras, podría pensar en algún sistema



que conectase los semáforos de las principales arterias con un control central. Así, cuando se estropeasen, enseguida (bueno ya será menos) acudiría alguien a regular el tráfico. ¿O ya está inventado?

Mercedes Carrillo
Madrid

INDECISO DE RENAULT

ESTABA decidido a comprar un R-19 RTi 1.8i que dispone de un motor de 113 caballos de potencia. Sin embargo, leo en su revista la oferta lanzada por la marca francesa para el modelo inmediatamente inferior, el R-19 RT 1.8, con motor de 95 caballos. Sumando a los precios de cada modelo las opciones que deseo incluir, la diferencia entre ambos es, para mis posibilidades, bastante importante. Mi pregunta es la siguiente: merece la pena realizar un pequeño esfuerzo económico por los 18 caballos de diferencia y algún detalle de equipamiento (ordenador de viaje, etcétera) o por el contrario, con el motor de 95 caballos obtendré, más o menos, el rendimiento y las prestaciones del motor superior. También me gustaría saber, en relación al diferente tratamiento fiscal que van a recibir los automóviles en 1993, si sería más interesante o no, aplazar la compra hasta el mes de enero.

Eduardo Alba
Madrid

R. Con el descuento, la diferencia de precio entre ambos modelos es importante. Con el motor de 95 caballos se pierde algo en prestaciones puras (más si va usted a ir normalmente cargado), pero se sobrepasan los 180 kilómetros por hora y el consumo es más reducido. Si anda algo justado de dinero y 95 caballos son suficientes para usted (nosotros creemos que sí), no lo dude. En enero los coches

seguirán costando lo mismo, ni se moleste en esperar.

EXTINTOR MILAGROSO

EL extintor parece un elemento más, quizá incluso un sacadinerero que se pudre en el maletero o bajo el asiento y termina sus días inservible en un basurero. Sin embargo, puede salvar vidas. En un viaje reciente se me incendió el coche, el automovilista que me precedía paró bajando del coche con un extintor pequeño pero matón. En breves instantes lo que podía haber terminado en un disgusto, acabó felizmente para mí y para mi automóvil, que sólo sufrió daños superficiales. Mi consejo es que monten un extintor en su automóvil, si puede ser con manómetro de presión. Algún día lo agradecerán.

José María Izaña
Bilbao



UN ASTRA RECALCITRANTE

DESDE que me compré un Astra 1.6 no ha dejado de darme problemas. Me ha pasado de todo, desde el starter automático, que no funciona (arranca en frío a la 7ª u 8ª vez), hasta el elevavolantes eléctrico, los cables de la batería o la goma del parabrisas, por la que entra agua. No sé el resto, pero mi unidad estaba mal terminada y lo malo es que no hay manera de solucionarlo. Dicen que lo del agua es problema del diseño (?), y el que no arranque que es por culpa de la gasolina, que no tiene el suficiente octanaje. Es inaudito y sorprendente que un coche nuevo de fábrica, y ahora con 2.500 kilómetros, pueda venir en tan malas condiciones. ¿Es que acaso no pasa los controles? ¿Es que no lo chequean en fábrica? Hoy por hoy, no hacen más que darme largas y se van pasando los días. ¿Tendré el coche arreglado antes de que se cumpla la garantía?

Antonio Cano
Sevilla

En Concierto

California. Orquesta de 80 Toneladas y 5.000 caballos de potencia sobre el escenario del Irvine Meadows Theatre para demostrar, de una vez por todas, que el lubricante CEPSA RETTO pone música en su motor. Por si quedaba alguna duda. CEPSA RETTO, EN CONCIERTO.

CEPSA

RETTO

MUSICA EN SU MOTOR

OPEL ASTRA GSi / GSi 16 V

FUE RZA, SEGURIDAD, INGENIERIA.



La fuerza de la emoción se impone.

Descubre el Opel Astra GSi (115CV) y GSi 16V (150CV). Su Seguridad te hace dueño de tus impulsos. De serie, ABS, Cinturones Autotensables, Sistema de Protección Lateral, Alarma Antirrobo y, en 16V, Control Electrónico de Tracción.

Su Confort te invita a llegar más lejos. De serie, Computadora y Check-Control con Pantalla Multifunción, Radiocassette SC 303 con 6 altavoces, Asientos deportivos, Elevalunas delanteros eléctricos, Microfiltro de Aire...

INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO.

* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA, gastos de pre-entrega y descuento promocional incluidos. Venta a flotas: consulta

Su Ingeniería Alemana te acompaña con potentes motores 2.0i de Inyección Electrónica Multipunto, Frenos de disco en las 4 ruedas, Amortiguadores deportivos de gas...

Descubre ahora el Astra GSi y GSi 16V en tu Concesionario Opel.

OPEL ASTRA GSi: 2.132.000 pts.*

OPEL ASTRA GSi 16V: 2.542.000 pts.*

OPEL 

a tu Concesionario Oficial Opel. Cuenta, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.

BMW Cabrio

OBJETIVO: LAS ESTRELLAS

A mediados de 1993, llegará a los concesionarios españoles el nuevo BMW Cabrio. Este es un capítulo más del proceso de renovación de la Serie 3 de BMW, a falta de la versión Touring, cuya llegada a nuestro país no se espera para antes de 1994.



EL MODELO SUSTITUIDO
La línea del anterior BMW Cabrio también derivaba de la carrocería de la Serie 3. A diferencia de la nueva versión, en el antiguo BMW Cabrio los cristales laterales no se escamoteaban en su totalidad.

El próximo mes de enero, con motivo del Salón de Detroit, se podrá contemplar al natural el nuevo BMW 325i Cabrio. Dado el enorme interés que tiene para la marca bávara el mercado norteamericano, se ha elegido el Salón de Detroit para su primera aparición pública.

En un principio, la única versión disponible será la equipada con el motor de seis cilindros del 325, con el nuevo sistema Vanos de distribución variable. Con esta configuración, el motor desarrolla 192 caba-

llos, potencia suficiente para rozar los 230 kilómetros por hora, cifra más que razonable para un descapotable. En cuanto a la transmisión, habrá posibilidad de elegir entre una caja manual de cinco velocidades o una automática de cuatro.

Lo más interesante de este nuevo descapotable es el enorme trabajo que se ha realizado en el chasis. Partiendo de la base de la carrocería convencional del Serie 3, se ha reforzado todo el conjunto, en particular la estructura del montante delantero, que hace las veces de arco

de seguridad. En general, se han aplicado muchas de las enseñanzas obtenidas en el diseño del Z1. Detrás no hay arco de seguridad, pero se han incorporado unos reposacabezas de seguridad en las plazas posteriores que salen automáticamente en caso de colisión o vuelco. Los cuatro cristales laterales desaparecen totalmente cuando se bajan y el mecanismo de la capota se recoge automáticamente, quedando perfectamente plegada en el espacio que existe entre el maletero y el asiento posterior. Esto ha obligado a restar algo de volumen al maletero y un poco de anchura al asiento posterior. No obstante, hay sitio suficiente para dos ocupantes.

Como es lógico, a lo largo de los meses posteriores a su comercialización

se unirán nuevas versiones con el motor dos litros y el cuatro cilindros de 1.800 centímetros cúbicos. Una vez completa esta gama, cuyo mayor mercado se espera que sea el norteamericano, sólo quedará la versión familiar, denominada Touring para que la actual Serie 3 esté al completo.

Victor Piccione

ARCO DE SEGURIDAD
En las plazas posteriores, unos rígidos reposacabezas ocultos, aparecen de inmediato en caso de colisión o vuelco.



NUEVO MOTOR 2.0 L.

Inyección de potencia.



Nueva serie 400 Con este nuevo motor la serie 400 de Volvo ha experimentado un gran cambio. El nuevo motor la ha elevado a otra categoría. A otra potencia. A partir de ahora el deportivo 440 y el prestigioso 460 disponen de motores de inyección con catalizador, para

reducir al mínimo las emisiones contaminantes. Toda la serie 400 incorpora aire acondicionado como equipamiento de serie y, además, la posibilidad de instalar ABS y Airbag. Y cuentan con toda la seguridad de Volvo. Son una buena forma de empezar a cuidarse. Y cuidar su entorno.

Volvo 460 GLE 2.0.i. Motor: 2.0 L. 4 Cilindros. Inyección. Catalizador.

Equipamiento de serie: Aire acondicionado. Llantas de aleación. Dirección asistida. Elevalunas eléctricos. Reposacabezas en los asientos traseros. Paragolpes en color

de la carrocería. Cierre centralizado. Frenos de disco 4 ruedas. Kit de sonido. Cinturones de seguridad traseros. Ajuste altura asiento conductor. Ajuste lumbar asientos delanteros. Retrovisores exteriores eléctricos.

VOLVO
Respuesta segura.

Precio recomendado **Volvo Serie 400** desde **2.370.000** Ptas. (IVA y transporte incluidos).



Salón de Essen

FELIZ ANIVERSARIO

Este año se cumple la vigésimoquinta edición del Salón de Essen, las bodas de plata de una cita anual donde, curiosamente, el automóvil de calle es el menos admirado. Sin embargo, *dragster*, coches antiguos, motos o carroceros espectaculares son la guinda de la muestra.

24/ Motor 16



DE PELÍCULA
El «Gigante del Tiempo» es el coche más fantástico. Mide 6,78 metros y posee hasta un radar.

E SSEN es una pequeña localidad germana, muy cerca de Dusseldorf, que este año celebra la veinticinco edición del salón. Una muestra pequeña que poco se parece a los grandes salones como París, Barcelona o Francfort. Para hacerse una idea, el Salón de Essen del año pasado fue visitado por 350.000 personas, mientras que por el Salón Internacional del Automóvil de Francfort -la feria más importante de Alemania- pasaron cerca de un millón. En esta ocasión, el Salón de Essen estaba formado por 18 pabellones que ocupaban una superficie de

Motor 16 / 25

En cuanto a los carroceros, es uno de los apartados que mayor éxito tienen en el mercado alemán. Adornar el coche, ya sea con unas simples llantas más anchas o con

Por lo que respecta a coches clá-

sicos, había más de cuatrocientos modelos en Essen; una muestra importante donde se celebra, además, el tradicional concurso de elegancia. Modelos únicos de principio de siglo como el ya mencionado Rolls Royce 40/50 Silver Ghost o el impresionante Bentley S2 de 1964 o el más reciente Ferrari Dino 246 GT de 1971. Entre ambos, unos clásicos menos conocidos, aunque no por ello dignos de asombro, como

DOS TORPEDOS
Arriba, el Opel
Rak 2 que
alcanzaba los
230 kilómetros
por hora. A la
derecha, el
Delage «La
Torpille» de
1922, con un
motor de 180
caballos.



MADE IN ITALY

[illegible][illegible]

EL CAMIÓN DEL VINO
Para transportar tan preciado líquido, qué mejor vehículo que el de la fotografía, denominado Truck Wine.



el Talbot Darracq Grand Prix 150 SS Coupé, el Lagonda V12 Coupé Le Mans o el también Talbot Lago T 26 Grand Sport Coupé, los tres con una carrocería muy llamativa y 200 caballos de potencia.

En el Salón de Essen se reservaba un hueco para otras auténticas «joyas», como el Williams-Renault de Nigel Mansell, el Benetton Ford de Michael Schumacher, el Toyota Cella de Carlos Sainz o el Mercedes 190E 2.5-16 de Keke Rosberg del Campeonato Alemán de Turismos.

El pabellón de las motos es otro de los lugares favoritos de Essen. Destacaba, entre muchas, una custom americana valorada en cinco millones y medio de pesetas, con motor -por supuesto, cromado- Chevy de ocho cilindros en V de 6,6



AÑOS TREINTA
Un precioso Duesenberg SJ 20 Grand de 1933. Este clásico modelo lleva un motor de 6,8 litros con compresor que desarrolla una potencia de 320 caballos.



Los numerosos coches y motos de competición tampoco faltaban al Salón alemán de Essen.

litros de cilindrada y 350 caballos de potencia. No menos impresionante la «trike» de Marlboro, con una longitud de 2,7 metros, motor Rover V8 de 3,5 litros de cilindrada y 150 caballos de potencia; la velocidad máxima es de 200 kilómetros por hora. Y en plan revolucionario, la Straham Space Racing con el motor Yamaha FZR de 1.000 centímetros cúbicos y 140 caballos; la velocidad máxima es de 280 por hora.

Fotos: Automedia

ROJO CEREZA
Una Harley Davidson ligeramente modificada aunque en perfecto estado de conservación. El precio es de casi un millón y medio de pesetas.



Ford y la seguridad

NUEVOS NIVELES

En estos últimos tiempos, todos los fabricantes parecen especialmente sensibilizados por las cuestiones de seguridad. Ford, por su parte, ha iniciado un programa destinado a colocar la marca al más alto nivel. Este complejo programa abarca casi todas las facetas del proceso de fabricación de un coche y los primeros frutos se podrán recoger con el nuevo modelo que va a ser presentado a principios del próximo año; el Mondeo. No obstante el resto de los modelos actualmente en producción, Fiesta, Scorpio y Transit, recibirán mejoras estructurales, mientras que el Escort y el Orion acaban de ser fruto de una modificación que mejora su seguridad estructural en diez puntos.

La política seguida para conseguir estos puntos ha consistido en elevar los niveles exigidos respecto a los que actualmente están establecidos por los organismos oficiales. De esta forma, la velocidad establecida para los ensayos de impacto frontal pasa de los 48,3 kilómetros por hora hasta 56 kilóme-

tros. En el resto de los ensayos también se han elevado los niveles.

Todo el proceso de desarrollo está sistido por un potente ordenador Cray-YMP, capaz de simular las diversas situaciones y accidentes en pocas horas. Este proceso permite desarrollar estructuras que finalmente tienen que superar pruebas reales.

Así mismo, Ford ha desarrollado un sistema de Airbag específico para Europa cuyo funcionamiento complementa la eficacia del cinturón de seguridad. Un microprocesador controla el funcionamiento, a la vez que chequea el buen funcionamiento del sistema. Este ingenio está disponible tanto para el conductor como para el acompañante.

Un sistema de tensado automático de los cinturones de seguridad en caso de colisión mejora sustancialmente la eficacia de los mismos. El sistema empleado es mecánico, es decir que un muelle contrarresta el efecto de estiramiento de los cinturones sujetando a los ocupantes contra el asiento. Otros pequeños detalles, tales como los



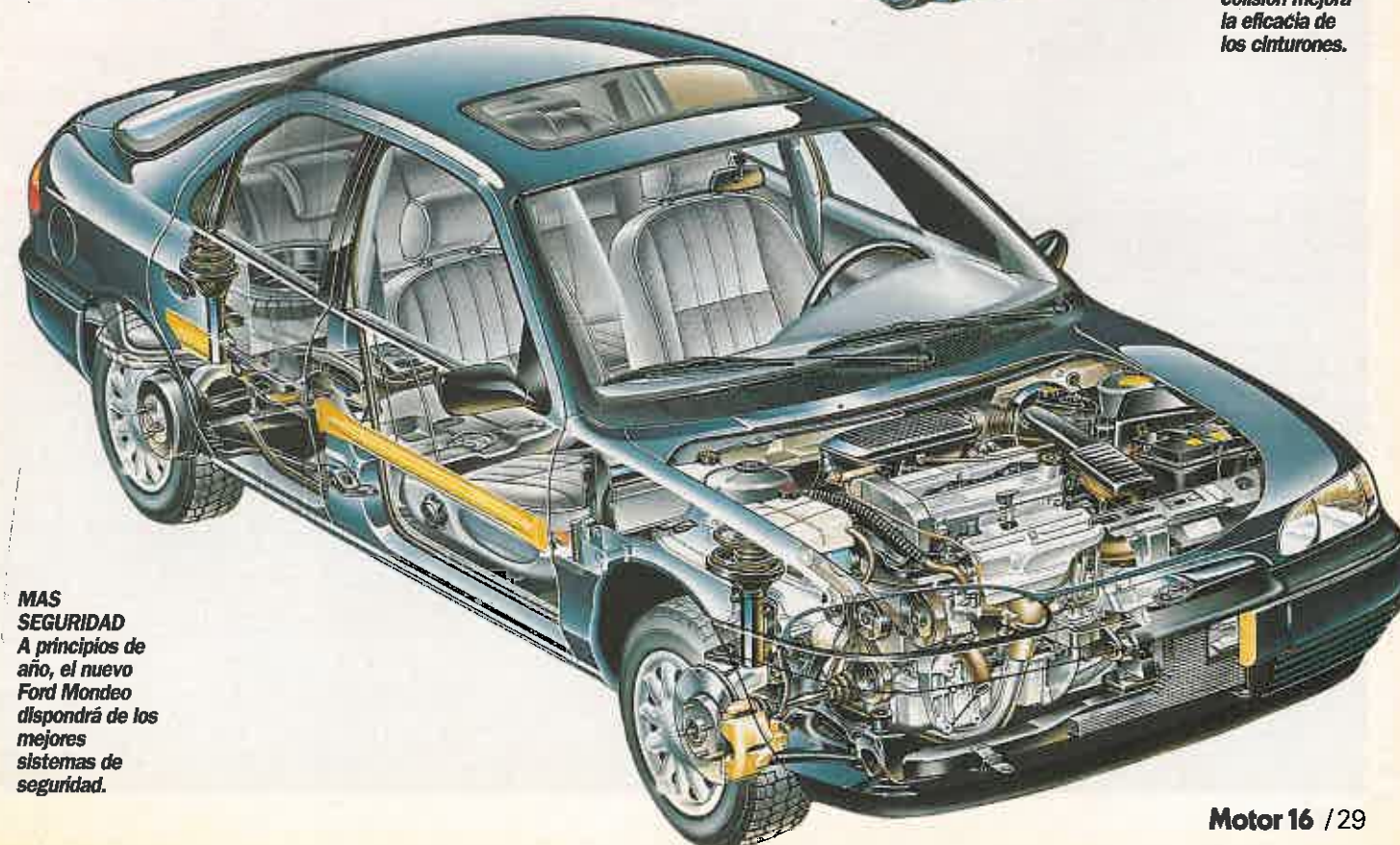
asientos diseñados para evitar que los ocupantes se escurran por debajo de la banda abdominal del cinturón, harán de los Ford coches todavía más seguros.

Víctor Picclone.

AIRBAG A MEDIDA
Ford ha desarrollado un airbag específico para Europa.



TENSADO AUTOMÁTICO
El tensado en caso de colisión mejora la eficacia de los cinturones.



MÁS SEGURIDAD
A principios de año, el nuevo Ford Mondeo dispondrá de los mejores sistemas de seguridad.

Alfa Romeo 155 Q4

DE PURA RAZA



El turbo vuelve a estar de moda. La tracción total y la electrónica han evolucionado hasta convertirse en perfectos aliados de los turismos más potentes. Y la demanda de berlinas familiares de altas prestaciones se ha disparado. El Alfa más deportivo, el 155 Q4 (Q de Quadrifoglio y 4 de tracción a las 4 ruedas), utiliza esos recursos para continuar con la tradición de la marca, ofreciendo versiones deportivas para conductores exigentes.



El trébol de cuatro hojas, añadido a la trasera de este 155, identifica a un producto con carácter, a un coche para disfrutar de la conducción sin privarse, en este caso, de pasear a toda la familia o realizar un largo viaje cargado hasta los topes. Porque, como otras marcas, Alfa Romeo insiste en dejar claro, en concienciar al público, que una berlina deportiva de casi 200 caballos ya no debe asociarse a una conducción exigente, a unas suspensiones secas e incómodas.

En el 155 Q4, pese a sus prestaciones y su efectividad en todo tipo de terrenos, no se renuncia al confort, aunque para ello sea casi obligada la opción de suspensión de amortiguación controlada que incrementa los 4.200.000 pesetas que



AMPLIO PERO...
El 155 Q4 ofrece, prácticamente, la misma habitabilidad que el resto de la gama; sin embargo, los asientos delanteros decepcionan en cuanto a sujeción y diseño, un mal bastante generalizado en toda la marca.

FICHA TECNICA

ALFA 155 Q4	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. Elect. Turbo e Inte.
Compresión	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	190 cv / 6.000
Par máximo / r.p.m.	30,3 mkg / 2.500
TRANSMISION	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.390
Largo/ancho/alto (mm)	4.443/ 1.700 / 1.440
Capacidad del depósito (l)	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,0
Velocidad Máxima (km/h)	225
Consumo Urbano (l/100 km)	12,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,7
A 120 km/h (l/100 km)	9,8

vale el coche en 160.000 pesetas, ni tampoco al espacio. Un habitáculo amplio para cinco pasajeros y un maletero que, aunque con su volumen mermado por la rueda de emergencia, ofrece una capacidad de 410 litros, convierten el 155 más potente en un discreto y efectivo turismo familiar, capaz de alcanzar los 225 kilómetros por hora de velocidad máxima y acelerar desde parado hasta los 100 kilómetros por hora en siete segundos con dos personas y 20 kilogramos de peso.

Respecto a otros 155, el polivalente Q4 llama la atención por sus deportivas llantas tipo SZ y por su parrilla delantera, pero prescinde de elementos aerodinámicos por lo que la elegancia y suavidad de líneas se mantienen. En el interior, y aunque los asientos ofrecen un aspecto de baquet con buena sujeción, lo cierto es que se mantiene esa sensación extraña del resto de la gama. No se llega a alcanzar la postura ideal y el cuerpo se sujeta menos de lo que se espera y se necesita.

Respecto al funcionamiento del coche, ya en la primera toma de contacto en Italia (ver nº 447) se informaba sobre la efectividad y brillantez del Q4 en un amplio informe. Las cosas no han cambiado y, como entonces el último 155, con 190 caballos, turbo y 16 válvulas da lo mejor de sí, siempre que la aguja del cuentavuelvas no caiga por debajo de las 3.000 revoluciones. Si lo hace, el coche se muestra perezoso, por lo que hay que intentar circular en un determinado margen del cuentavuelvas. Un ejemplo: en 4ª, a 90 kilómetros por hora, la aguja señala las 3.000 revoluciones, por lo que el turbo está en disposición de soplar como es debi-



CAPAZ
A pesar de los condicionantes, el maletero del Q4 es suficiente.

do. En estas condiciones, se puede realizar un adelantamiento fugaz y seguro sin necesidad de cambiar a una marcha inferior. Por debajo de esas cifras, y con esa marcha insertada, habríamos tenido que reducir para no alargar más de la cuenta la maniobra. En aceleración, el motor se muestra progresivo y la tracción total eficaz en la transmisión de potencia al suelo, con un reparto que proporciona algo más de par al tren trasero (47/53 por ciento). Lástima que el cambio, mejoradísimo en relación a otros Alfa, no sea lo suficientemente rápido como para realizar una conducción más deportiva.

En definitiva, nos encontramos ante una berlina familiar rápida, segura y efectiva, que admite tanto una conducción sosegada como el trato deportivo más exigente a costa, como es obvio, de un consumo bastante elevado. El equipamiento de serie es completísimo y la satisfacción en el plano prestacional o de eficacia en comportamiento está asegurada. El carismático trébol no decepciona. ○

Andrés Más



EFICAZ Y NOBLE

Una vez que se le coge el aire a un tracción total, se puede llegar a ir muy deprisa en terreno virado. La suspensión controlada es muy aconsejable.

El precio no es un obstáculo. Es un incentivo.

CAMPEONA DEL MUNDO
8 VECES - VELOCIDAD 50 cc, 80 cc, 125 cc

DERBI
RABASA

La ciudad es tuya por 192.346 Ptas.
SCOOTER VIVO

El dominio del asfalto por 345.000 Ptas.
GPR 75 SPORT

Descubre nuevos horizontes por 300.221 Ptas.
BI-3 TRAIL 75

CAMPEONA DEL MUNDO
DERBI
RABASA



MOTUL UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

INCONFORT
FINANCIACION HASTA 60 MESES

Renault Safrane

LLEGA EN ENERO

A partir del 15 de enero de 1993 comenzará la comercialización en España del Renault Safrane que, presentado en el pasado Salón de Ginebra, llega en seis versiones diferentes, con tres niveles distintos de acabado y tres motorizaciones: dos de gasolina y una diésel.

TODOS LOS PRECIOS	
SAFRANE RN 2.2 si	3.450.000 ptas.
SAFRANE RT 2.2 si	3.960.000 ptas.
SAFRANE RN V6 i	4.445.000 ptas.
SAFRANE RXE V6 i	5.535.000 ptas.
SAFRANE RXE V6 i Quadra	6.070.000 ptas.
SAFRANE RN 2.1 DT	3.500.000 ptas.



RENAULT pretende con su modelo Safrane, el modelo más evolucionado de su extensa gama de productos, convertirse en el líder del segmento S y S1 dentro de los constructores generalistas. Este especial segmento supone, en la actualidad, entre un seis y un siete por ciento del total del merca-

do, y Renault pretende que su Safrane cope un ocho por ciento de ese segmento, y un 0,5 por ciento del total del mercado, lo que significaría vender cinco mil unidades/año.

De momento, sus bazas, como regalo de reyes, son seis versiones dependiendo de motorizaciones y niveles de acabado. De esas opcio-

nes, dos están basadas en motores de gasolina y una en una mecánica diésel sobrealimentada. La opción más evolucionada es el V6i, que se presenta en tres opciones por nivel de acabado o por la tecnología aplicada a ella. La versión Quadra incorpora el tradicional sistema de cuatro ruedas motrices de Renault

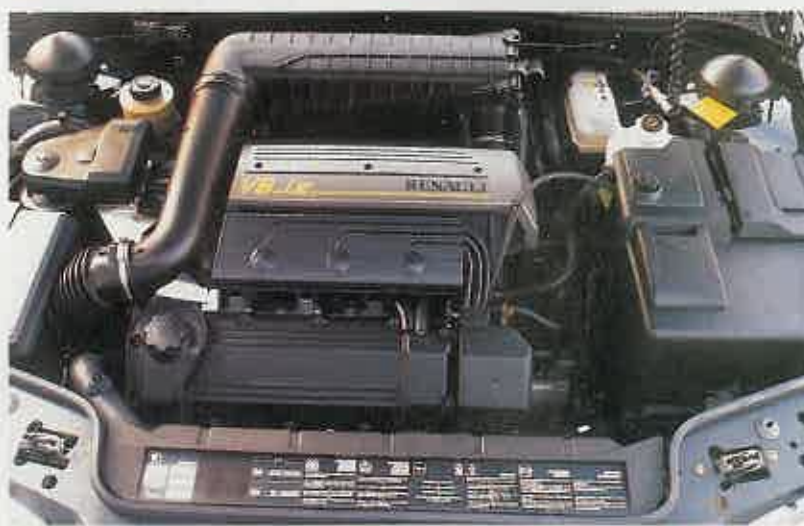


junto con el nivel RXE, que incorpora un equipamiento fuera de serie y un nivel de tratamiento y confort muy elevados. Sea como sea, el V6i se caracteriza por su motor de tres litros V6, con una potencia de 170 caballos y un valor de par muy elevado y francamente utilizable. Es un motor progresivo y elástico con una

ELEGANTE Y EQUIPADO
El habitáculo del Safrane auna elegancia, amplitud y un equipamiento que pone los «pelos de punta» al más pintado alemán de su categoría.



LA OPCIÓN MÁS POTENTE
De momento, y a la espera del modelo Biturbo, el motor V6 de tres litros es el más potente propulsor del Renault Safrane.



FICHA TECNICA

	2.1 DT	2.2 si	V6i
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V a 90º
Cilindrada (c.c.)	2.068	2.165	2.963
Nº válvulas por cilindro	2	3	2
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección multipunto	Inyección multipunto
Compresión	21 a 1	9,2 a 1	9,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 cv/4.250	140 cv/5.750	170 cv/5.500
Par máximo / r.p.m.	19,5 mkg/2.000	19,0 mkg/4.500	24,5 mkg/4.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO			
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,8		
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./fambor.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.410	1.410	1.465
Largo/ancho/alto (mm)	4.736/1.818/1.414	4.736/1.818/1.414	4.736/1.818/1.414
Capacidad del depósito (l)	80	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	—	—	—
Velocidad Máxima (km/h)	177	206	220
Consumo Urbano (l/100 km)	8,7	12,2	15,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,2	7,0	8,2
A 120 km/h (l/100 km)	6,9	8,7	10,1

potencia más que suficiente. El motor pequeño de gasolina, de momento (tres o cuatro meses después de la primera comercialización del Safrane llegará un modelo de 110 caballos de potencia), es el 2.2i de 140 caballos. En dos versiones a nivel de acabado, este Safrane tiene una interesante mecánica de 12 válvulas, que tan sólo resulta un poco perezosa, a pesar de haberse optimizado en ella el sistema multiválvulas. Por último, y también a la espera de motorizaciones de 115 caballos, en diésel, se cuenta en principio con el modelo 2.1 DT, equipado con el motor sobralimentado de 90 caballos de potencia. Es un buen motor que, a nuestro juicio, se queda algo justo para la categoría del coche.

BELLO Y AVANZADO

Poco se puede decir del Renault Safrane que no se sepa ya en cuanto a estética. Es un modelo en el que los diseñadores de Renault han puesto buenas dosis de imaginación y el fabricante, a su vez, ha hecho de él un válido portaestandarte de su lucha por la «calidad total», algo así como la culminación de una política que sigue la marca desde hace muchos años. Es bien cierto, llegados a este punto, que los dos objetivos han sido logrados. El Safrane tiene una línea moderna y elegante, aunque en su segmento la lucha con los clásicos modelos de tres volúmenes puede resultarle épica. En principio, es un coche amplio y de dimensiones elevadas, aunque al contemplarlo se observa lo contenido que resulta en conjunto. Parece más pequeño de lo que en realidad es. Su línea marca un nuevo estilo de familia.

En su equipamiento, muy completo en todas sus versiones, independientemente del nivel de que se trate, se echa en falta el ABS como elemento de serie en el RN 2.2 si y en los DT, así como el «airbag» y los pretensores de los cinturones en las versiones más caras; si bien Renault ha prometido que prácticamente desde su comercialización se contará con ellos. El abanico de precios es amplio y, si parece algo elevado, hay que decir que a nivel de equipamiento pone en solfa a sus más cercanos competidores. ○

M. Doménech



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

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



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



BOSCH



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.**



Volvo Winter Test

EL DURO INVIERNO

Para la gran mayoría de los habitantes de los países mediterráneos, las condiciones invernales de conducción se reducen a una bajada de las temperaturas, que en el peor de los casos pueden llegar a 10 bajo cero, y a algunos kilómetros de carreteras de montaña más o menos nevadas. Durante unos días, Volvo nos ha permitido conocer lo que son de verdad las más severas condiciones de la conducción invernal, así como los últimos desarrollos introducidos en sus modelos para paliar los efectos del más duro invierno.

Victor Piccione

Enviado Especial

PARA estudiar el comportamiento de sus coches en las condiciones invernales más severas, Volvo ha organizado unas jornadas de pruebas en Kiruna, lo-

calidad sueca situada por encima del círculo Polar Ártico, a sólo 2.500 kilómetros del Polo Norte. Partiendo de esta localidad, tuvimos la ocasión de realizar un largo recorrido por las diferentes carreteras que recorren Laponia.

Para poner en antecedentes a

nuestros lectores, hay que decir que, en esta región, las primeras nieves aparecen a finales de octubre y permanecen casi continuamente hasta finales del mes de mayo. Durante las pruebas celebradas, la temperatura ha oscilado entre los diez grados bajo cero y los treinta

TREINTA GRADOS BAJO CERO
Con esta temperatura glaciarse, arrancar no constituyó un problema para los 850 de Volvo.



RUEDAS DE CLAVOS
Los Good Year UG 300 van dotados de 110 clavos por rueda. Su resultado es excelente.



bajo cero, aunque en esta zona el termómetro llega a bajar hasta los cincuenta grados bajo cero en los días más fríos del invierno. En estos momentos, el sol no llega a salir, y tan sólo durante unas cuatro horas hay una claridad semejante a la de un día muy nublado en nuestro país. Con este panorama, es fácil intuir las dificultades con las que se tienen que enfrentar los automovilistas en su quehacer cotidiano. Volvo, como marca sueca, pone un especial interés en conseguir que sus coches superen estas duras condiciones para que sus propietarios puedan disfrutar de un vehículo eficaz, cómodo y seguro.

En esta ocasión, los coches utilizados en las pruebas han sido los Volvo 850 GLT y GLE, con transmisiones manuales y automáticas.

Con estas temperaturas, el mero hecho de conseguir arrancar el motor por la mañana, después de una noche a treinta grados bajo cero, es

todo un éxito. En la primera jornada, los 850 arrancaron sin problemas sin ninguna ayuda externa. No obstante, Volvo ha desarrollado un calentador alimentado por gasolina, que con un bajísimo consumo mantiene la temperatura del motor y del habitáculo a una temperatura razonable, para que en cuanto el conductor se monte en el coche se encuentre en un ambiente agradable. Este sistema tiene la ventaja adicional de que el motor toma la temperatura correcta de funcionamiento con mucha más rapidez, de forma que el consumo y las emisiones se reducen de forma increíble. Los estudios realizados por la marca en este aspecto, apuntan hacia una reducción de las emisiones de monóxido de carbono en un 90 por ciento en los doce primeros kilómetros de marcha. El siguiente paso, una vez con el motor en marcha, es comprobar la eficacia de los sistemas de calefacción y desempañado. En es-

te sentido, el Volvo 850 dispone de un sistema que se mostró muy eficaz. En el habitáculo hay salidas de aire repartidas, de forma que tanto el parabrisas como los cristales laterales y la luneta, se mantienen limpios de vaho una vez que se ha conseguido la temperatura ambiente adecuada. El sistema electrónico de control de temperatura ECC, es una gran ayuda que simplifica enormemente la utilización del climatizador, ya que basta con preseleccionar una temperatura para que el programador vaya controlando los diferentes mandos sin intervención alguna del conductor. La luneta térmica y los retrovisores calentables completan la dotación contra el empañamiento del Volvo 850. Los asientos con calefacción, se muestran como una opción casi indispensable en estas circunstancias, ya que en unos pocos segundos se consigue que el asiento despidiera un agradable calor.

CON 440 CLAVOS

Las unidades de la prueba estaban calzadas con neumáticos Good Year UG 300, dotados de 110 clavos en cada rueda. Además del sistema antibloqueo de frenos ABS, los Volvo estaban equipados con el sistema Tracs. Este sistema tiene como misión ayudar al conductor a arrancar en las condiciones de menor adherencia. El sistema trabaja apoyándose en la información de los sensores del ABS, de forma que en cuanto se detecta que una de las ruedas motrices gira más deprisa que la otra, la pinza de dicha rueda la frena para transmitir la potencia a la otra, que se supone con más adherencia. Este sistema sólo actúa hasta los cuarenta kilómetros por hora. A partir de dicha velocidad se desconecta. Lo curioso de este ingenio es que no limita el rendimiento del motor en estas circunstancias, es decir, que se limita a igualar la adherencia en ambas ruedas, pero si pegamos un pisotón al acelerador en primera, se producirá el patinamiento de las dos ruedas a la vez. La eficacia del sistema se aprecia al intentar arrancar suavemente sobre un pavimento altamente deslizante. Las versiones automáticas disponen del programa Winter (invierno), que limita las posibilidades de la caja de cambios a



la tercera y cuarta velocidad, por lo que no se producen acelerones intempestivos.

En los recorridos por las carreteras del norte de Suecia, pudimos comprobar el excelente resultado de los neumáticos. En las durísimas condiciones de los países del norte de Europa, la solución más segura son los neumáticos con clavos. Nuestra experiencia coincide con los técnicos, ya que durante los recorridos hemos rodado por carreteras totalmente nevadas o heladas a velocidades que en algunos momentos llegaron a rondar los 150 kilómetros por hora. Esto ha sido posible gracias a las excelentes dotes de motricidad del coche y a la capacidad de agarre de los neumáticos. En todo momento se nota que al frenar hay una respuesta segura y que en los momentos más delicados se complementa con el funcionamiento del ABS. Los inconvenientes habituales de los neumá-

ticos con clavos han sido minimizados con la adopción de unos nuevos clavos mucho más ligeros. Esto se ha conseguido gracias a la adopción de un soporte de plástico, en unos casos, o de aluminio, en otros, con una punta de acero. Esta técnica ha conseguido reducir el ruido de la rodadura sobre asfalto seco hasta unos niveles que resulta muy difícil detectar que tipo de ruedas monta un coche a oído.

Durante todos los kilómetros realizados comprobamos la excelente preparación de los Volvo para enfrentarse al frío.

La experiencia adquirida en las carreteras laponas se complementó sobre una pista trazada sobre un lago helado. En estas condiciones, sin el más mínimo riesgo, se puso a prueba la bondad del conjunto bastidor-mecánica del Volvo 850. El equilibrado reparto de pesos, con un sesenta por ciento sobre el eje delantero, permite que la motricidad

de este tracción delantera resulte la apropiada para una conducción sobre piso muy deslizante. En las situaciones límite, el ABS se muestra como un elemento fundamental para la seguridad. Las distancias de frenado a 50 kilómetros por hora se ven reducidas en casi un cuarenta por ciento. Por su parte, la dirección también tiene mucho que decir, ya que la rapidez de este mecanismo es, en las situaciones límite, vital para la seguridad.

La experiencia que tiene Volvo en estas situaciones les ha permitido desarrollar una tecnología de defensa contra el frío y sus consecuencias muy avanzada.

La incorporación de la tracción delantera a su gama media-alta ha permitido mejorar sustancialmente el comportamiento y la facilidad de conducción de estos coches que, por otra parte, mantienen la tradicional seguridad de los ocupantes ante las colisiones. ○

PATINAJE ARTÍSTICO
Sobre un lago helado, el Volvo 850 demostró sus cualidades sobre piso deslizante. Los neumáticos de clavos y el excelente reparto de pesos fueron fundamentales.

BMW 540i y 518i

NUEVOS BMW DE LA SERIE 5

En fechas recientes han comenzado a comercializarse en España tres nuevos modelos de BMW encuadrados en su gama media, el 518i, el 530i y el 540i, a la vez que ha desaparecido de la oferta el 535i. Con este motivo, ahora probamos los dos modelos que aportan más novedades: el 540i, que se sitúa en el vértice superior de la oferta, con su motor de ocho cilindros, cambio automático y 286 caballos de potencia, y el 518i que se queda como opción básica, con propulsor de cuatro cilindros y 113 caballos de potencia.



VIRTUDES

Buen acabado
Relación comodidad / estabilidad
Cambio suave y preciso

BMW 518i
3.598.000 Ptas.

Recuperaciones malas
Ruidos aerodinámicos
Relaciones de cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

Buenas prestaciones
Funcionamiento del cambio
Suavidad de marcha

BMW 740i
7.464.000

Consumo elevado
Ruidos aerodinámicos
Resistencia de los frenos

DEFECTOS



PRUEBA
Motor 16

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

BMW 540i automático ALFOMBRA MAGICA

La utilización del motor BMW de ocho cilindros y cuatro litros de cilindrada se ha extendido ya a la Serie 5 y se comercializa exclusivamente con cambio automático de cinco velocidades. Esta combinación confiere al 540i la posibilidad de realizar largos desplazamientos en unas condiciones de suavidad desconocidas, hasta la fecha, en los modelos de la Serie 5. El propulsor tiene una culata de cuatro válvulas por cilindro y una potencia específica de 71,8 caballos/litro, que, sin ser una cifra desorbitada, no está nada mal.

No se ha pretendido alcanzar una potencia espeluznante (aunque 286 caballos se acercan bastante a la zona de vértigo) para conseguir una buena cifra de par durante todo el régimen del motor. El par máximo (de 40,8 kgm) se alcanza a 4.500 revoluciones por minuto, pero esta última cifra no es significativa. La elevada cifra de par y la considerable entrega de potencia durante toda la gama de revoluciones permite un buen funcionamiento a pocas revoluciones. Sin embargo, en este apartado no hay que preocuparse, porque la centralita del cambio automático es la que decide en qué marcha y por tanto a qué revoluciones viajamos, salvo que se decida conducir en posición manual.

Esta conjunción entre el motor y el cambio automático, unido al silencio de marcha y la suavidad de suspensiones, es la que ha inducido el título de la prueba. La caja automática de cinco velocidades tiene, probablemente, el mejor funcionamiento de todas las que hemos probado hasta el momento. Mediante la interacción de la electrónica que regula el motor y la caja, se mantiene un par motor casi idéntico entre

el momento anterior y posterior al cambio de marchas, igualdad que confiere una apreciable suavidad a los cambios, que además se ejecutan con rapidez. El conductor puede elegir, con el cambio, entre tres modalidades de conducción: económica, deportiva e inercial. Con la primera opción, la caja pasa a una velocidad más larga con un número inferior de revoluciones que en posición deportiva. La inercial debe reservarse para condiciones deslizantes. Si se opta por esta modalidad,

el coche arranca en segunda velocidad, para transmitir menos par motor al suelo y reducir, por tanto, el peligro de patinamiento. Pero la posición inercial tiene otra ventaja, mantiene constantemente la marcha elegida si se coloca la palanca en segunda, tercera o cuarta, pudiendo así utilizarse el cambio como si de uno manual se tratase.

Esta posibilidad se agradece especialmente en conducción por carreteras viradas de montaña si se quiere circular deprisa. A pesar del

buen funcionamiento del cambio, si se coloca la palanca en posición D, pasa a una marcha más larga cuando se levanta el pie del acelerador, tanto con el interruptor situado en posición deportiva como en económica. En zona de curvas, este comportamiento resulta poco efectivo e incómodo. Sin embargo, moviendo la palanca manualmente, seleccionando previamente la posición inercial o también la deportiva, el recorrido por trazados virados se realiza con más rapidez y comodidad.

Porque lo cierto es que con el 540i se puede ir muy rápido, incluso por las carreteras de montaña más enrevesadas y de peor piso.

La suspensión absorbe correctamente las irregularidades del terreno y el eje delantero se inscribe bien en las curvas; sin embargo, hay que tener siempre en cuenta el elevado peso del coche. En cuanto al eje trasero, conviene ser consciente de los 286 caballos disponibles y de que se debe pisar el acelerador con mesura. Pero su ca-

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Culata de aleación ligera. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, por bancada de cilindros, accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.982 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,0 milímetros. Carrera: 80,0 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 286 CV(210 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 18,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 41,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 52,0 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Sí (ABS).

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazo transversal muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/60 R 15. Llantas de acero de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.650 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

pacidad de tracción es buena y permite ir muy deprisa. Si se cuenta con el dispositivo de control de tracción, incluido en el equipo opcional y desconectable, se puede pisar sin miedo el acelerador que al menor indicio de patinamiento el motor reduce drásticamente su potencia. En estas circunstancias, el conductor sólo debe preocuparse de frenar lo suficiente como para entrar en la curva, situación no siempre fácil ya que al elevado peso del coche se añade la escasa retención del cambio automático. Por ello, en utilización intensiva, los frenos acusan el esfuerzo.



DETALLES CUIDADOS
En el acabado del 540i se percibe la atmósfera de lujo en la que se ha querido envolver a este modelo. Las abundantes inserciones de madera son buena muestra. El cuadro de instrumentos resulta raro.

CUERO OPCIONAL
La tapicería de cuero sintoniza bien con el espíritu del coche, aunque en conducción rápida se echa de menos mayor sujeción de los asientos. El espacio de las plazas traseras es suficiente.



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

BMW 518i VISION MODESTA

La decisión de introducir un motor de cuatro cilindros en la carrocería de los Serie 5 de BMW debe haber contado con una dura oposición, incluso en el seno de la propia marca. Este propulsor ya era conocido en el 318i (Ver el nº 470 de Motor 16) en cuya prueba ya se mencionaba su falta de elasticidad. Pues bien, este problema se agudiza en el 518i por su superior peso (150 kilogramos) y por las relaciones de cambio adoptadas en él. El grupo final y la 4ª y 5ª velocidades son idénticos en ambos modelos (aunque el mayor tamaño de los neumáticos del modelo de la Serie 5 alarga ligeramente el desarrollo final), pero las tres primeras relaciones son más cortas en el 518i, con toda probabilidad para que el embrague no sufra en las arrancadas y éstas sean más vigorosas. Con este compromiso, al pasar de segunda a tercera y de tercera a cuarta, el motor cae mucho de revoluciones, circunstancia que en un propulsor poco elástico y poco potente resulta particularmente molesta para el conductor.

Sin embargo, a pesar de estos inconvenientes, la sensación al volante del 518i no es mala. El motivo de ello es que la suavidad y precisión de la palanca de cambios incita a usarla constantemente sin apenas esfuerzo, y el motor, cuando se mueve en la zona alta del cuenta-vueltas, funciona francamente bien.

Si nos ceñimos a las mediciones, se observa que la mayoría de modelos del segmento inferior, con un precio que ronda los 2,3 millones de pesetas, como el Ford Sierra 2.0 CLX, el Opel Vectra 2.0 GL o el Renault 21 GTX superan al 518i tanto en aceleración como en recuperaciones. Es lógico debido a que tie-

nen similar potencia y pesan menos, pero no por ello deja de sorprender que BMW, con su trabajado prestigio de marca de vehículos deportivos, se vea en el trance de tener que competir en prestaciones con esos modelos más baratos.

Se puede aducir que siempre encontraremos pequeños modelos especialmente potentes que pueden poner a otros en aprietos. De acuerdo. Sin embargo, entre los rivales de los Serie 5 (Audi 100, Citroën XM, Ford Scorpio, Honda Accord,

Mercedes 200/300, Opel Omega, Peugeot 605, Renault Safrane, Rover 800, Saab 9000, Volvo 900) existe una versión de 113 caballos o menos, salvo en versiones diésel. Algunos se aproximan, pero no llevan cultivando una imagen de marca deportiva durante años.

Con todo, para conductores entre cuyas preferencias no se encuentran las prestaciones, el 518i puede resultar un modelo adecuado. Tener la precaución de reducir antes de los adelantamientos a los que no

se llegue lanzado y ante los repechos puede ser una buena contrapartida a cambio de ahorrarse las casi 700.000 pesetas que lo separan del modelo inmediatamente superior: el 520i.

En otros apartados, el 518i mantiene las mismas buenas características que el resto de la gama. Acabado cuidado, baja sonoridad y comodidad de suspensiones son sus virtudes más evidentes, junto a la buena estabilidad, que en este caso se ve favorecida por la presen-

cia del motor de cuatro cilindros. Con éste, se consigue un mejor reparto de pesos y, por tanto, el eje delantero se muestra todavía más dócil de lo habitual en estos modelos, permitiendo un comportamiento a la entrada de las curvas sin apenas subviraje, siguiendo con docilidad las indicaciones del volante. Por otro lado, no existe riesgo de despenderle del eje trasero, al acelerar en los apoyos en curva, salvo que se circule por firmes extremadamente deslizantes. La dirección no



SOBRIEDAD
En el modelo más modesto de todos los Serie 5, el interior ofrece un lógico aspecto austero. Por un volante más lujoso u otros elementos se debe pagar sobrepeso.

BUENA POSICIÓN
La posibilidad de regular asiento y volante permite encontrar una óptima posición de conducción. Además, los asientos recogen bien el cuerpo y se agradece la dureza de su mullido.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 milímetros. Carrera: 81,0 milímetros. Relación de compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 113 CV(83 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,5 mkg (162 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,4 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: Recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de acero de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.360 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

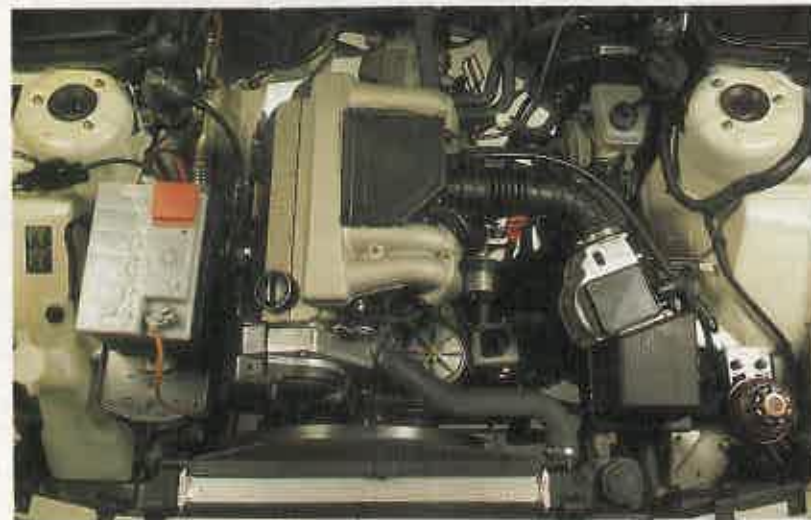
es excesivamente rápida, pero transmite bien lo que sucede entre ruedas y asfalto y los frenos gozan de buen tacto, llevan sistema de antibloqueo de serie, detienen el coche en distancias reducidas y soportan bien los esfuerzos continuados.

Pero, sin duda, la ventaja principal del 518i es su precio. Por 3,5 millones de pesetas se puede disponer de la carrocería de representación de los Serie 5. El equipamiento no es malo: ABS y aire acondicionado están incluidos en el equipo de serie, así como cierre centralizado y elevalunas eléctricos delanteros y buen acabado.

OCHO CILINDROS
Con este motor se recupera una antigua opción en BMW: los motores de ocho cilindros en V. Funcionan con suavidad y resultan agradables de conducir.



CUATRO CILINDROS
Por primera vez una versión de la Serie 5 actual se comercializa con motor de cuatro cilindros en línea. Un valor tradicional de BMW, placer de conducción, queda en entredicho.



AMPLIA ELECCION

La agresividad comercial de BMW le está llevando, últimamente, a sacar al mercado nuevas versiones de sus modelos constantemente. El primer eslabón de esta ofensiva vino de la mano de los nuevos Serie 3, que supusieron el relanzamiento comercial de la marca, para llevarle a alcanzar una etapa de importantes logros de ventas en un mercado sumido en la crisis. Después llegaron los coupés de la Serie 3, para posteriormente dar a conocer los nuevos motores V8 y el cambio automático de cinco marchas al unísono con la remodelación de la Serie 7 y, por fin, la adopción de estos nuevos motores en la carrocería de tamaño medio de la marca, a la vez que se atrevía a incorporar el pequeño motor de cuatro cilindros y 1,8 litros de cilindrada en esta carrocería.

Con la llegada de estas versiones, el intervalo de potencias que ofrecían los Serie 5 con motores de gasolina se ha estirado. Anteriormente sólo se ofrecían tres posibilidades, todas con motor de seis cilindros en línea. Desde el motor de

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	518i	540i
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	10,4	10,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.	6,8	6,5
En conducción rápida	11,5	12,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,2	8,5
A 140 km/h de cruceo	10,9	9,3
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,2	9,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	820	645

SONORIDAD

	518i	540i
Al ralentí:	41,3	42,9
A 60 km/h:	62,2	58,3
A 90 km/h:	63,8	62,5
A 120 km/h:	66,6	65,9
A 140 km/h:	69,8	69,2
A tope	74,3	74,8
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.		

50 / Motor 16

PRESTACIONES

	518i	540i
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	191	240
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,4	15,7
1.000 m. salida parada (seg.)	33,9	28,0
0-100 km/h (seg.)	12,4	7,8
Metros recorridos	213	118
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,9	—
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,7	13,4
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,2	—
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,7	25,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,0	9,9
Metros recorridos	389	280
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,3	13,4
Metros recorridos	262	375

FRENOS

	518i	540i
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 60 km/h:	13,9	14,4
A 100 km/h:	37,6	44,7
A 120 km/h:	57,7	58,6

EQUIPAMIENTO

	518i	540i
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	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO

DATOS DEL COMPRADOR

BMW Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7, 08034 Barcelona. Red de postventa: 640 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros. BMW Importador: Nipauto, S.A. Plaza Cánovas del Castillo.

novedad

FERVE

DESIGN FERRET

F-93 MICRO-TEST

EL COMPROBADOR MAS PEQUEÑO DEL MUNDO

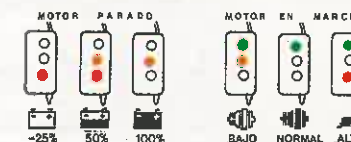


Reproducción a tamaño natural



El F-93 es un diminuto comprobador del sistema eléctrico del automóvil.

La iluminación de sus Led's le indicarán el estado de carga de la batería, el buen funcionamiento del alternador o dinamo y la tensión del regulador.



Se comercializa junto con un práctico llavero que guarda en su interior el F-93.

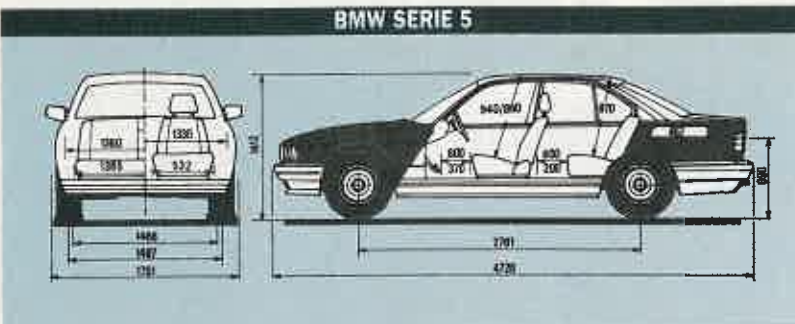
Con la misma tecnología que FERVE aplica a sus complejos equipos de comprobación, se ha diseñado este pequeño aparato electrónico que mide 30x15x7 milímetros y sólo pesa 5 gramos.

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

MADE IN SPAIN BY FERVE, S.A.

BMW SERIE 5



ALERÓN POSTERIOR
El discreto alerón posterior y las llantas son las diferencias exteriores entre ambos. Y el anagrama, claro.



SIN ANAGRAMA
La opción «sin anagrama de modelo» se ofrece sin sobreprecio. El alerón y las llantas son opcionales.



OPCIONES

BMW 518i: Diferencial autoblocante al 25%: 105.004 Ptas. Dirección asistida Servotronic: 35.383 Ptas. Volante de cuero de cuatro radios: 23.927 Ptas. Volante deportivo M-Technic: 41.679 Ptas. Volante deportivo de piel: 34.195 Ptas. Control automático de nivel del eje trasero: 149.900 Ptas. Enganche de remolque: 105.968 Ptas. Airbag para conductor: 135.867 Ptas. Volante ajustable eléctricamente en altura y distancia: 61.602 pesetas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación: 216.456 Ptas. Pintura metalizada: 119.857 Ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia: 121.386 Ptas. Alerón trasero: 79.862 Ptas. Techo corredizo inclinable: 169.362 Ptas. Elevallunas eléctricos traseros: 86.043 Ptas. Asientos traseros abatibles: 99.194 Ptas. Soporte lumbar con ajuste eléctrico: 39.204 Ptas. Reposacabezas en asientos traseros: 27.978 Ptas. Tapicería de cuero: 315.178 Ptas. Limpia y lavafaros: 75.299 Ptas.

BMW 520i: Diferencial autoblocante al 25%: 105.004 Ptas. Sistema de tracción ASC+T: 258.135 Ptas. Control automático de nivel del eje trasero: 149.900 Ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 56.659 Ptas. Enganche de remolque: 105.968 Ptas. Airbag para conductor: 91.852 Ptas. Volante ajustable eléctricamente en altura y distancia: 61.602 pesetas. Pintura metalizada: 119.857 Ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia: 121.386 Ptas. Techo corredizo inclinable: 169.362 Ptas. Asientos traseros abatibles: 99.194 Ptas. Soporte lumbar con ajuste eléctrico: 39.204 Ptas. Reposacabezas en asientos traseros: 27.978 Ptas. Tapicería de cuero: 268.082 Ptas. Limpia y lavafaros: 75.299 Ptas.

2,0 litros y 150 caballos de potencia, hasta el motor de 3,5 litros y 211 caballos de potencia, para dejar como opción intermedia el motor de 2,5 litros y 192 caballos. Ahora, el motor de seis cilindros y 3,5 litros se ha retirado de la oferta y se ha sustituido por el motor de ocho cilindros en V, 3,0 litros de cilindrada y 218 caballos. Este motor lo hemos probado en el BMW 730i V8 (número 457 de Motor 16) y con relación al más potente de cuatro litros, se puede decir que cuenta con las mismas características: suavidad de funcionamiento y potencia agradable de utilizar, aunque su elasticidad no alcanza las cotas del más potente que probamos en estas mismas páginas y que culmina la oferta de los Serie 5.

Si por la zona superior del inter-



valo se han añadido dos cilindros, con respecto a los motores existentes previamente, en el límite inferior del intervalo se han suprimido dos cilindros, dejando la potencia en 113 caballos.

Con todas estas variaciones en la oferta de los motores de gasolina, más las versiones diésel, con unos motores de excelente rendimiento y las carrocerías familiares, la oferta de estos modelos ha quedado sumamente completa. La adopción del motor V8 y 286 caballos no puede recibir más que parabienes aunque su precio resulta poco asequible para la mayoría de economías. Los menos pudientes pueden optar por el 518i, pero no encontrarán uno de los valores, de siempre, más queridos en los BMW: elevadas prestaciones y placer de conducción. ○

J. Moltó

Fotos: J. A. Díaz y R. Rodríguez

NIVEA FOR MEN Y JUAN LOPEZ MELLA,
UN EQUIPO GANADOR.

NIVEA
FOR
Men

El Volkswagen Golf GTI a los 30.000 Kms.

SIGUE EL EXITO

Todo parece indicar que el Golf GTI, tercera generación, va camino de continuar el camino del éxito de su predecesor. Un buen precio, mejor equipamiento y una estabilidad a toda prueba son sus mejores bazas. Lo peor, la pérdida de carácter de su motor, ahora mucho más aburguesado.

CUANDO en Volkswagen decidieron renovar el Golf, se formó un auténtico revuelo. Todo el mundillo relacionado con la industria del automóvil volvió sus ojos hacia Wolfsburg -localidad alemana en la que están asentadas las factorías de esta marca-, para comprobar si la nueva criatura de este fabricante era un digno sucesor y continuador del mito Golf. Nosotros en nuestro ánimo de ir más allá, también quisimos conocer a fondo a este nuevo modelo. Habitualmente, para hacer las pruebas de 30.000 kilómetros elegimos las versiones bajas o medias de gama, más baratas y menos equipadas, en esta ocasión hemos preferido una de corte deportivo, más exclusiva. Las razones son obvias: de toda la gama Golf, en España la versión que tiene más éxito es precisamente la que luce las siglas GTI.

Después de recorrer 30.000 kilómetros con el actual Golf GTI, hemos podido comprobar que en algunos apartados supera a su predecesor. A simple vista es totalmente diferente, su diseño es mucho más redondeado y moderno. Ahora, y aunque parezca mentira, tiene una estabilidad mejor, lo que supone una mejora en su comportamiento,



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 92,8 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,9 mkg (166 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina súper de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras con sistema antipatinamiento EDS. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida, con columna de dirección de seguridad. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson con brazos telescópicos y brazos triangulares inferiores, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, con brazos telescópicos, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/50 VR 15. Llantas de aleación de 6J X 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.035 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	10,0	9,8	9,7
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,4	6,4	6,5
En conducción rápida	11,7	11,2	11,1
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,5	8,1	8,0
A 140 km/h de cruceo	10,3	9,8	9,7
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	8,8	8,6	8,6
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	575	590	590



PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	186,7	190,6	191,2
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	17,9	17,4	17,6
1.000 m. salida parada (seg.)	33,0	32,2	32,1
0-100 km/h (seg.)	11,3	10,5	10,7
Metros recorridos	193	177	178
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,1	18,9	19,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,9	20,3	20,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,6	34,8	34,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,1	37,8	37,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	10,6	10,7
Metros recorridos	351	297	298
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,3	14,4	14,2
Metros recorridos	465	402	399

con una reacciones más nobles. Donde más se ha notado una clara mejoría ha sido en su interior. Tiene ahora unas líneas más suaves y redondeadas, con un diseño muchísimo más moderno y con un habitáculo más confortable. En el apartado en el que ha salido perdiendo ha sido en el de motor. A pesar de tener algo más de cilindrada, ha pasado de 1,8 litros a 2 y una potencia ligeramente superior, 115 caballos en vez de 112, su mecánica está mucho más aburguesada y ha perdido el carácter que lo caracterizaba; uno de los compañeros que ha colabora-

do en la prueba no dudaba al apuntar que ha perdido la «l» de sus siglas.

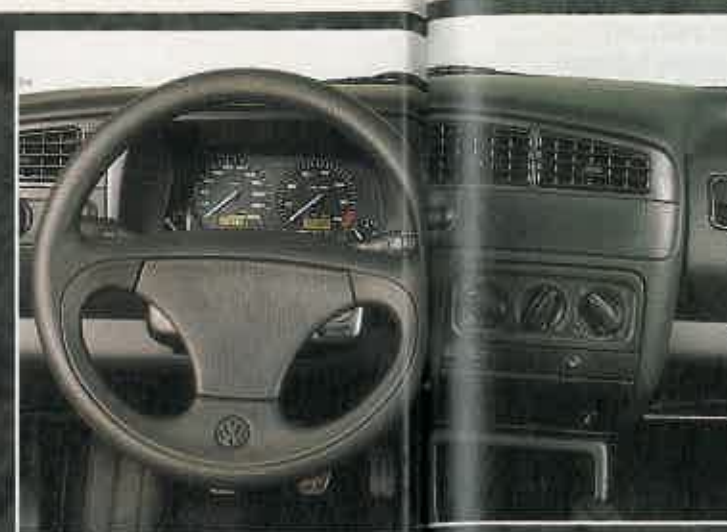
Juan Luis Soto, que tuvo ocasión de recorrer un buen número de kilómetros a su volante, tiene unas opiniones muy claras sobre el carácter del nuevo Golf GTI: «Cuando se habla de Golf GTI se habla de algo más que un determinado modelo Volkswagen. Es todo un fenómeno que, sobre todo en nuestro país, ha marcado la pauta de lo que debe ser un buen coche polivalente, pero conservando su carácter deportivo.

Al principio, el nuevo Golf GTI de-

ja una sensación de traición hacia su antecesor, más vivo de reacciones y nervioso en sus respuestas, ahora es más «bueno», obediente y educado».

Por su parte, Andrés Mas, que también colaboró en la prueba con una buena cifra de kilómetros, tiene unas opiniones muy parecidas: «No creo que a ningún propietario de un Golf le guste que otros modelos que no lucen las siglas GTI, les pasen «por encima». Pues eso es lo que se van a encontrar los que esperen esa brillantez característica y conocida de este modelo cuando inten-

BAJO LA LUPA



MÁS BONITO Y AMPLIO
El interior está mucho mejor cuidado. También dispone de un mayor espacio para los ocupantes, sobre todo en las plazas traseras. En 30.000 kilómetros hemos descubierto los secretos del Volkswagen Golf GTI.



CARÁCTER NOBLE
La baza más importante del Golf GTI es su magnífica estabilidad. Es muy difícil que ponga a su conductor en una situación comprometida.

ten exprimirlo al máximo. El coche anda que se las pela, pero no tiene el carácter que se espera de él. Eso sí, su comportamiento ha mejorado, y su interior ha evolucionado mucho en habitabilidad y presentación».

Aparte del motor, del que a nadie a gustado esa pérdida de carácter, el resto de apartados mecánicos han pasado el examen de los especialistas de Motor 16 con una nota elevada. Las suspensiones han recibido todo tipo de elogios, aunque se agradecería que en zonas baheadas traqueteasen menos a sus ocupantes. Los frenos son de lo

MÁS REDONDEADO
La imagen actual del Golf es redondeada, de acorde a las tendencias actuales de diseño. A simple vista se trata de un coche totalmente nuevo.

**KILOMETRO A KILOMETRO****1.500**

Primera revisión rutinaria después de realizar un rodaje tranquilo, sin apurar las posibilidades del motor. Se revisaron los niveles y se rellenó el motor con el aceite Shell Helix, con el cual se va a realizar el resto de la prueba

5.000

Como es habitual en nuestras pruebas de larga duración, al llegar a los cinco mil kilómetros, ya con el motor totalmente rodado, procedimos al primer control de rendimiento con el Correvit. Las cifras obtenidas fueron razonables.

12.000

El selector del cambio de marchas comenzó a mostrarse un tanto áspero de manejo, en particular al engranar la primera y la segunda velocidad. Se comprobó el varillaje y el nivel y también la calidad del aceite del cambio. Todo estaba correcto y no hubo ningún problema.

15.000

En el ecuador de la prueba se repitieron las comprobaciones, apreciándose una notable mejora en cuanto a prestaciones y consumo respecto a las realizadas en los 5.000 primeros kilómetros. Por su parte, la primera y la segunda velocidad seguían resultando asperas.

15.500

Comenzaron a producirse unos ruidos y vibraciones bastante molestos en la puerta derecha. Esto fue debido a un desajuste en el sistema de cierre de la puerta, una rápida y fácil intervención, realizada en el taller fueron suficiente para solucionarlo.

26.380

Los neumáticos delanteros estaban totalmente inservibles, para poder seguir realizando la prueba fue necesario sustituirlos. Al cambiar todas las ruedas del vehículo fue imprescindible realizar un equilibrado y un paralelo.

30.000

Llegamos al final de nuestra prueba. El Golf fue sometido a una última comprobación de prestaciones y consumos. Los datos obtenidos fueron similares a los de la medición de 15.000 kilómetros. Después pasó al taller y se desmontó totalmente su mecánica.

mejor del coche, muy potentes y resistentes a esfuerzos prolongados. La dirección, por su parte, cumple perfectamente su cometido, dispone de asistencia de serie, con un buen tacto y enorme precisión.

Otra cosa muy buena es su economía de funcionamiento, con unos consumos de gasolina muy razonables. Para ser un coche que invita a practicar una conducción rápida y a

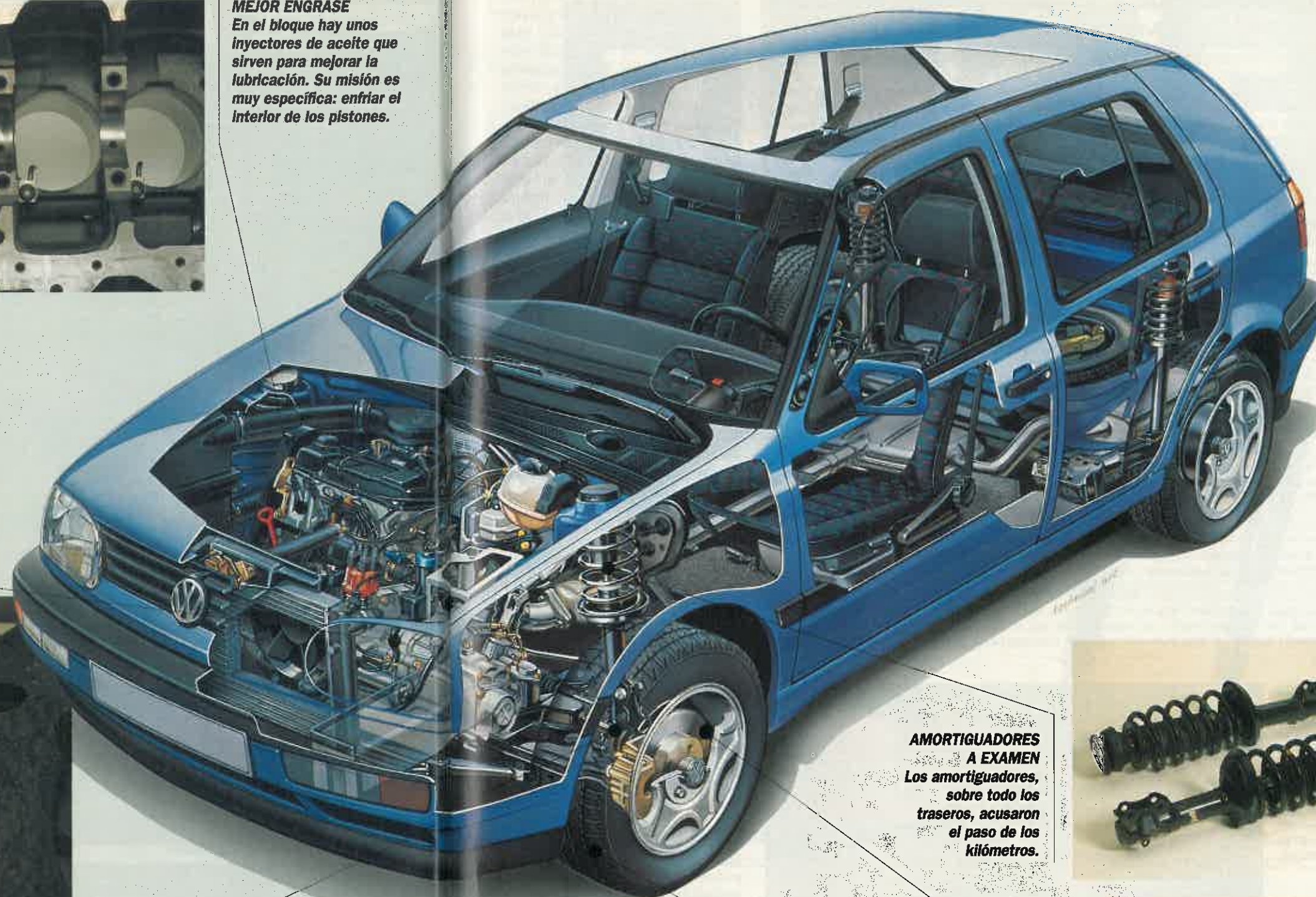


MEJOR ENGRASE
En el bloque hay unos inyectores de aceite que sirven para mejorar la lubricación. Su misión es muy específica: enfriar el interior de los pistones.

MUY CERRADO
El embrague está cerrado casi herméticamente, propiciando que se acumule suciedad. Ello provoca que en ocasiones no funcione correctamente.



FUERA VIBRACIONES
En las transmisiones hay unos tacos de goma que impiden que haya vibraciones. Una de ellas fue necesario sustituirla, ya que se había soltado.



AMORTIGUADORES A EXAMEN
Los amortiguadores, sobre todo los traseros, acusaron el paso de los kilómetros.



SIN DESGASTE
Los frenos sufrieron poco desgaste. Los discos estaban prácticamente intactos y las pastillas tan sólo a medio uso.



NEUMÁTICOS AL LÍMITE
Los neumáticos delanteros sufrieron las consecuencias de la dureza de la prueba.





LOS CONDUCTORES OPINAN

LA NUEVA GENERACION

El mito Golf GTI continúa, y con la nueva generación de este modelo han conseguido mejorar muchos aspectos. Este nuevo Golf es más confortable, está mejor acabado interiormente y, sorprendentemente, mejora a su predecesor en comportamiento. Sin embargo su mayor defecto es que su mecánica ha perdido algo de carácter. Con todos sus defectos y virtudes, los especialistas de Motor 16 le han otorgado una nota media de **7,3 puntos**.

CONFORT 6,9

El interior del Volkswagen Golf GTI es ahora mucho más confortable que antes, dispone de unos asientos con una buena sujeción lateral y un buen puesto de conducción. Sin embargo, es penalizado por una excesiva rumorosidad de su mecánica y una climatización poco eficaz.

COMPORTAMIENTO 8,2

Sin duda, el punto fuerte de este modelo es su comportamiento. Parecía imposible mejorar al anterior Golf GTI, pero lo han conseguido. Es un vehículo con una estabilidad a toda prueba, con unas suspensiones sensacionales. Su dirección está en perfecta consonancia con su filosofía.

DINAMICA 6,7

Aquí es donde está la principal diferencia con el anterior Golf GTI, si éste ha mejorado en comportamiento, ha empeorado en lo que a aceleraciones y recuperaciones se refiere, perdiendo mucho del carácter que lo distinguía.

INTERIOR 7,4

Otra de las mejoras de este modelo es su interior, mucho mejor acabado y diseñado que el anterior. También dispone de un habitáculo ligeramente superior. Por lo que respecta a su acabado, los técnicos se han esforzado y cuenta con una calidad muy buena.

MECANICA 7,0

El motor ha perdido el carácter que siempre lo caracterizó. La caja de cambios, debido a un embrague caprichoso que en ocasiones no funcionaba bien, propició que fuese difícil insertar la primera y la marcha atrás en algunas ocasiones. Por contra, una de las grandes virtudes del Golf son sus frenos.

CONSUMO 7,8

Otra de las virtudes de este modelo son sus consumos. Es un coche que invita a ir *deprisita* y en esas condiciones siempre mantiene unos gastos medios ajustados. En una utilización en ciudad, éstos también se siguen manteniendo en unas buenas cifras.

FUNCIONALIDAD 7,4

En este apartado, este popular modelo alemán sale también bien parado. El acceso al interior es aceptable, sus puertas de buen tamaño permiten acceder bien a las plazas traseras. Los mandos están situados a mano y son de un funcionamiento suave. El maletero tiene una capacidad de carga aceptable.

ATENDIDO POR PROFESIONALES

Todas las revisiones que se efectuaron al Golf, a lo largo de los 30.000 kilómetros, fueron realizadas por profesionales y en sitios especializados.



obtener velocidades medias altas en los desplazamientos, a lo largo de la prueba el consumo medio ha sido de 9,2 litros cada cien kilómetros, que no está mal teniendo en cuenta que se utilizó mucho el aire acondicionado. Hay que añadir que, a pesar de no estar equipado con catalizador, siempre se ha utilizado gasolina sin plomo. Por lo que res-

pecta al gasto de aceite, éste ha sido mínimo, se puede cuantificar en 0,1 litro cada mil kilómetros, una cantidad insignificante.

Sentados en su interior se puede comprobar que ha ganado en espacio y en confort y, sobre todo, en presentación. Es un coche que puestos al volante invita a viajar; Si monetta Garhi tuvo ocasión de reco-

rrer 3.000 kilómetros a sus mandos: «Con uno de los modernos Golf GTI, la conclusión a la que una llega es que perdió su carácter de «chiquito pero matón». Es un excelente vehículo para pequeños y largos desplazamientos, cómodo, suave, manejable y, sobre todo, seguro. La suspensión es incómoda en carreteras bacheadas, mientras que en curvas amplias se aprecia un ligero desplazamiento de la rueda trasera de más apoyo. Esto es debido a unos *silenblocks* de goma sobre los que apoya el eje torsional que permiten un cierto juego direccional, para aumentar la estabilidad y efectividad del comportamiento».

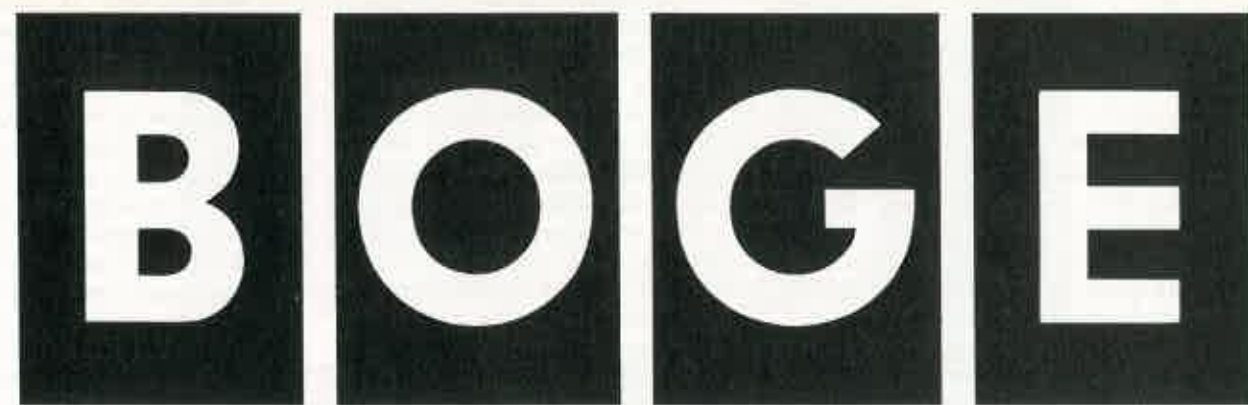
Otra buena cualidad del Volkswagen Golf GTI de la nueva generación, es su equipamiento de serie. Dispone de dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y ABS, todo ello con un precio muy interesante. Lo peor en este sentido es el precio de la opción del aire acondicionado: 312.000 pesetas, excesivamente caro.

PELÍCULA DE LA PRUEBA

Una vez que tuvimos el coche en nuestras manos, lo primero que hicimos fue medir y tomar referencia de todos los elementos susceptibles de desgaste, como es el dibujo de las ruedas, pastillas y discos de frenos, etc. Después, durante los primeros kilómetros, se practicó una conducción suave para permitir un buen rodaje de sus elementos mecánicos. Una vez llegado a los 1.500 kilómetros se le hizo una primera revisión, también se aprovechó para sustituir su aceite de origen por Shell Helix, que fue el utilizado en el resto de la prueba. Salvo leves incidentes, el coche sólo paró para realizarle las revisiones periódicas recomendadas en el libro de mantenimiento. Siempre, estas revisiones se efectuaron en servicios oficiales de la marca y por lo general el trato fue siempre bueno, tan sólo criticar la tardanza en suministrar algunas piezas de repuesto.

También, y como es habitual, sometimos el Golf a tres controles con el Correvit. Ya en el primero, a los 5.000 kilómetros, ofreció unas cifras razonables. En los siguientes, a los 15.000 y 30.000 kilómetros, los datos fueron mejores, lo que da idea de la buena evolución de la

AMORTIGUADORES



6 DE CADA 10 AUTOMÓVILES EUROPEOS ESTÁN EQUIPADOS CON TECNOLOGÍA BOGE



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

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

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

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

BOGE. Automatic.
El amortiguador original de primer equipo.

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

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

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

Haga como los mejores: opte por BOGE.



TECNOLOGÍA ALEMANA
QUE GARANTIZA SEGURIDAD

FUNCIONAMIENTO CORRECTO

UNA vez más, la colaboración de Shell ha resultado decisiva para comprobar el funcionamiento y desgaste de la mecánica del nuevo Volkswagen Golf GTI. Las muestras de aceite Shell Helix 20W50 que utilizamos en la prueba, y que les fuimos remitiendo periódicamente, las analizaron expertos de la marca petrolera

en sus laboratorios de París. Los resultados revelan que el motor de este modelo alemán funcionó correctamente a lo largo de la prueba. También delatan que el desgaste de las piezas internas de la mecánica fue mínimo. Lo que da muestra de la calidad de los materiales utilizados. Estos análisis, además, nos revelaron que la combustión de la mezcla gasolina/aire fue correcta. Esto propició que los índices contaminantes se mantuvieran dentro de unos márgenes aceptables, con unos índices de emisiones nocivas mínimos.



Los incidentes reseñables fueron pocos: en torno a doce mil kilómetros, el selector del cambio de marchas comenzó a dar problemas. Había ocasiones en las que resultaba imposible insertar la primera o la marcha atrás, incluso hubo momentos en los que también era difícil meter la segunda. Se revisó todo el sistema de varillaje, aceite del cambio, etc. Todo estaba perfecto por lo que se pudo comprobar que el problema no residía en la caja de cambios. En una revisión más concienzuda se averiguó que todo el mal provenía del embrague. Está muy cerrado, con lo que acumula mucha suciedad, esto provoca que al pisar el pedal éste no actúe correctamente, curiosamente, al final de la prueba el cambio volvió a funcionar bien. Poco después de pasar la barrera de los 15.000 kilómetros, en la puerta derecha comenza-

ron a producirse unas molestas vibraciones. La solución fue fácil, bastó con ajustar correctamente el sistema de cierre. En la etapa final de la prueba, con poco más de 26.000 kilómetros, los neumáticos delanteros llegaron a su límite de utilización y hubo que sustituirlos. Una vez cumplido el kilometraje previsto, nuestro protagonista pasó al taller, donde nuestros mecánicos especialistas, con Angel Robledo a la cabeza, lo desmontaron por completo. En el motor el desgaste fue mínimo, esto se puede comprobar al ver que las cifras de compresión son similares a las del principio de la prueba y homogénea en todos los



cilindros. También la medición de emisiones contaminantes reflejó que la mecánica, desde el principio al fin, funcionó correctamente. El embrague había tenido poco desgaste; con un trato correcto se le puede augurar una larga vida.

Otros elementos sometidos a fuerte desgaste, como es el caso de los discos y pastillas de frenos, estaban correctamente. Las pastillas estaban a medio uso y en los discos el desgaste era inapreciable. Los elementos que más acusaron la prueba fueron los neumáticos, Michelin MXV2 195/50 R15. Los delanteros a los 26.000 kilómetros llegaron al límite de utilización y fue necesario sustituirlos. Por un lado el coche que anima a realizar una conducción ágil y, por otro, una mala convergencia de las ruedas con ese kilometraje, fueron los principales causantes de que los neumáti-

cos no aguantasen la prueba. Los traseros, por su parte, llegaron al final con el dibujo a medio uso.

Con la mecánica desmontada, se descubrió que un soporte de goma que llevan las transmisiones, para evitar vibraciones, estaba despegado. Fue necesario sustituirlo por uno nuevo y pegarlo correctamente.

Angel Robledo, nuestro jefe de taller, piensa que la mecánica de este coche es sencilla y que en una utilización normal no tiene por qué dar ningún tipo de problema serio. También opina que su montaje y desmontaje es fácil. Del bloque motor destaca unos inyectores de aceite, que lanzan lubricante en el interior

del pistón para refrigerar la cabeza de éstos y con ello lograr que la temperatura en el momento de la explosión no se dispare en exceso.

CONCLUSIÓN

El nuevo Volkswagen Golf GTI tiene un precio muy interesante, de los mejores de su segmento, con un equipamiento muy completo, que lo convierten en una opción muy razonable. Su nueva mecánica tiene menos carácter que antes, pero lo compensa con una economía de funcionamiento mucho mejor y una mayor estabilidad. Es un coche ideal para una utilización diaria; además, su mejor espacio interior y su capacidad de maletero aceptable lo convierten en un coche muy polivalente y perfectamente utilizable en plan familiar.

Equipo de pruebas de Motor 16



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

SI HABLASES CON CUALQUIER ANCIANO de Lynchburg, Tennessee, probablemente te contaría alguna historia sobre Jack Daniel's.

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



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

10 modelos lo harán en 1993

LOS QUE DESAPARECEN

Tradicionalmente, el último trimestre del año es aprovechado por los fabricantes para anunciar y presentar las novedades que van a ser las protagonistas de los siguientes doce meses. Desgraciadamente, en la mayoría de los casos, el lanzamiento de un nuevo modelo conlleva la inevitable muerte comercial del modelo al que sustituye.

PARA muchos compradores, en muchos casos cegados por la novedad, el mero hecho de que un coche tenga los días de producción contados, es suficiente para descartarlo como opción de compra.

Sin embargo, la experiencia nos dice que la compra de un modelo que tiene su muerte anunciada conlleva muchas ventajas.

En primer lugar, hay que saber que la evolución de un modelo no

cesa a lo largo de toda su vida comercial. Las mejoras no se limitan a los cambios de imagen anunciados a bombo y platillo que, por lo general, responden más a necesidades de marketing que a exigencias

técnicas. Día a día, los fabricantes van introduciendo mejoras, hasta el punto que, desde la primera versión que salió de la cadena en su lanzamiento hasta el último coche producido, puede haber enormes diferencias. Todas las mejoras y evoluciones técnicas se van introduciendo sin que, en muchos casos, el comprador sea consciente de ello. De esta forma, nos encontramos que al final de su vida, tras seis o siete años en los concesionarios, el coche que desaparece es un modelo perfectamente válido y técnicamente actual, con la ventaja adicional de tener todos los fallos surgidos durante esos años, totalmente corregidos. Así pues, como primera ventaja podemos señalar la fiabilidad mecánica tradicional de las últimas series.

Otra de las ventajas que tiene fijarse en uno de estos modelos, es que a lo largo de su dilatada historia hay un conocimiento muy generalizado de sus virtudes, defectos y características. Es fácil obtener in-

formación fiable de sus pormenores y, por lo general, la gran mayoría de los talleres disponen de buena experiencia sobre el modelo, lo cual no sucede en los modelos nuevos. Por otra parte, los fabricantes se comprometen a mantener en stock las piezas de recambio por lo menos durante cinco años desde el cese de la producción. Este periodo se prolonga, generalmente, mucho más, ya que hay muchos suministradores que siguen fabricando piezas para modelos que ya han sido descatalogados.

En tercer lugar está el competitivo precio de venta de estos modelos en vías de desaparición. Los últimos meses antes de su desaparición, los concesionarios se afanan en dejar sus stock libres de modelos anteriores, ya que una vez que el nuevo modelo se haga protagonista de su escaparate, le resultará más difícil deshacerse de estas unidades. De esta forma es fácil ver grandes descuentos y promociones especiales que hacen verdaderamente inte-



SIERRA POR MONDEO

El Sierra actual desaparecerá en el primer trimestre del año 93. El Ford Mondeo lo sustituirá.



BX POR XANTIA

Después de diez años al pie del cañón, el interesante Citroën BX deja el testigo al moderno Xantia.



309 POR 306

El 309, injustamente tratado por el público español, deja paso al 306, su sustituto dentro del grupo PSA.



CORSA POR CORSA

A pesar de seguirse llamando Corsa, el nuevo Opel contará con un diseño y tecnología modernas.

resante la compra de uno de estos coches.

Evidentemente también hay inconvenientes. El más destacable es la depreciación, más acusada en un coche cuya producción ha cesado. Los más puntillosos piensan que conducir un coche que ya no se fabrica es algo así como llevar unos pantalones de campana en estos días.

1993 va a ser un año plagado de novedades y, por lo tanto, desaparecerán muchos modelos, de los cuales destacamos los más notables. Por orden alfabético nos encontramos en primer lugar con el Citroën BX. Este modelo, después de diez años en el mercado, está perfectamente vigente en lo que se refiere a su mecánica, aunque su angulosa línea delata ya unos cuantos años a sus espaldas. En su lanzamiento, este modelo fue un coche que se adelantó a su tiempo, lo que le ha servido para mantenerse en la onda. La suspensión hidroneumática ha demostrado ser uno de los sistemas más seguros y eficaces. En estos momentos decidirse por un BX nuevo supone un descuento de 300.000 pesetas que lo hace francamente interesante.

NOVEDADES FIAT

A lo largo del próximo año le llegará el relevo al Fiat Uno, de la mano de un modelo que, según parece, se puede llamar Bino. El actual Uno apareció a finales de 1983 y también ha sufrido, a lo largo de su vida comercial, importantes modificaciones. En estos momentos su gama es una de las más amplias e incorpora versiones de gasolina y diésel. También hay una versión con cambio automático. En su momento el Uno revolucionó el diseño de coches pequeños por el excelente aprovechamiento del espacio. Esto le ha valido una permanencia en el mercado muy prolongada. Hoy en día sigue siendo una opción muy acertada, sobre todo si se tiene en cuenta que en los concesionarios se ofrece un descuento de 100.000 pesetas por la compra de un Uno o 200.000 pesetas de sobretasación si se entrega el coche usado.

Ford va a sustituir su berlina media en el primer trimestre del próximo año. El Mondeo, pues así se llama el nuevo coche, será el



EN EL SALÓN DE BARCELONA, EL NUEVO
Tras una tremenda evolución y una consolidación importante en nuestro mercado, el nuevo Renault 21 aparecerá, casi con toda seguridad, en el Salón de Barcelona.



DESPUÉS DE ONCE AÑOS
El Mercedes 190 se sustituye por un modelo más aerodinámico y actual. A medida que se acerque el nuevo 190, su precio será más atractivo.



UNO POR BINO
El nuevo Fiat dispondrá del mucho espacio habitable y de importantes cualidades técnicas. Los descuentos supondrán un aliciente para el modelo actual.



YA SON CATORCE AÑOS
El Delta de Lancia vive sus últimos días. En el segundo trimestre llegará su sustituto. Aunque sus líneas le delatan, técnicamente resulta un vehículo puesto al día.



sustituto del Sierra con diez años a sus espaldas. Con este nuevo coche Ford pasa a la tracción delantera en este segmento, en el cual casi se había quedado como único representante de la tracción trasera. Estos últimos meses de venta del Sierra se van a ver potenciados por la marca con una sobretasación de 130.000 pesetas a la entrega del coche usado, o por la instalación gratuita del sistema antibloqueo de frenos ABS. Además del ya mencionado Fiat Uno, va a llegar el próximo año el nuevo Lancia Delta. Su aparición está prevista para la segunda mitad de 1993 y con el

nuevo modelo concluyen casi catorce años de historia de un vehículo que ha marcado un hito en el mundo del automovilismo deportivo, merced a sus innumerables victorias en rallyes. Aunque sus líneas acusan el paso del tiempo, resulta un coche técnicamente puesto al día. De hecho, el Integrale, de claro corte deportivo, ha sido unánimemente elogiado como uno de los vehículos más eficaces. Dado que queda bastante para su sustitución, la marca no se ha decidido, aún, a potenciar sus ventas con argumentos económicos.

Otro de los grandes que cambia

VIAJAR EN OMEGA
El segundo semestre verá su desaparición; sin embargo, resulta una berlina rápida y equilibrada.

es el Mercedes 190. Como suele ser normal en la marca alemana, el actual modelo ha tenido una vida comercial bastante larga y será sustituido el próximo año, poco antes de cumplir once en el mercado. Su sucesor hereda todas las virtudes de comportamiento y confort del actual modelo, pero con una carrocería más amplia e importantes mejoras técnicas.

Todavía es pronto para conseguir ventajas en la compra de un 190 actual, pero según se aproxime el lanzamiento de la nueva versión es posible que mejoren las posibilidades de entrar en el selecto mundo

de los conductores de Mercedes por un precio interesante.

Opel, por su parte, tiene dos importantes acontecimientos previstos para el próximo año. El primero será el nuevo Opel Corsa, que crecerá en tamaño y pretensiones. Al igual que el actual Corsa, se fabricará en la planta de Figueruelas (Zaragoza). Para aquel usuario que busque un coche pequeño y económico, con una reputada fiabilidad mecánica, ésta puede ser una buena ocasión, ya que el fabricante ofrece 160.000 pesetas de descuento en toda la gama Corsa. El otro hito de la marca se producirá en el segun-

do semestre con el lanzamiento del nuevo Opel Omega, que no es seguro que se llame finalmente así. Este modelo ha tenido una discreta existencia en nuestro mercado pero, sin embargo, es una berlina muy equilibrada. Es uno de los pocos supervivientes del segmento que todavía utilizan propulsión en las ruedas posteriores. Su sucesor recurrirá a la ya habitual tracción delantera, más fácil de asimilar para los conductores menos expertos.

El Grupo PSA redondea sus lanzamientos con el Peugeot 306. Este modelo deja en la cuneta al 309, modelo injustamente tratado por el público español que no ha llegado a descubrir sus virtudes. Tal vez su aprovechamiento interior no sea el que se puede encontrar en un modelo equivalente más moderno, pero su excelente nivel de seguridad y sus modernas mecánicas, especialmente las diésel, hacen de este coche una excelente elección. Ahora se puede conseguir un descuento de 170.000 pesetas o el aire acondicionado gratis. Las versiones diésel se venden al mismo precio que sus equivalentes de gasolina.

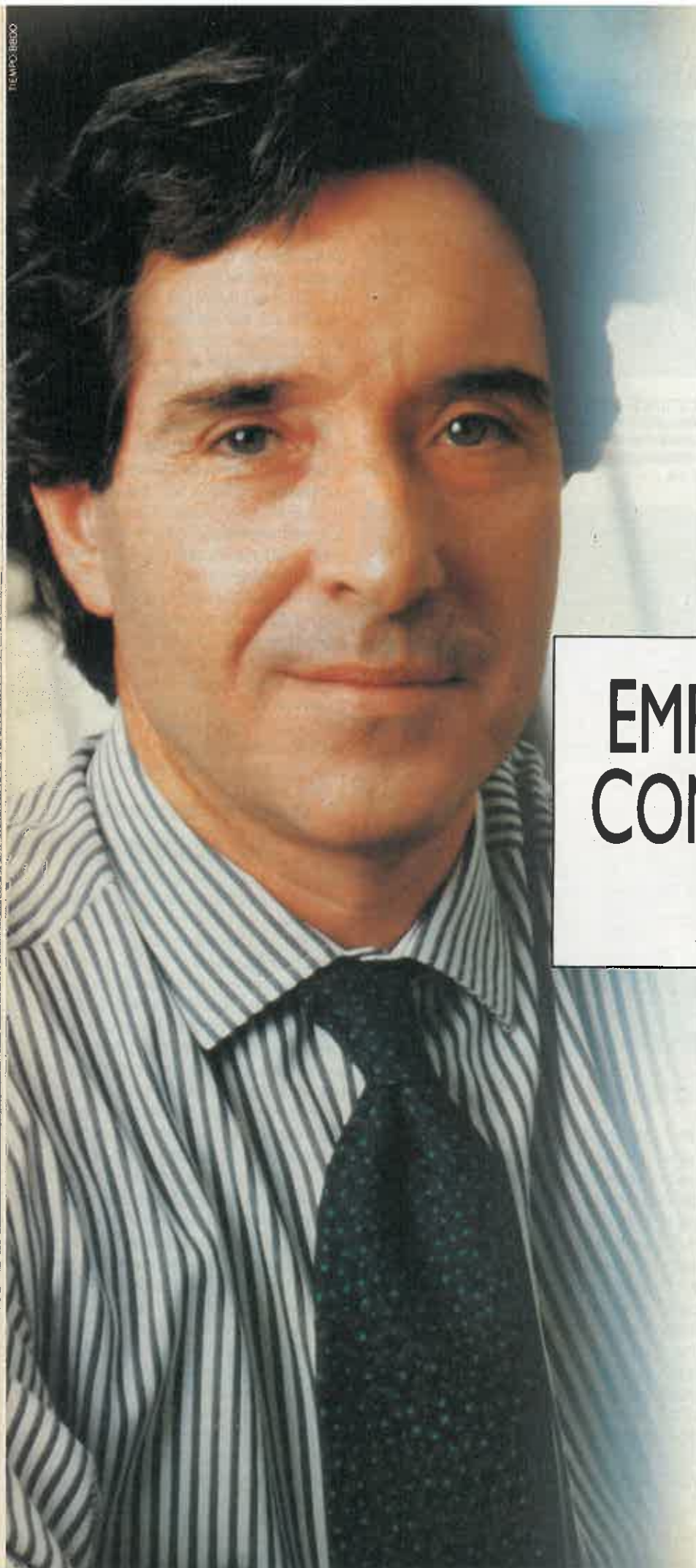
EL SUSTITUTO DEL R-21

Para concluir hablaremos del Renault 21, que probablemente verá nacer a su sustituto en el Salón de Barcelona, el próximo mes de mayo. Después de unos inicios difíciles, el actual Renault 21 se ha erigido como uno de los coches mecánicamente más fiables, y de ahí su gran aceptación entre los taxistas. Su compra está bonificada por un descuento de 140.000 pesetas en cualquiera de sus versiones.

Seat, ha tomado carrerilla y, después del bombazo que ha supuesto el Toledo, va a sustituir el Ibiza. El nuevo modelo rompe totalmente con el actual, ya que las mecánicas son totalmente nuevas y la carrocería es completamente nueva.

El actual modelo se desenvuelve bien en el mercado gracias a su fenomenal habitabilidad. Además de sus nuevas motorizaciones con catalizador, el actual Ibiza tiene el atractivo de un descuento de 64.000 pesetas.

Así pues, no hay que tener miedo a comprar un coche que va a ser sustituido, eso sí, hay que saber aprovechar el momento. ○



HOY POR HOY

de lunes a viernes
de 8:00 a 12:30 de la mañana.

Con Iñaki Gabilondo, empieza el día

con las cosas bien claras. Cada maña-

na, en la SER, Iñaki está contigo para

contarte la actualidad a su estilo.

**EMPIEZA EL DIA
CON LAS COSAS
CLARAS.**

Escucha, desde las 8, "Hoy por Hoy".

Las noticias de cada mañana, a las

claras.



DONDE HAY QUE ESTAR

PEQUEÑOS

De 791.000 a 2.140.000 pesetas • De 3,05 a 3,70 metros

DOSSIER

1

72 Posibilidades



La crisis económica ha devuelto el protagonismo en el mercado a los más pequeños, al llamado segmento B. Además, a estos vehículos urbanos se les está ampliando progresivamente sus posibilidades, lo que les aporta una polivalencia decisiva. Con este completo informe, pretendemos facilitarle las cosas al comprador indeciso. No se lo pierda.

En estos momentos, la oferta nacional en esta parcela se aproxima a las doscientas versiones diferentes, pero en estas páginas hemos recogido las 72 variantes mecánicas en su configuración más económica, siempre con motores de gasolina. En esta oferta hay para todos los gustos: desde el sencillo Seat Marbella, el más económico de los utilitarios, hasta el Renault Clio Baccara,

QUÉ COCHES APARECEN EN EL DOSSIER

Para realizar la selección se han tomado las versiones más baratas de cada mecánica diferente. De esta forma aparecen en diferentes columnas modelos en sus versiones de cuatro y cinco velocidades, aunque dispongan del mismo motor.

el más completo, hay toda una variedad de posibilidades, entre las que se encuentran versiones automáticas, con tracción a las cuatro ruedas, de tres, cuatro y cinco puertas y todo un sinfín de posibilidades. Para hacer más fácil la elección hemos valorado los aspectos cruciales en la compra de un coche económico, tal y como es el precio, el comportamiento dinámico y el consumo. Evidentemente, la decisión final es sólo del com-

PEQUEÑOS



Seat Marbella Kiss

791.100 PTAS.

PRECIO: 8/10

Es el coche más barato del mercado. Su precio no permite incorporar más que el equipo imprescindible para conducir.

COMPORTAMIENTO: 3/10

La suspensión resulta bastante incómoda, sobre todo en su parte trasera, y rebota en cuanto el piso está algo bacheado, por culpa de un eje rígido con ballestas longitudinales. Los frenos, que carecen de servoasistencia, obligan a pisar el pedal con ganas pues está muy duro. Además, las distancias de frenado arrojan cifras muy largas.

CONSUMO 9/10

El pequeño motor de 903 centímetros cúbicos hace consumir bastante poco a este modelo. Por ciudad, aparte de moverse con agilidad entre el cada vez más complicado y atascado tráfico urbano, el gasto de gasolina es muy parco.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 903 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
40 caballos a 5.400 rpm.
Par máximo:
6,1 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 680 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
22,6 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 41,3 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: 40,5 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: 44,6 s.
Velocidad máxima: 131 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,0 l/100 km.
Consumo medio: 6,3 l/100 km.
Autonomía: 500 km.

NOTA MEDIA 6,6



Yugo 45 A

793.799 PTAS.

PRECIO: 8/10

Este pequeño del Este, procede de lo antes llamabamos Yugoslavia, tiene en su buen precio la mejor baza.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Con unos esquemas de suspensión muy similares a los del mítico Seat 127, el pequeño coche de los Balcanes se comporta de manera honrada cuando tiene que salir a enfrentarse con un viaje por carretera. Aunque debido a su escasa potencia y reducido tamaño, es en las grandes ciudades donde mejor se mueve respondiendo con honestidad.

CONSUMO 7/10

Un consumo medio de 7,6 litros a los 100 kilómetros es una excelente cifra, pero si tenemos en cuenta la poca potencia del vehículo, 45 caballos, y la escasa cilindrada, 903 centímetros cúbicos, resulta que no es tan brillante.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 903 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
45 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
6,3 mkg a 3.300 rpm.
Peso: 750 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
20,1 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: - s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: - s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 135 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,9 l/100 km.
Consumo medio: 7,6 l/100 km.
Autonomía: 345 km.

NOTA MEDIA 7



Yugo 55 A

867.520 PTAS.

PRECIO: 8/10

La versión media de este modelo sigue teniendo un precio interesante pero con algo más de motor, 55 caballos.

COMPORTAMIENTO: 6/10

También al igual que su hermano pequeño, el Yugo 55 A se desenvuelve mejor por la ciudad. Se mueve, en este medio, con bastante agilidad y el manejo de la palanca del cambio es suave. Sin embargo, la quinta velocidad queda muy alejada del conductor, muy arriba y a la derecha, lo que penaliza la comodidad de todo el conjunto.

CONSUMO 6/10

Está dentro de unos valores muy normales para un coche de pequeña cilindrada. La quinta velocidad es de desarrollo largo, una marcha ahorrativa, que frena en parte el nervio del motor y puede poner en apuros en más de un adelantamiento.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.116 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
55 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
8,2 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 790 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,0 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 37,5 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: - s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 137 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,5 l/100 km.
Consumo medio: 8,4 l/100 km.
Autonomía: 450 km.

NOTA MEDIA 6,6



Fiat Panda 1000 CL

889.805 PTAS.

PRECIO: 7/10

El utilitario de Fiat es casi 100.000 pesetas más caro que el correspondiente modelo de Seat, el Marbella.

COMPORTAMIENTO: 4/10

Las suspensiones de los últimos Fiat Panda se ha remodelado para intentar corregir los defectos característicos de estos vehículos. Ahora, el tren trasero equipa un eje de tipo Omega o semi-rígido, con lo que se mejora algo el comportamiento, aunque, al paso por zonas bacheadas sigue rebotando el eje trasero, lo hace en menor medida.

CONSUMO 9/10

En este apartado consigue una nota de sobresaliente gracias a su moderno motor Fire de 999 centímetros cúbicos. Este motor es ideal para un uso diario por ciudad, puesto que resulta muy poco traqué y ofrece unos consumos francamente reducidos.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 999 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
45 caballos a 5.000 rpm.
Par máximo:
8,2 mkg a 2.750 rpm.
Peso: 715 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,4 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 38,8 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: 39,5 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: 42,4 s.
Velocidad máxima: 142 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 5,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,7 l/100 km.
Consumo medio: 5,9 l/100 km.
Autonomía: 577 km.

NOTA MEDIA 6,6



Fiat Cinquecento

890.000 PTAS.

PRECIO: 7/10

Cuesta casi un millón de pesetas pero aporta algo más de equipamiento y sobre todo diversidad de opciones.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Tiene unas suspensiones modernas e independientes en las cuatro ruedas. El eje delantero se compone de columnas de tipo MacPherson y el tren posterior está resuelto por brazos oscilantes longitudinales. En carretera afronta las curvas sin ningún problema y se viaja con comodidad siempre que vayamos provistos de paciencia.

CONSUMO 8/10

El pequeño motor del Cinquecento está catalizado y alimentado por inyección electrónica. El consumo es modesto y se perfila como una de las mejores opciones para callear cómodamente aprovechando los huecos más reducidos de aparcamiento.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 903 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
41 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
6,7 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 710 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
21,0 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 40,6 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: 41,5 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: 44,9 s.
Velocidad máxima: 131 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,9 l/100 km.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.
Autonomía: 475 km.

NOTA MEDIA 7,6

PEQUEÑOS



Yugo 65 A

978.731 PTAS.

PRECIO: 7/10

Este modelo tiene la gran baza de ofertar algo más de potencia y cilindrada a un precio que resulta interesante.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Es la versión más alta de la serie, comparte el mismo chasis y líneas exteriores que los demás Yugo, pero cuenta con un motor de mayor cilindrada, 1.300 c.c., que eleva la potencia hasta 65 caballos. Su comportamiento, aceptable, y una velocidad máxima que sobrepasa los 150 kilómetros por hora le permiten desenvolverse bien en carretera.

CONSUMO 6/10

No es un vehículo especialmente económico, pero a su favor cuenta con un motor algo más grande que el resto de los utilitarios baratos. Dentro de la gama 65 se puede contar con una versión dotada de inyección electrónica que mejoraría el consumo.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.299 c.c.
Alimentación:
Un carburador doble.
Potencia:
65 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
7,5 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 840 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,5 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: - s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: - s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 155 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 462 km.

NOTA MEDIA 6,3



Renault 4 GTL

980.000 PTAS.

PRECIO: 6/10

A pesar de que su precio no llega al millón de pesetas, no se le puede considerar barato por su veterania.

COMPORTAMIENTO: 4/10

El agarre en curvas de este vehículo no está nada mal, aunque la carrocería se inclina de forma espectacular. Lo que sí es, es sensible al viento lateral, esto repercute notablemente en la dirección, que necesita de toda nuestra atención para corregir los pequeños desplazamientos producidos por el aire. Los frenos no disponen de servoasistencia.

CONSUMO 8/10

Consume realmente poco, a pesar de incorporar una caja de cambios de cuatro marchas. Pero también hay que tener en cuenta que monta un propulsor que declara tan sólo 34 caballos y cuya velocidad máxima no sobrepasa los 125 kilómetros por hora.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.108 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
34 caballos a 4.000 rpm.
Par máximo:
7,5 mkg a 2.500 rpm.
Peso: 700 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
- s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 44,0 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: 47,2 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 125 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
- l/100 km.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.
Autonomía: 450 km.

NOTA MEDIA 6



Renault 5 Campus

985.000 PTAS.

PRECIO: 6/10

No es ninguna ganga en cuanto a coste, pero este veterano incluye en su precio de venta un aparato de música.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Tiene un buen confort, a pesar de montar unas butacas que resultan tan mullidas que, cuando se lleva tiempo sentado en ellas, repercute en la espalda. En carretera las suspensiones, de tarados blandos, contribuyen a que los pasajeros no sufran demasiados traqueos. A cambio hay que pagar con unos balanceos fuertes de la carrocería.

CONSUMO 9/10

La poca gasolina que gasta este modelo, junto con los 43 litros de capacidad de su depósito de combustible, le otorgan una independencia de rodaje de, nada menos, que 638 kilómetros. Su gran economía es apoyada por una buena velocidad punta.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.108 c.c.
Alimentación:
Un carburador.
Potencia:
49 caballos a 5.250 rpm.
Par máximo:
6,7 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 740 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
15,7 s.
Aceleración 1.000 m.
salida parada: 37,2 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en IV: 38,6 s.
Recuperación 1.000 m.
desde 40 km/h en V: 41,9 s.
Velocidad máxima: 149 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,7 l/100 km.
Consumo medio: 6,3 l/100 km.
Autonomía: 635 km.

NOTA MEDIA 7,3

PEQUEÑOS



Seal Ibiza Friend 1.2

998.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Atractivo siempre que tengamos en cuenta el equipamiento, la habitabilidad y lo atractivo de su línea. No llegar al millón vende.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Como sus hermanos mayores no es el comportamiento uno de sus fuertes. Normalmente, y siempre que la carretera no sea muy virada, el Ibiza muestra un buen apoyo sobre el asfalto. Con muchas curvas por delante, el Ibiza 1.2 inclina mucho su carrocería. La lentitud de su dirección también repercute en la circulación por ciudad.

CONSUMO 5/10

Los consumos aunque dentro de lo razonable, se pueden considerar algo elevados, sobre todo en ciudad. La utilización del carburador, aunque mejora las prestaciones, no calcula la aportación de combustible como lo pueda hacer una inyección.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.193 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
63 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
9,0 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 905 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 39,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 46,8 s.
Velocidad máxima: 150 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 8,4 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 6,3



Lancia Y-10 Fire

1.006.000 PTAS

PRECIO: 7/10

La exclusividad del Y-10 no la hacen pagar muy cara en Lancia. Por poco más de un millón el italiano ofrece mucho.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Lo mejor del pequeño Lancia es su estupenda manejabilidad y su facilidad de conducción en ciudad. El Y-10 se desenvuelve a la perfección en carretera, si bien los rebotes del eje trasero en carreteras bacheadas perjudican la eficacia del conjunto. La dureza y la desmultiplicación de la dirección son adecuadas, sin embargo, el cambio no está a la altura.

CONSUMO 8/10

El motor Fire mantiene sus aguilatados consumos en el Y-10. Se trata de un motor ideal para vehículos ciudadanos que además de no exigir muchos cuidados, tampoco pide mucho de comer. En carretera los consumos tampoco alcanzan cifras altas.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 999 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
46 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
8,2 mkg a 2.750 rpm.
Peso: 780 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 40,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 44,5 s.
Velocidad máxima: 143 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,6 l/100 km.
Autonomía: 607 km.

NOTA MEDIA 7



Seal Ibiza Friend 1.2i

1.068.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Por 70.000 pesetas de incremento sobre el de carburador podemos adquirir un Ibiza más potente, limpio y económico.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Nos encontramos con los mismos problemas que aparecen en la versión de carburador, ya que el resto de los aspectos técnicos no cambia. La dirección, lenta y dura, no acompaña a la hora de circular un poco más fuerte y la postura de conducción no anima a realizar con el coche muchas filigranas. No obstante, la nobleza de comportamiento es grande.

CONSUMO 7/10

Con una autonomía de 700 kilómetros y un consumo medio muy razonable, el Seal Ibiza catalizado combina la ecología con las prestaciones y el consumo. La inyección electrónica y el aumento de potencia para compensar el catalizador lo han logrado.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.193 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
70 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
9,3 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 890 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 39,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 44,9 s.
Velocidad máxima: 166 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,8 l/100 km.
Consumo medio: 6,6 l/100 km.
Autonomía: 700 km.

NOTA MEDIA 7



Citroën AX 11 TE 4V

1.072.730 PTAS

PRECIO: 7/10

Tiene un precio muy razonable. Es el más barato de los Citroën y a cambio ofrece prestaciones, consumo y habitabilidad.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El AX más pequeño es ágil y efectivo, aunque las inclinaciones de la carrocería pueden asustar a los más intrépidos. Lo cierto es que si no se desafían las leyes de la gravedad, conducir este utilitario es un juego de niños. Los frenos son quizá la parte menos positiva del AX junto con la sonoridad, algo elevada debido a una mediocre insonorización.

CONSUMO 9/10

En este apartado el AX deja clara su vocación de utilitario ciudadano y económico ante todo. Su motor de tan solo 55 caballos no pide mucho y el régimen de adelgazamiento ha permitido que el pequeño Citroën pese casi 100 kilogramos menos que sus rivales.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.124 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
55 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
9,1 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 690 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 36,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 39,7 s.
Velocidad máxima: 153 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,8 l/100 km.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.
Autonomía: 592 km.

NOTA MEDIA 7,3

PEQUEÑOS



Renault Clio RL 1.1

1.075.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Está en la línea de su segmento, un vehículo utilitario con poco equipamiento, prestaciones discretas pero con buen precio.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Es un apartado en el que el pequeño Renault sale normalmente bien parado. Su esquema de suspensiones le permite asentarse a reacciones. Sin embargo, esta versión peca de un excesivo balanceo de la carrocería cuando se le intenta sacar de su entorno eminentemente urbano. Además, en carretera no ofrece unas distancias de frenado especialmente brillantes.

CONSUMO 5/10

El consumo no es uno de los fuertes de esta versión. Su peso, superior al de muchos de sus rivales, no le permite sorprender, aunque por supuesto, tampoco es elevado. Su autonomía llega casi hasta los 500 kilómetros, lo que tampoco esta nada mal.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.108 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
49 caballos a 5.250 rpm.
Par máximo:
8,1 mkg a 2.500 rpm.
Peso: 810 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
15,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 40,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 150 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 6,7



Peugeot 106 1.1 XN 5V

1.085.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Siendo la versión básica del modelo, exceptuando la versión especial Graduado, queda en evidencia frente a su homólogo de la serie 205.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El 106 es un coche con un comportamiento muy notable gracias a su estabilidad y agilidad en cuanto a reacciones. Sin embargo, esta versión peca de un excesivo balanceo de la carrocería cuando se le intenta sacar de su entorno eminentemente urbano. Además, en carretera no ofrece unas distancias de frenado especialmente brillantes.

CONSUMO 7/10

La mínima motonización del modelo 106 cumple con sus obligaciones de coche económico. Poseyendo unas prestaciones muy dignas, registra un consumo aceptable dentro del segmento de los utilitarios.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.124 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
60 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
8,9 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 780 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 37,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 41,1 s.
Velocidad máxima: 155,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,9 l/100 km.
Autonomía: 602 km.

NOTA MEDIA 6,6



Fiat Uno 45

1.085.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Ya está llegando al final de su vida como modelo a pesar de la revisión del 89. Muy económico de mantener, su equipo es sin embargo, mínimo.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Sus estrechos neumáticos no hacen sino poner aún más en evidencia un comportamiento saltarín del eje trasero. Las irregularidades de la carretera se transmiten directamente al interior del habitáculo en perjuicio del confort. El impreciso mando de la caja de cambios es otro defecto que se evidencia en marcha.

CONSUMO 8/10

La versión menos potente del motor Fire es un portento de rendimiento respecto a un consumo de lo más parco. Una caja de cambios de cuatro velocidades muy bien escalonada es ideal para ahorrar combustible entre el tráfico ciudadano.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 999 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
45 caballos a 5.000 rpm.
Par máximo:
7,4 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 36,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: -.
Velocidad máxima: 141,7 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,4 l/100 km.
Autonomía: 656 km.

NOTA MEDIA 6,6



Seal Ibiza Friend 1.5

1.100.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Dada la potencia del coche y su cilindrada, amén de un equipo que incluye elevallunas, cierre centralizado y llantas de aleación, el precio resulta muy interesante.

COMPORTAMIENTO: 6/10

En carretera y autopistas, el Ibiza demuestra un buen apoyo sobre el asfalto, aunque con alguna perezosa del tren delantero. Es en ciudad donde la lentitud de la dirección, con más de cuatro vueltas de volante, se hace ciertamente pesada, siendo además excesivamente dura en maniobras en parado, estropeando las aptitudes ciudadanas.

CONSUMO 7/10

Los valores pueden parecer un poco altos, pero hay que tener en cuenta la potencia y prestaciones del Ibiza 1.5 y el hecho de que su escape incorpora un catalizador de tres vías, algo que siempre aumenta ligeramente el consumo.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.461 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
92 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
11,8 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 890 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 34,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 38,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 42,8 s.
Velocidad máxima: 175,6 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,4 l/100 km.
Consumo medio: 7,4 l/100 km.
Autonomía: 625 km.

NOTA MEDIA 7

PEQUEÑOS



Citroën AX 11 TE 5V

1.103.247 PTAS

PRECIO: 7/10

Es el más barato de esta franja de utilitarios. La caja de cinco velocidades incrementa el precio en treinta mil pesetas, muy poco en relación a las ventajas que conlleva.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Unas suspensiones suaves y eficaces hacen del AX un coche confortable en carretera. La dirección y los frenos proporcionan una buena sensación de conducción. Es el excesivo balanceo de la carrocería en las curvas el único pero en este apartado.

CONSUMO 9/10

Dentro del segmento de los que gastan poco, el AX 11 es de lo más parco. Todo un récord que le encumbra en el terreno ciudadano y, gracias a la quinta velocidad, ratifica esta característica en carretera, donde se defiende con algo más que soltura.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.124 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
55 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
9,1 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 715 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 41,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 43,4 s.
Velocidad máxima: 157 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
5,8 l/100 km.
Consumo medio: 6,1 l/100 km.
Autonomía: 590 km.

NOTA MEDIA 7,3



Rover 111 L

1.115.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Al ser un modelo relativamente nuevo y bastante exclusivo por su origen, el precio resulta atractivo dadas las características y posibilidades del pequeño 111 L.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Lo primero que destaca en el Rover es un confort de marcha sobresaliente, unido a una habitabilidad excelente. Unos desarrollos largos y una dirección extremadamente sensible, a los que se suman unos frenos poco resistentes, contraponen la otra cara de la moneda en este utilitario que se revela bastante homogéneo.

CONSUMO 7/10

Es en el consumo por carretera donde el Rover 111 encuentra una de sus mejores cualidades. El motor de mezcla pobre K de Rover mantiene bajos niveles en estas circunstancias, sin renunciar a unas prestaciones muy dignas.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.120 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
60 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
9,2 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 835 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
16,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 37,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 38,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 42,6 s.
Velocidad máxima: 153,3 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,5 l/100 km.
Consumo medio: 8,7 l/100 km.
Autonomía: 406 km.

NOTA MEDIA 7,3



Volkswagen Polo Fox 4v

1.115.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Como sus rivales, es ofrecido por un precio muy asequible en el segmento. Pero en este caso, el equipo resulta tan pobre que resulta más caro.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Posee un comportamiento muy noble en todo tipo de circunstancias. El coche se hace muy cómodo de llevar por cualquier conductor y no plantea problemas de estabilidad. Pero unos amortiguadores tirando a duros perjudican el confort de marcha, al rebotar excesivamente sobre terrenos irregulares.

CONSUMO 5/10

Dada su discreta potencia se esperarían mejores valores de consumo, pero éste resulta algo elevado para el planteamiento utilitario de este coche. A su favor hay que decir que consigue unas prestaciones elevadas en relación a sus rivales.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.043 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
45 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
7,6 mkg a 3.600 rpm.
Peso: 750 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 23,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 149,6 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,2 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 470 km.

NOTA MEDIA 5,6



Peugeot 106 1.1 XN 5V

1.116.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Siendo la versión básica del modelo, exceptuando la versión especial Graduado, queda en evidencia frente a su homólogo de la serie 205.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El 106 es un coche con un comportamiento muy notable gracias a su estabilidad y agilidad en cuanto a reacciones. Sin embargo, esta versión peca de un excesivo balanceo de la carrocería cuando se le intenta sacar de su entorno eminentemente urbano. En carretera no ofrece unas distancias de frenado especialmente brillantes.

CONSUMO 7/10

La mínima motorización del modelo 106 cumple con sus obligaciones de coche económico. Poseyendo unas prestaciones muy dignas, registra un consumo aceptable dentro del segmento de los utilitarios.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.124 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
60 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
8,9 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 780 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 37,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 41,1 s.
Velocidad máxima: 155,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,9 l/100 km.
Autonomía: 602 km.

NOTA MEDIA 6,6



Peugeot 205 Style

1.123.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Se consigue una buena relación coche/precio gracias a las cualidades y posibilidades del 205, aunque el equipo y acabado no sean demasiado generosos.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Poco hay que añadir a lo ya dicho de la estabilidad del 205. Este Peugeot se sitúa por encima de sus rivales, aunque calce neumáticos estrechos. Dinámicamente el 205 es un coche muy conseguido, seguro y agradable de conducir. Práctico en ciudad, no tiene ningún tipo de complejo a la hora de salir a carretera.

CONSUMO 8/10

Compartiendo la mecánica con su primo el AX 11 RE, el 205 Style sorprende por su sobriedad en el consumo de combustible. Sus valores son de los más bajos del segmento y el rendimiento de su mecánica permite además unas prestaciones superiores.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.124 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
55 caballos a 5.250 rpm.
Par máximo:
9,1 mkg a 3.200 rpm.
Peso: 765 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,3 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 22,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 155,7 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,6 l/100 km.
Consumo medio: 6,6 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,6

PEQUEÑOS



Fiat Uno 60 S

1.140.594 PTAS

PRECIO: 4/10

Con un equipamiento escaso y unos acabados discretos, el Uno 60 tira al alza respecto a su precio.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Mientras el asfalto sea bueno y regular, el Fiat Uno 60 demuestra un comportamiento impecable. Pero cuando esto no es así, la suspensión trasera rebota en exceso por su dureza, mermando precisión en la conducción. La dirección aúna un buen compromiso entre dureza y rapidez, mejorando sensiblemente la agilidad del coche.

CONSUMO 7/10

El motor es lo mejor del Uno 60. Sus rendimientos resultan óptimos y la moderna mecánica del Fire reduce los consumos a lo necesario. La caja de cambios de cinco marchas permite además mantener bajos valores en carretera, donde resulta un vehículo amplio y silencioso.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.116 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
58 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo:
8,9 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 37,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 41,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 45,7 s.
Velocidad máxima: 152,3 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,6 l/100 km.
Autonomía: 452 km.

NOTA MEDIA 6,0



Rover 114 S Sprite

1.148.000 PTAS

PRECIO: 6/10

El Rover 114 resulta caro si lo comparamos con sus rivales de esta franja económica. A cambio, tampoco ofrece un equipo que se salga de lo normal.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En carretera, el 114 resulta un coche noble, seguro y con un confort de marcha sobresaliente gracias a las suspensiones Hydrolastic. En virajes muy cerrados puede apreciarse alguna pérdida de motricidad y la dirección resulta extremadamente sensible, perdiendo precisión a altas velocidades.

CONSUMO 8/10

El rendimiento del motor se muestra excelente y una de sus principales cualidades radica en unos consumos notables en todo tipo de utilización. El ligero motor de aluminio consigue la óptima cifra de cinco litros a los cien a 90 kilómetros por hora, un valor que se considera el ideal.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.396 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
76 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo:
11,9 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 850 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 34,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,8 s.
Velocidad máxima: 168,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,8 l/100 km.
Consumo medio: 7,2 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7



Renault Clio 1.2 RL

1.160.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Siendo un coche nuevo y adoptando soluciones muy originales, el Clio es ofrecido a un precio realmente ajustado respecto a sus competidores.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La concepción del Clio rompió con lo establecido hasta su aparición. Sus dimensiones y distribución de pesos le proporcionan un apoyo superior en rectas y curvas. Posee buena frenada, potente y dosificada. La dirección resulta algo pesada de manejar sin posibilidad además de montar el sistema de asistencia hidráulica para aligerarla.

CONSUMO 7/10

En uso general, el Clio 1.2 se mantiene en unos buenos niveles de consumo. Pero el coche pesa lo suyo y, al intentar sacarle todo su potencial en carretera, los valores máximos crecen sensiblemente.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 171 c.c.
Alimentación:
Carburador.
Potencia:
60 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
8,9 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 815 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
16,3 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 37,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 39,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 42,1 s.
Velocidad máxima: 151,1 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,0 l/100 km.
Consumo medio: 7,2 l/100 km.
Autonomía: 542 km.

NOTA MEDIA 7,3

PEQUEÑOS



Lancia Y-10 Avenue Cat.

1.190.000 PTAS

PRECIO: 8/10

El buen precio del Y-10, un coche que nunca ha sido barato, tiene una explicación: su sustituto llega a principios de 1993.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El comportamiento del Lancia Y-10 no es uno de sus puntos fuertes: rebotes en el eje trasero en carreteras de mal piso y una cierta tendencia a seguir recto en las curvas son sus puntos débiles. El funcionamiento del cambio es impreciso. Una nueva caja de cambios solucionará este problema en el modelo que aparecerá próxima mente.

CONSUMO 8/10

El motor Fire de origen Fiat que se monta en el Y-10 siempre se ha caracterizado por su parco consumo. En el Lancia no iba a ser de otra manera y un consumo medio inferior a los siete litros cada cien kilómetros es buena prueba de ello.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros, 1.108 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
51 caballos a 5.250 rpm.
Par máximo:
8,7 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 795 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
15,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 37,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 39,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 43,0 s.
Velocidad máxima: 150 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,4 l/100 km.
Autonomía: 685 km.

NOTA MEDIA 7,3



Fiat Panda 4x4L Trekking

1.199.699 PTAS

PRECIO: 7/10

No es el modelo del mercado, con tracción a las cuatro ruedas, más barato de la oferta actual. El Suzuki Samurai cuesta menos.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La posibilidad de engranar la tracción a las cuatro ruedas supone una gran ventaja en terrenos deslizantes y su elevada distancia al suelo le otorga buenas posibilidades para circular por caminos. Sin embargo, su eje rígido trasero con ballestas es muy duro y ocasiona rebotes en zonas bacheadas. La transmisión total se inserta con dificultad.

CONSUMO 7/10

El buen comportamiento del motor Fire en el apartado de consumo se ve empañado en esta ocasión por el superior peso que conlleva el sistema de tracción total y por los neumáticos Pirelli Winter, que, a cambio, proporcionan mejor agarre en zonas deslizantes.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros, 990 c.c.
Alimentación:
Carburador monocuerpo.
Potencia:
50 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
8,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 38,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 42,6 s.
Velocidad máxima: 130 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,1 l/100 km.
Consumo medio: 7,7 l/100 km.
Autonomía: 400 km.

NOTA MEDIA 7,0



Innocenti 990 SE

1.205.141 PTAS

PRECIO: 7/10

El origen de este modelo en su concepción actual, de batalla alargada, data de 1986. Es un poco caro para su antigüedad.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Sus pequeñas ruedas de doce pulgadas y su pequeña carrocería mantienen el centro de gravedad muy bajo. Ello, unido a su considerable anchura y al buen funcionamiento de la suspensión, independiente, dan como resultado un buen equilibrio. El motor Daihatsu de tres cilindros funciona bien. El cambio y los frenos son duros de accionar.

CONSUMO 7/10

En un modelo eminentemente urbano como el Innocenti 990, su alto consumo en ciudad hay que apuntarlo en su deber. En carretera, por el contrario, se muestra sobrio con un resultado promedio sólo ligeramente alto para su categoría.

FICHA TECNICA MOTOR

3 cilindros en línea, 993 c.c.
Alimentación:
Carburador doble cuerpo.
Potencia:
52 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
7,6 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 700 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 37,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 40,1 s.
Velocidad máxima: 143 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,0 l/100 km.
Consumo medio: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 500 km.

NOTA MEDIA 7,3



Ford Fiesta 1.1 Cheers Cat

1.218.000 PTAS

PRECIO: 7/10

El modelo más barato de toda la oferta de Ford no está mal de precio, aunque su equipamiento de serie es el imprescindible.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Una suspensión muy blanda va en perjuicio de la estabilidad de los. Fiesta menos potentes sin obtener por ello una ganancia apreciable en comodidad. El eje delantero es lento de reacciones y el balanceo en curvas excesivo, movimiento que perjudica la comodidad de los pasajeros. En la frenada, esta suavidad de suspensiones también se deja notar.

CONSUMO 6/10

La presencia del catalizador siempre redundará en perjuicio del consumo. Para que la reacción catalítica sea verdaderamente efectiva, la mezcla de aire/gasolina debe ser algo más rica que la habitualmente necesaria sin la presencia de catalizador.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros en línea, 1.118 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
50 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo:
8,5 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 785 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
19,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 39,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 41,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 45,4 s.
Velocidad máxima: 143,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,4 l/100 km.
Consumo medio: 7,99 l/100 km.
Autonomía: 475 km.

NOTA MEDIA 6,3



Opel Corsa Swing+ 1.2

1.226.000

PRECIO: 7/10

Su precio incluye elevadas eléctricas y cierre centralizado, pero resulta algo caro ya que su sustituto está a punto de llegar.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El eje delantero del Opel Corsa actual es uno de sus aspectos peor resueltos. Los elementos de la suspensión, amortiguadores y muelles, son considerablemente blandos, en particular los primeros, motivo por el cual el eje delantero se torna un tanto impreciso. Tampoco la dirección ayuda a mejorar este aspecto, debido a su lentitud.

CONSUMO 7/10

Si bien se perdona en parte por el buen comportamiento del motor, el consumo del Corsa es excesivamente elevado en el terreno donde mejor debería rendir este modelo: la ciudad. En carretera, por el contrario, su consumo es muy moderado.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros en línea, 1.196 c.c.
Alimentación:
Carburador monocuerpo.
Potencia:
55 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
9,2 mkg a 2.600 rpm.
Peso: 735 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,6 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 37,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 40,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 44,7 s.
Velocidad máxima: 148,9 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,6 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 470 km.

NOTA MEDIA 6,6

PEQUEÑOS



Citroën AX 14 TGS

1.263.904

PRECIO: 8/10

75 caballos de potencia y un equipamiento suficiente son una buena contrapartida por lo que cuesta este modelo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento del AX se sitúa entre los mejores de su categoría. Dócil a las indicaciones del conductor, el eje delantero se inscribe bien en las curvas y el trasero ayuda a redondearlas si así se requiere. En él debe, cabe apuntar una dirección algo pesada y un acusado balanceo en apoyos que va en directo detrimento de la comodidad.

CONSUMO 8/10

Tanto en ciudad como en carretera, este motor, todo de aluminio, se muestra sobrio. Sólo si se apuran a fondo sus posibilidades, el consumo supera, por poco, los 10 litros cada 100 kilómetros. En conducción relajada no supera los 7 l/100 km.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros en línea, 1.360 c.c.
Alimentación:
Carburador de doble cuerpo.
Potencia:
75 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
11,8 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 740 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,2 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 34,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,8 s.
Velocidad máxima: 175 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 7,0 l/100 km.
Autonomía: 565 km.

NOTA MEDIA 8,0



Opel Corsa Swing+ 1.2 Cat

1.267.000 PTAS

PRECIO: 6/10

La adopción de catalizador, con la inyección subsiguiente, encarece este modelo, que cuesta 41.000 pesetas más que sin catalizador.

COMPORTAMIENTO: 6/10

No existen diferencias de suspensión entre los Opel Corsa con catalizador y sin él. Por ello, todo lo dicho con respecto al Corsa Swing+ 1.2 es aplicable a este modelo. Pero la inferior potencia de este motor, con respecto al no catalizado, penaliza enormemente las prestaciones, ya que se mantienen los largos desarrollos del cambio.

CONSUMO 6/10

Aunque este motor no es el mismo que monta el modelo de idéntica cilindrada pero sin catalizador, en cuanto a consumo, sus características son similares: elevado en ciudad y bastante moderado circulando a velocidad constante por carretera.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros en línea, 1.195 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
45 caballos a 5.000 rpm.
Par máximo:
9,0 mkg a 2.400 rpm.
Peso: 775 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 39,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 42,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 45,8 s.
Velocidad máxima: 143 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,3 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 6,0



Innocenti 990 Matic

1.278.970 PTAS

PRECIO: 6/10

A pesar de la caja semiautomática, el Innocenti 990 Matic resulta caro para un modelo de pronta de saparición.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Si bien su precio resulta elevado, se compensa en parte por la buena estabilidad de este modelo. Además, la caja de cambios semiautomática soluciona uno de los problemas del modelo manual: la dureza del selector del cambio. El cambio se adapta bien al motor de tres cilindros de origen Daihatsu, aunque penaliza bastante las prestaciones.

CONSUMO 5/10

Si en la versión de cambio manual ya comentábamos el elevado consumo en recorrido urbano, esta contingencia se agrava todavía más en el caso del modelo con cambio automático, que también incrementa el consumo en carretera.

FICHA TECNICA MOTOR

3 cilindros de 993 c.c.
Alimentación:
Carburador doble cuerpo.
Potencia:
52 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
7,6 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 715 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
18,1 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 41,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: — .
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — .
Velocidad máxima: 139 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 440 km.

NOTA MEDIA 6,0

PEQUEÑOS



Rover Mini Cooper

1.285.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Su equipamiento de serie está reducido a la mínima expresión. Tiene a su favor una personalidad propia muy marcada.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Circulando con él en ciudad es una delicia. Sin embargo, en carretera las soluciones técnicas que equipa están hoy en día superadas. En carreteras se agarra bien, pero en zonas bacheadas rebota mucho las suspensiones. El motor es capaz de impulsarlo a una velocidad de 150 kilómetros por hora, pero tiene el inconveniente de ser muy ruidoso.

CONSUMO 7/10

La mecánica de este veterano modelo, en su relanzamiento ha sido muy modernizada, esto ha propiciado que sus consumos sean muy razonables. Su gasto medio de ocho litros cada cien kilómetros habla por sí sólo a favor de este pequeño modelo.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.275 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
63 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo:
9,3 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 695 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 38,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V:
Velocidad máxima: 148 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,6 l/100 km.
Consumo medio: 8,0 l/100 km.
Autonomía: 375 km.

NOTA MEDIA 6,8



Suzuki Swift 1.3 GL

1.285.282 PTAS

PRECIO: 8/10

Para tratarse de un modelo muy exclusivo, tiene un precio competitivo, si lo comparamos con sus rivales.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Es un coche con un peso contenido, esto unido a unas suspensiones bastante eficaces, lo convierten en un modelo muy ágil y estable. Su motor de 1.3 litros tiene un magnífico rendimiento, sus 67 caballos de potencia, debido a su escaso peso le confieren una buena relación peso/potencia y con ello unas prestaciones muy honestas.

CONSUMO 8/10

En este aspecto el Swift 1.3 ofrece unas cifras muy buenas, con unos consumos realmente excepcionales. Los 6,9 litros de gasolina cada cien kilómetros hablan por sí solos. Esto unido a sus dimensiones recortadas le hacen ideal en ciudad.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.298 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
67 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
10,1 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 860 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 41,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 47,2 s.
Velocidad máxima: 159 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,9 l/100 km.
Autonomía: 530 km.

NOTA MEDIA 7,3



Peugeot 106 1.4 XR

1.286.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Su precio está en consonancia con los que tienen la mayoría de sus rivales en este segmento. A su favor tiene una buena potencia.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Heredero de las soluciones técnicas del 205, tiene un comportamiento sensacional en todo tipo de circunstancias. Otro de los atractivos de este modelo es el rendimiento de su motor con 75 caballos de potencia, que unido a una caja de cambios con unos desarrollos muy bien elegidos, permite obtener unas prestaciones de primera.

CONSUMO 8/10

Este es uno de los puntos fuertes del Peugeot 106 1.4, a las buenas prestaciones que ofrece, se unen unos consumos muy ajustados. Prueba de ello son los 6,8 litros de consumo cada 100 kilómetros. Esto lo convierte en un coche ideal para circular en ciudad.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Un carburador doble.
Potencia:
75 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
11,6 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 820 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 35,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 39,5 s.
Velocidad máxima: 176 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,6 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 612 km.

NOTA MEDIA 7,6



Nissan Micra LX 1.0 16v

1.302.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Es un poco caro, otros coches menos sofisticados técnicamente ofrecen la misma potencia o más y cuestan mucho menos.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Es un coche ideado principalmente para circular en ciudad, por eso está pensado para que ofrezca un elevado confort de marcha, pero sin descuidar la estabilidad que es buena en cualquier condición de uso. Su mecánica es muy moderna y sofisticada, es muy difícil encontrar un motor con sólo 999 centímetros cúbicos con culata de 16 válvulas.

CONSUMO 9/10

El principal atractivo de este novedoso modelo de Nissan es su consumo, con unos valores mínimos, que lo hacen ideal para una conducción diaria en ciudad. Su gasto de 5,6 litros cada 100 kilómetros habla por sí solo, una cifra muy difícil de batir.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 998 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
55 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
8,06 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 775 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
16,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: — s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: — s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — s.
Velocidad máxima: 150 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,7 l/100 km.
Consumo medio: 5,6 l/100 km.
Autonomía: 700 km.

NOTA MEDIA 7,0

PEQUEÑOS



Lancia Y10 Selectronic

1.311.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Es más caro que el resto de las versiones de su gama o que otros rivales, pero merece la pena invertir en el cambio automático.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En carretera, llegar a sus límites de estabilidad es fácil y por ello no invita a practicar una conducción rápida. Tal como está planteado su sistema de cambio es idóneo para circular en ciudad. Entre el tráfico congestionado, su caja de cambios automática es una maravilla, contribuyendo a realizar una conducción fácil, relajada y cómoda.

CONSUMO 7/10

Sus consumos se mantiene dentro de unos márgenes razonables, resultando un coche económico. Su gasto de 7,5 litros cada cien kilómetros en ciudad es una cifra muy razonable. En carretera el consumo es de poco más de cinco litros.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.108 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
57 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
9,2 mkg a 2.750 rpm.
Peso: 810 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
17,1 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en L: 35,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — s.
Velocidad máxima: 143 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,2 l/100 km.
Consumo medio: 7,1 l/100 km.
Autonomía: 655 km.

NOTA MEDIA 7,0



Opel Corsa Swing 1.4 Cat

1.325.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Es un modelo ya veterano en el mercado, uno de sus puntos favorables es su precio que es muy competitivo.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Es un modelo con unas suspensiones muy bien adaptadas, con una buena estabilidad en cualquier tipo de carreteras, y a la vez con un confort de marcha elevado. Su motor con 82 caballos de potencia permite una perfecta utilización en viajes largos. En ciudad esto, unido a sus dimensiones lo convierten en un coche muy ágil.

CONSUMO 7/10

El motor alimentado con un sistema de inyección electrónica con sonda lambda, hace posible que la mezcla sea en todo momento la más adecuada, contribuyendo esto de forma muy decisiva a que los consumos se mantengan dentro de unos márgenes muy aceptables.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.389 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
82 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
11,5 mkg a 3.400 rpm.
Peso: 785 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: — s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — s.
Velocidad máxima: 175 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,7 l/100 km.
Consumo medio: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 524 km.

NOTA MEDIA 7,3



Peugeot 205 Plus

1.348.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Es un modelo con un precio muy similar al de sus rivales más directos. Su equipamiento de serie cuenta con lo imprescindible.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Dentro de su segmento es uno de los modelos que tiene una mejor estabilidad. Es más, esta estabilidad se puede comparar con la de modelos de un segmento superior. Su mecánica es otro de sus valores, dispone de un motor con un rendimiento sensacional y unas prestaciones muy buenas. Aquí colabora de forma decisiva su caja de cambios.

CONSUMO 7/10

Una buenas prestaciones no tienen porque estar reñidas con unos consumos exagerados. Este 205 tiene a su favor unos consumos ajustados. Para sobrepasarlo de 7,5 litros de gasolina cada cien kilómetros hay que exprimir la mecánica.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
75 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
11,6 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 840 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 35,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: — s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — s.
Velocidad máxima: 172 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,7 l/100 km.
Consumo medio: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 634 km.

NOTA MEDIA 7,3



Ford Fiesta 1.3 CLX

1.355.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Es un poco caro si lo comparamos con sus rivales. Ofrece una buena calidad de acabado, pero con un equipamiento pobre.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Es un modelo muy confortable, con unas suspensiones de tarados blandos, esto ocasiona que en curvas aparezcan balanceos excesivos en la carrocería. También en esas circunstancias tiende a tirar de morro. Por lo que respecta a su motor, sus prestaciones son honestas, con una velocidad máxima de 153 kilómetros por hora.

CONSUMO 8/10

Este es uno de los puntos más fuertes de esta versión de la gama Ford Fiesta. La inyección electrónica, en este caso hace milagros y permite que sus consumos sean bastante bajos, con un gasto medio de 6,8 litros cada cien kilómetros.

FICHA TECNICA MOTOR

4 cilindros de 1.297 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
60 caballos a 5.000 rpm.
Par máximo:
10,3 mkg a 2.500 rpm.
Peso: 825 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: — s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: — s.
Velocidad máxima: 153 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 567 km.

NOTA MEDIA 7,0

PEQUEÑOS



Volkswagen Polo Coupé GT

1.355.000 PTAS

PRECIO: 5/10

En este tipo de configuración de carrocería, el Polo resulta un tanto caro; sobre todo si tenemos en cuenta que entre el equipamiento no se encuentran elementos tales como los elevalunas eléctricos o el cierre centralizado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Al igual que el resto de la gama, el Polo GT tiene un comportamiento muy bueno, con unos niveles de seguridad elevados. Resulta fácil de conducir, con una dirección precisa y bastante directa. Los frenos tienen un tacto un poco extraño, con un pedal un poco duro, pero resultan eficaces e infatigables.

CONSUMO 8/10

El Polo GT es un auténtico ahorrador, con un consumo ridículo en cualquier circunstancia, pero destacando en particular la cifra obtenida a noventa kilómetros por hora, inferior a los 6 litros cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.272 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
55 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
14,6 mkg a 2.800 rpm.
Peso: 1.130 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 29,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 25,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 28,6 s.
Velocidad máxima: 215 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
11,1 l/100 km.
Consumo medio: 9,9 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,0



Citroën AX GT

1.384.389 PTAS

PRECIO: 6/10

No es una de las mejores opciones desde el punto de vista económico, pero resulta razonable para aquél que busque un deportivo barato.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Tiene un comportamiento ágil y seguro. Encaja perfectamente en lo que se espera de un utilitario de corte deportivo. La ligereza de peso y el buen rendimiento del motor hacen que el coche se desenvuelva por cualquier carretera con toda seguridad. La dirección resulta un poco pesada en maniobras urbanas.

CONSUMO 9/10

Una vez más, la ligereza del AX supone toda una ventaja. Si bien en ciudad está dentro de la línea normal, en carretera resulta tremendamente económico con consumos por debajo de los siete litros cada cien kilómetros rodando por autopista.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Carburador de doble cuerpo.
Potencia:
85 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo:
11,8 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 720 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 32,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 33,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,4 s.
Velocidad máxima: 176,6 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,9 l/100 km.
Consumo medio: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,6



Fiat Uno 70 SX Elite Cat

1.395.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Esta es la versión que ha preparado la marca italiana para el próximo año. Perfectamente de acuerdo con la normativa anticontaminación. Entre el equipamiento nos encontramos con un equipo de aire acondicionado montado de serie.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Por su carácter de coche utilitario, el Uno tiene un andar seguro, pero tranquilo. Destaca el buen equilibrio de su dirección que es rápida, precisa y no muy pesada. La adopción del catalizador apenas ha influido en el rendimiento del motor.

CONSUMO 7/10

Al estar catalizado, este coche consume obligatoriamente gasolina sin plomo. El consumo se mantiene dentro de lo razonable, independientemente del tipo de uso que se haga del coche. Las relaciones de cambio están bien adaptadas al rendimiento del motor.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.372 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
71 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
11,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 830 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 34,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: -
Velocidad máxima: 152 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.
Autonomía: 580 km.

NOTA MEDIA 7,3



Renault Clio S

1.415.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Por menos de un millón y medio de pesetas se puede conseguir un coche con un motor potente de 92 caballos y con un equipamiento muy razonable. La calidad y fiabilidad mecánica de este producto están fuera de dudas.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Este coche está dirigido a un conductor joven y dinámico, por lo que tiene unas prestaciones y un comportamiento de primera fila. Se superan los 180 kilómetros por hora de velocidad máxima y se pueden mantener velocidades medias elevadas sin apurar la mecánica. La dirección resulta un poco pesada en maniobras a coche parado.

CONSUMO 8/10

A pesar de su elevada cilindrada y el buen rendimiento del motor, los consumos del Clio S se mantienen en un nivel muy razonable. El único inconveniente se presenta si queremos apurar las buenas posibilidades del motor.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.721 c.c.
Alimentación:
Carburador de doble cuerpo.
Potencia:
92 caballos a 5.750 rpm.
Par máximo:
14,1 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 905 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 32,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 34,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,3 s.
Velocidad máxima: 182,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,6 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 470 km.

NOTA MEDIA 8,0



Lancia Y-10 Ego

1.417.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Como en todos los Y-10, su punto fuerte no está en el precio, ya que se trata de productos dirigidos a un público muy selecto. No obstante, cuenta con un equipamiento bastante completo y una presentación cuidada.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Es un coche de carácter claramente urbano, por lo que sus aptitudes en carretera están marcadas por la corta distancia entre ejes y las reducidas dimensiones generales del coche. En ciudad se mueve a las mil maravillas, pero en carretera sus posibilidades se reducen a trayectos cortos.

CONSUMO 8/10

El buen hacer del motor y la ligereza del conjunto permiten que los consumos sean francamente interesantes en todo momento. Esta versión todavía puede utilizar gasolina convencional.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.108 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
57 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
9,2 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 795 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
15,2 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 38,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: -
Velocidad máxima: 145 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,1 l/100 km.
Consumo medio: 7,5 l/100 km.
Autonomía: 580 km.

NOTA MEDIA 7,0

PEQUEÑOS



Nissan Micra LX 1.3 16V

1.447.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Este modelo nace con una clara vocación de vehículo elitista y, por lo tanto, dispone de un equipamiento completo, pero el precio final resulta elevado frente a sus más directos competidores. El nivel de calidad es bueno.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En este modelo se ha buscado, ante todo, el confort de marcha. Así pues, la suspensión resulta un tanto blanda, pero el coche resulta ágil y fácil de conducir. Es destacable la posibilidad de disponer de sistema antibloqueo de frenos ABS como opción. El motor, con culata de cuatro válvulas por cilindro, tiene bastante alegría.

CONSUMO 9/10

La moderna tecnología introducida en el Micra hace que los consumos resulten especialmente llamativos. Menos de siete litros cada 100 kilómetros en ciudad lo dicen todo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.275 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
75 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
10,5 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.130 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: -
Velocidad máxima: 170 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
11,1 l/100 km.
Consumo medio: 6,1 l/100 km.
Autonomía: 640 km.

NOTA MEDIA 7,3



Ford Fiesta Mango 1.4i Cat

1.454.000 PTAS

PRECIO: 7/10

En esta versión, el Fiesta resulta especialmente atractivo desde un punto de vista económico. Dispone de elevalunas eléctrico y cierre centralizado de serie, a lo que se une la calidad de acabado propia de la marca.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En el fiesta se ha buscado un compromiso entre el confort y el comportamiento, por lo que en algunos casos concretos las suspensiones resultan un tanto blandas. Es un coche que destaca por la suavidad y facilidad de conducción. La dirección y los frenos son eficaces y admiten una conducción alegre.

CONSUMO 7/10

La incorporación del sistema de inyección y el catalizador, ha penalizado ligeramente los consumos y las prestaciones de este motor. No obstante está en sintonía con el resto de sus competidores directos.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.391 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
71 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
10,5 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 815 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: -
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: -
Velocidad máxima: 162 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,7 l/100 km.
Autonomía: 500 km.

NOTA MEDIA 7,0



Seat Ibiza Sport 1.7

1.461.000 PTAS

PRECIO: 9/10

La relación precio-producto es bastante buena. El nivel de equipamiento es completo y el acabado ha mejorado sensiblemente con respecto a los Ibiza anteriores.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Las suspensiones, algo más duras, del Ibiza Sport, permiten circular mucho más rápido, aunque tampoco es el coche más eficaz. El motor ofrece un rendimiento brillante con unas prestaciones notables. La dirección es algo más directa y requiere menos esfuerzo que en anteriores versiones.

CONSUMO 6/10

El consumo resulta muy sensible al tipo de utilización. En una conducción normal el gasto medio se sitúa en algo menos de nueve litros a los cien kilómetros pero, si se apura la mecánica al máximo, esta cifra puede llegar hasta los quince litros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.675 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
105 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
14,5 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 915 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,6 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 31,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,0 s.
Velocidad máxima: 184 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,7 l/100 km.
Autonomía: 525 km.

NOTA MEDIA 7,3

PEQUEÑOS



Volkswagen Polo Coupé GT i

1.470.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Es un poco elevado frente a la competencia, si tenemos en cuenta su modesto equipamiento de serie.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento del Polo resulta muy seguro y sorprende el excelente rendimiento que se obtiene del motor de ochenta caballos. Es un coche que conjuga perfectamente la utilización diaria como utilitario, con unas buenas posibilidades de utilización deportiva. Los frenos tienen un tacto duro, pero resultan eficaces y muy resistentes.

CONSUMO 9/10

Si tenemos en cuenta el excelente rendimiento, nos encontramos con un consumo realmente bajo. El escalonamiento del cambio permite andar ligero sin tener que apurar el régimen del motor. Es un excelente viajero con una autonomía más que razonable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.272 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
80 caballos a 6.100 rpm.
Par máximo:
9,7 mkg a 3.600 rpm.
Peso: 785 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 32,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 36,9 s.
Velocidad máxima: 175,4 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,7 l/100 km.
Consumo medio: 6,6 l/100 km.
Autonomía: 630 km.

NOTA MEDIA 7,3



RENAULT CLIO 1.4 RT

1.510.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Renault ofrece con el Clio RT 1.4 un producto con un precio muy ajustado. El nivel de equipamiento es realmente completo y el acabado es bastante bueno.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La estabilidad del Clio RT 1.4 es una de sus mayores virtudes. La carrocería balancea bastante, pero el coche apoya con nobleza y transmite seguridad al conductor. El motor funciona con eficacia, es muy elástico y obtiene unas prestaciones notables. La dirección resulta pesada y los desarrollos son un poco largos, motivo por el cual las recuperaciones son algo lentas.

CONSUMO 7/10

Si tener un consumo alto, el Clio RT 1.4 tampoco es de los modelos más económicos dentro de su segmento. A pesar de todo, resulta muy difícil superar la barrera de los nueve litros en una utilización cotidiana.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.390 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
80 caballos a 5.750 rpm.
Par máximo:
11,1 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 850 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,8 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 36,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 39,8 s.
Velocidad máxima: 169 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,0 l/100 km.
Autonomía: 487 km.

NOTA MEDIA 7,6



CITROEN AX 4x4

1.521.834 PTAS

PRECIO: 6/10

La tracción total es un lujo que hay que pagar. No es que el vehículo resulte prohibitivo pero, para conseguir este precio, se ha descuidado un poco más el nivel de equipamiento frente a la competencia.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Cuanto más deslizante es el suelo mejor se aprecia el excelente rendimiento de la tracción 4x4. Así gana en seguridad y eficacia en cualquier condición. La estabilidad es muy buena y el rendimiento de los 75 caballos del motor le permiten desenvolverse con agilidad en carretera.

CONSUMO 7/10

Los consumos son parecidos al modelo de tracción delantera pero, al engranar la tracción total, el mayor rozamiento motriz aumenta sensiblemente las cifras. De todas maneras, no se dispara, y se mantiene en unos valores aceptables.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Carburador doble.
Potencia:
75 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
11,8 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 825 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,3 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 34,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 34,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,2 s.
Velocidad máxima: 165 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,0 l/100 km.
Autonomía: 487 km.

NOTA MEDIA 7,0



FIAT UNO SELECTA

1.578.489 PTAS

PRECIO: 6/10

Es una de las opciones más baratas para acceder a un coche automático y tan sólo cuesta 80.000 pesetas más que el modelo de cambio manual, aunque el equipamiento no resulta lo suficientemente completo.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La relación entre la estabilidad y comodidad del Uno Selectronic es excelente. El selector del cambio automático se maneja con facilidad y resulta muy cómodo para circular por ciudad. Las prestaciones del Selectronic empeoran en velocidad y aceleraciones respecto a su hermano manual, pero recuperan mejor.

CONSUMO 6/10

Las cifras de consumo son en torno a un litro más altas en el Uno Selectronic con respecto al modelo manual. Si se le da algo de alegría al acelerador no es difícil superar los diez litros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.362 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
72 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
11 mkg a 3.250 rpm.
Peso: 850 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
14,1 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: No tiene.
Velocidad máxima: 159 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,8 l/100 km.
Consumo medio: 8,6 l/100 km.
Autonomía: 488 km.

NOTA MEDIA 6,3

PEQUEÑOS



PEUGEOT 205 RALLYE

1.579.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Si en el momento de su aparición el 205 Rallye ofrecía la mejor relación precio-prestaciones del mercado, ahora la competencia se lo ha puesto realmente difícil. La mecánica es extraordinaria pero el equipamiento es pobre.

COMPORTAMIENTO: 9/10

El 205 Rallye es un coche que nació prácticamente para la competición y, por ello, tiene un comportamiento sobresaliente, aunque también algo exigente con el conductor. El motor es muy enérgico y se consigue un nivel de prestaciones excelente.

CONSUMO 6/10

Este 205 pide marcha y esto se deja notar en los consumos. Si se circula moderadamente no gasta mucho pero, si se acelera sin contemplaciones, los dos carburadores de doble cuerpo son capaces de gastar hasta casi quince litros cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.294 c.c.
Alimentación:
2 carburadores de doble cuerpo.
Potencia:
103 caballos a 6.800 rpm.
Par máximo:
12,2 mkg a 5.000 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 32,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 33,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,2 s.
Velocidad máxima: 180,2 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,5 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,3



FORD FIESTA 1.3i CTX

1.580.000 PTAS

PRECIO: 6/10

La opción del cambio automático en el Ford Fiesta también exige un desembolso más elevado. Los elevadores eléctricos delanteros y el cierre centralizado deberían de incluirse de serie en un coche de este precio.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El funcionamiento del cambio automático por variador es correcto. La potencia del motor es la que se queda algo escasa a la hora de salir a carretera y tener que hacer un adelantamiento. Las suspensiones son un poco blandas y no permiten grandes alegrías velocísticas, pero resultan muy confortables.

CONSUMO 6/10

El cambio automático se deja notar en las cifras de consumo. Si en condiciones normales, el CTX gasta en torno a nueve litros de combustible, en cuanto se acelera un poco más de la cuenta esta cifra supera los trece litros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.297 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
80 caballos a 5.000 rpm.
Par máximo:
10,3 mkg a 2.500 rpm.
Peso: 825 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
15,2 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 36,9 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 33,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: No tiene.
Velocidad máxima: 153,1 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,7 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

NOTA MEDIA 6,0



FORD FIESTA MANGO 1.8i

1.587.000 PTAS

PRECIO: 8/10

El Fiesta Mango es una de las opciones más interesantes. El motor ofrece un excelente rendimiento y el interior tiene un nivel de acabado muy bueno y un equipamiento correcto. Todo esto se puede adquirir pagando un precio ajustado.

COMPORTAMIENTO: 6/10

La estabilidad ha mejorado con respecto al modelo anterior pero, en una conducción al límite, muestra una tendencia acusada a seguir de frente en las curvas. El motor es el que ofrece un rendimiento notable y le confiere un carácter deportivo, arrojando un buen nivel de prestaciones.

CONSUMO 7/10

No es de los modelos más económicos pero tampoco se disparan las cifras de consumo en ningún momento. Incluso dando rienda suelta al acelerador no es fácil superar los doce litros de consumo cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.796 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
105 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
15,6 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 920 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,2 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 32,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 30,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 33,6 s.
Velocidad máxima: 181,8 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,7 l/100 km.
Consumo medio: 8,8 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

NOTA MEDIA 7,0



ROVER 114 GTi 16V

1.598.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Para los más deportistas, el Rover 114 GTi no pasará desapercibido. Destaca por su aspecto atractivo y por su equipamiento bastante generoso. El motor tiene una potencia considerable y el precio final es muy competitivo.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El tarado de las suspensiones, con reguladores Hydrogas, es duro y permite mantener un buen ritmo. Pero esto, unido a unas dimensiones más bien pequeñas, le hacen muy vivo de reacciones y bastante exigente de conducir cuando se va rápido. El motor de 16 válvulas y el peso contenido de este coche ayudan a que el nivel de prestaciones sea bueno.

CONSUMO 9/10

Para ser un coche deportivo, el consumo es de lo más contenido. Incluso en conducción rápida no hay manera de superar los diez litros de gasolina.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.396 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
103 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
13,0 mkg a 5.800 rpm.
Peso: 1.130 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 34,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,2 s.
Velocidad máxima: 181,4 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 445 km.

NOTA MEDIA 7,6

PEQUEÑOS



PEUGEOT 205 GT

1.608.000 PTAS

PRECIO: 7/10

No se le puede considerar como un coche caro, puesto que lleva de serie elevalunas eléctricos y cierre centralizado en todas las puertas.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Dentro de su segmento es, sin duda, el que tiene una mejor estabilidad: el coche es muy fácil de conducir, ya sea por el pesado tráfico urbano o por una carretera estrecha de montaña. Su conocido motor de 85 caballos es fiable y se caracteriza por un buen rendimiento. El 205 GT sólo se ofrece con carrocería de cinco puertas.

CONSUMO: 7/10

Este coche no tiene un gasto excesivamente bajo, pero sí se logran unas medias muy interesantes si no se realiza una conducción deportiva. Con el depósito de combustible lleno (50 litros), la autonomía media es de casi 700 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Carburador de doble cuerpo.
Potencia:
85 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo:
11,8 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 820 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 32,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,1 s.
Velocidad máxima: 178 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,0 l/100 km.
Consumo medio: 6,9 l/100 km.
Autonomía: 675 km.

NOTA MEDIA 7,7



ROVER 114 SL AUTO.

1.615.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Una cifra muy ajustada si tenemos en cuenta el equipamiento tan completo que ofrece. Lleva inserciones de madera.

COMPORTAMIENTO: 6/10

La carrocería se inclina bastante en las curvas debido a una suspensión blanda y cuando se conduce deprisa el coche tiende a seguir recto en los virajes más cerrados. Es un vehículo, sobre todo, urbano y que no acepta nada bien una conducción deportiva en una carretera de montaña. Su motor de 75 caballos proporciona unas buenas prestaciones.

CONSUMO: 8/10

A pesar del cambio automático, el gasto de combustible no es nada elevado. Sólo en condiciones extremas la media es de unos 10 litros cada cien kilómetros, pero el consumo medio se sitúa en poco más de ocho. La única pega es la poca capacidad del depósito.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.396 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
75 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
11,9 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 895 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 35,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 32,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 160,7 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,3 l/100 km.
Autonomía: 421 km.

NOTA MEDIA 7



RENAULT CLIO 1.8i RT

1.620.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Como es normal en la marca del rombo, el precio de esta nueva versión no es elevado. El equipamiento es correcto.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Con este último motor de 1.800 centímetros cúbicos se ha reforzado la suspensión respecto a los Clio menos potentes, lo que se traduce en una ganancia de estabilidad. El grupo propulsor desarrolla unos «tranquillos» 85 caballos de potencia y la velocidad máxima es de 185 kilómetros por hora. La suavidad de marcha es lo más destacado.

CONSUMO: 7/10

Una cifra media de nueve litros cada cien kilómetros está bien para un motor 1.8. Es bajo cuando se respetan los límites de velocidad en carretera, pero sube bastante si tratamos de emular a Carlos Sainz en una carretera de montaña.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.794 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
95 caballos a 5.750 rpm.
Par máximo:
14,8 mkg a 2.750 rpm.
Peso: 915 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,0 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,1 s.
Velocidad máxima: 186,8 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.
Consumo medio: 9,0 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

NOTA MEDIA 7,3



CITROEN AX GTi

1.637.568 PTAS

PRECIO: 8/10

Es de los coches más baratos de su segmento y además puede montar opcionalmente ABS y aire acondicionado.

COMPORTAMIENTO: 7/10

A pesar de su elevada potencia y reducidas dimensiones, el AX GTi se caracteriza por una notable estabilidad y, gracias a una suspensión no demasiado dura, el confort de marcha es muy agradable. El pequeño motor de inyección es muy fiable y desarrolla unas brillantes prestaciones. La velocidad máxima es de 190 kilómetros por hora.

CONSUMO: 8/10

Aunque tiene una tendencia claramente deportiva, este AX GTi tiene un consumo medio de combustible de sólo 7,5 litros cada cien kilómetros. No hay que olvidar que el peso no llega a los 900 kilos con el conductor a bordo y que el motor es «enérgico».

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
100 caballos a 6.800 rpm.
Par máximo:
13,0 mkg a 4.200 rpm.
Peso: 795 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 35,4 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,9 s.
Velocidad máxima: 189 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,1 l/100 km.
Consumo medio: 7,4 l/100 km.
Autonomía: 580 km.

NOTA MEDIA 7,7

PEQUEÑOS



PEUGEOT 106 XSi

1.658.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Es un poco más caro que el AX GTi, pero la diferencia es muy poco significativa. No puede montar aire acondicionado.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En condiciones extremas de conducción, resulta nervioso de reacciones, pero en buenas manos puede resultar inalcanzable; en condiciones normales, la estabilidad es muy buena. Los frenos y la dirección están a la altura de las circunstancias. Debido al mayor peso, las prestaciones no son tan brillantes como las del Citroën AX GTi.

CONSUMO: 8/10

Debido al avanzado sistema de inyección electrónica multipunto, las cifras de consumo son ridículas, si tenemos en cuenta los 100 caballos de potencia. La media es un poco más alta que la del Citroën por el ya mencionado incremento de peso.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
100 caballos a 6.800 rpm.
Par máximo:
12,2 mkg a 4.200 rpm.
Peso: 860 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,0 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,3 s.
Velocidad máxima: 186 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km.
Consumo medio: 7,6 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,3



OPEL CORSA GSi

1.677.000 PTAS

PRECIO: 6/10

A igualdad de potencia que los dos anteriores, el Corsa es más caro, pero también ofrece una carrocería de mayor tamaño.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Con una amortiguación rígida y unos neumáticos anchos de perfil bajo, el Corsa GSi pasa por las curvas como si fuera por carriles imaginarios. En una carretera bacheada se aprecia en seguida la suspensión dura y la estabilidad, al límite, es algo peor porque las reacciones son algo más bruscas. Su motor 1.6i es elástico y con un margen de utilización muy amplio.

CONSUMO: 8/10

La mayor cilindrada de este motor no es sinónimo de un consumo más alto. Como es norma en los Opel, este apartado es, sin duda, especialmente digno de resaltar. Superar una media de 10 litros cada cien kilómetros es una tarea difícil.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.598 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
100 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
13,8 mkg a 3.400 rpm.
Peso: 865 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 39,0 s.
Velocidad máxima: 190 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,1 l/100 km.
Consumo medio: 7,8 l/100 km.
Autonomía: 490 km.

NOTA MEDIA 7



PEUGEOT 205 AUTOM.

1.702.000 PTAS

PRECIO: 5/10

La única forma de que el coche automático se empiece a vender bien es con precios competitivos y el 205 no lo tiene.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Como ya hemos dicho en el caso del GT, la estabilidad del popular modelo de la marca del león es sobresaliente. El coche se sujeta hasta unos límites muy altos y la carrocería apenas balancea en las curvas. Para esta versión se ha escogido el motor 1.6 con carburador, que será sustituido a partir del año que viene por una inyección electrónica.

CONSUMO: 8/10

El cambio automático de cuatro relaciones proporciona unos consumos ajustados y bastante similares a los del cambio manual de cinco velocidades. A un ritmo de marcha tranquilo, uno se olvida de las gasolineras gracias a un depósito de 50 litros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.580 c.c.
Alimentación:
Carburador monocuerpo.
Potencia:
80 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
13,5 mkg a 2.800 rpm.
Peso: 880 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 35,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 32,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 166 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km.
Consumo medio: 7,5 l/100 km.
Autonomía: 620 km.

NOTA MEDIA 7,3



VW POLO COUPE G-40

1.705.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Es de los coches más baratos de su segmento, pero no puede equipar ni sistema antibloqueo de frenos ni aire acondicionado.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Este modelo se caracteriza por su suspensión dura que llega a ser incómoda en carreteras en mal estado. Sin embargo, tiene una buena estabilidad, lo que permite una velocidad de paso por curva elevada con asfalto en buen estado. El motor es el único de su segmento con un compresor volumétrico. La potencia es de 115 caballos.

CONSUMO: 7/10

A pesar del compresor, el gasto de combustible en el Volkswagen Polo no es alto. Una cifra de ocho litros está bien y sólo en conducción deportiva se puede llegar a los once. Con un depósito de 42 litros y según el consumo medio ponderado, la autonomía es de 520 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.272 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
115 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
15,3 mkg a 3.600 rpm.
Peso: 830 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,4 s.
Velocidad máxima: 192 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 520 km.

NOTA MEDIA 7

PEQUEÑOS



FIAT UNO TURBO IE

1.752.684 PTAS

PRECIO: 8/10

El precio está equilibrado con la calidad del modelo. Además, por este precio, se dispone de un auténtico coche de carreras.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Sin lugar a dudas, se trata de uno de los modelos que mejor aceleración tiene de nuestro mercado. El Uno se maneja sin dificultad en curvas y es capaz, en carreteras rectas, de sobrepasar los doscientos kilómetros por hora. Los 118 caballos de su motor son más que suficientes para hacer las delicias del público joven al que va destinado.

CONSUMO 7/10

Al Fiat Uno turbo no se le puede considerar como muy económico. En cuanto se abusa del acelerador el turbo se encarga de dar buena cuenta del consumo de gasolina. Sin embargo, manteniendo una conducción moderada, se mantiene dentro de su categoría.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.372 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica y turbo.
Potencia:
118 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
16,8 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 925 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
7,9 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 29,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 33,2s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,9 s.
Velocidad máxima: 202 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,1 l/100 km.
Consumo medio: 11,1 l/100 km.
Autonomía: 549 km.

NOTA MEDIA 7,6



DAIHATSU CHARADE 1.3

1.784.536 PTAS

PRECIO: 5/10

El precio es alto, comparado con coches equivalentes que disponen de un equipamiento mucho más completo. Sin embargo, su imagen exterior es menos conocida.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Su rendimiento es excepcional, el único «pero» que se le puede encontrar es que se muestre perezoso a bajo régimen. Por contra, cuenta con una estabilidad a toda prueba, gracias al sistema de eje trasero Dual Link. Los 90 caballos y el peso reducido de su conjunto es más que suficiente para moverse con toda agilidad en carreteras viradas.

CONSUMO 8/10

Es otro de los puntos fuertes, cuenta con unos consumos muy ajustados, incluso practicando una conducción deportiva es difícil superar la barrera de los diez litros cada cien kilómetros. Así pues, resulta interesante en su categoría.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.295 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
90 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
11,0 mkg a 5.000 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,1 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 33,1 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 35,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 40,0 s.
Velocidad máxima: 171,1 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,2 l/100 km.
Consumo medio: 7,0 l/100 km.
Autonomía: 521 km.

NOTA MEDIA 7,3



FORD FIESTA XR2 16

1.795.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Es bastante atractivo en su categoría, teniendo en cuenta la relación calidad-precio de la mayoría de las marcas de la competencia.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Tiene un comportamiento aceptable, pero en cuanto lo pasamos un poco del límite tiende a tirar de morro, aunque sus límites de seguridad son bastante altos. La dirección resulta dura de mover en carreteras muy viradas y sobre todo en parado. Otro apartado del que no sale muy airoso es el de los frenos, que aguantan pocos esfuerzos en cuanto se abusa de ellos.

CONSUMO 7/10

En este aspecto, el Fiesta XR2 se mantiene en unos promedios normales para un modelo de su categoría, con un consumo medio de 9 litros. La única pega es que tiene menos autonomía, debido a su menor capacidad del depósito de combustible.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.796 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
130 caballos a 6.250 rpm.
Par máximo:
16,5 mkg a 4.500 rpm.
Peso: 920 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,6 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 29,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 31,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 35,2 s.
Velocidad máxima: 200 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,9 l/100 km.
Consumo medio: 9,1 l/100 km.
Autonomía: 412 km.

NOTA MEDIA 7



RENAULT CLIO 16 V

1.795.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Un precio bastante competitivo es una de las opciones más interesantes del mercado en su categoría.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Sin lugar a dudas, se trata de uno de los modelos que mejor se agarran sobre el asfalto. La buena configuración y tarado de sus suspensiones, hacen que la carrocería no se tambalee. Con 140 caballos de potencia su motor es elogiado por su facilidad de conducción. Suave, preciso y perfectamente dosificable a regímenes elevados, pone al alcance de cualquiera el disfrutar de una elevada dosis de potencia.

CONSUMO 7/10

En cuanto a consumos se refiere, tiene un promedio de gasto de diez litros a lo cien kilómetros, que se le puede considerar normal para un modelo de estas características. Aunque en una conducción racional para largos viajes su autonomía se queda algo limitada.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.764 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
140 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
16,5 mkg a 4.250 rpm.
Peso: 975 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,4 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 29,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 36,2 s.
Velocidad máxima: 209 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9 l/100 km.
Consumo medio: 10,7 l/100 km.
Autonomía: 467 km.

NOTA MEDIA 8



NISSAN MICRA SLX 16V

1.820.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Es la novedad del mercado, cuenta con un buen nivel de equipamiento y juega con la baza de la exclusividad, pero también con menos caballos que otros de precio similar.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Todo funciona a las mil maravillas y de forma precisa. La suspensión es cómoda, sin renunciar por ello a unos buenos apoyos para dar seguridad a la hora de mover el coche con agilidad. Es también uno de los vehículos modernos más eficaces en ciudad, gracias a su cambio automático de variación continua.

CONSUMO 8/10

En este aspecto el Micra es destacable por su bajo consumo. En condiciones normales gasta por encima de un mechero y sólo supera, por poco, los nueve litros de media cada cien kilómetros cuando se decide uno a ir deprisa. Es de los coches automáticos con más autonomía del mercado.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.275 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
75 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
10,5 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 835 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
13,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: - s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: - s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 165 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,8 l/100 km.
Consumo medio: 6,3 l/100 km.
Autonomía: 666 km.

NOTA MEDIA 8

PEQUEÑOS



SUZUKI SWIFT GTi 16V

1.832.670 PTAS

PRECIO: 6/10

El precio de este modelo es notablemente más elevado que el de modelos similares; por contra cuenta en su haber con un equipamiento muy completo y una línea más exclusiva.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento del motor le permite una excelente versatilidad de uso al coche, en gran parte debido a la suavidad con la que funciona a cualquier régimen. Tiene tendencia a tirar de morro en curvas con mal asfalto, lo que obliga a emplearse a fondo. Su dirección asistida resulta realmente agradable.

CONSUMO 7/10

Gracias a los últimos avances en inyección electrónica, estos pequeños motores disfrutan de unos consumos excepcionalmente bajos. Se pueden obtener unos consumos medios de siete litros, con tal de limitar el acelerador a lo estrictamente necesario.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.298 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
101 caballos a 6.450 rpm.
Par máximo:
11,5 mkg a 4.950 rpm.
Peso: 750 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,0 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 31,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 33,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 36,5 s.
Velocidad máxima: 185 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,4 l/100 km.
Consumo medio: 7,4 l/100 km.
Autonomía: 490 km.

NOTA MEDIA 7



PEUGEOT 205 GTi CAT

1.971.000 PTAS

PRECIO: 7/10

Es el más caro en este segmento, cuenta con un buen equipamiento y tiene el motor de mayor cilindrada de los considerados pequeños.

COMPORTAMIENTO: 9/10

El motor tiene un funcionamiento impecable, tanto por suavidad como por la gran progresividad con la que se dosifican los 127 caballos. La última modificación a la que se ha visto sometido el 205 en el tren delantero evita bastantes pérdidas de motricidad en condiciones críticas. Las llantas que monta también colaboran en este sentido.

CONSUMO 7/10

Los consumos son los propios de un utilitario, por mentira que parezca, y se mantienen sobre los diez litros cada cien kilómetros, por lo que no se le puede considerar un gastón en este sentido. La incorporación del catalizador le ha vuelto más ecológico.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.905 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
120 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
15,3 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 880 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,5 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 29,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: - s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 33,7 s.
Velocidad máxima: 202 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 6,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,9 l/100 km.
Consumo medio: 11,4 l/100 km.
Autonomía: 438 km.

NOTA MEDIA 7,6



CLIO BACCARA 1.4 AUT

2.140.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Es bastante caro, teniendo en cuenta su motorización y tamaño. Por contra, cuenta con un equipamiento fuera de lo común e infinitos detalles de calidad.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Mecánicamente, el Clio Baccara recurre básicamente a los mismos conceptos de suspensiones y frenos que las versiones normales. Pero también es la única opción de montar una caja de cambios automática, que contribuye a acentuar mucho más el carácter urbano de este modelo. En su contra dispone nada más que de tres velocidades.

CONSUMO 6/10

A la hora de hacer algún adelantamiento, es poco menos que obligado utilizar el cambio y pisar a fondo como si de un sistema manual se tratase. Por esto, los consumos son sensiblemente más altos en esta versión automática que en la manual.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.390 c.c.
Alimentación:
Carburador de doble cuerpo.
Potencia:
80 caballos a 6.750 rpm.
Par máximo:
11,1 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 870 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
19,7 s.
Aceleración 1.000 m
salida parada: 39,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en D: 35,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 165 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,8 l/100 km.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Autonomía: 434 km.

NOTA MEDIA 7

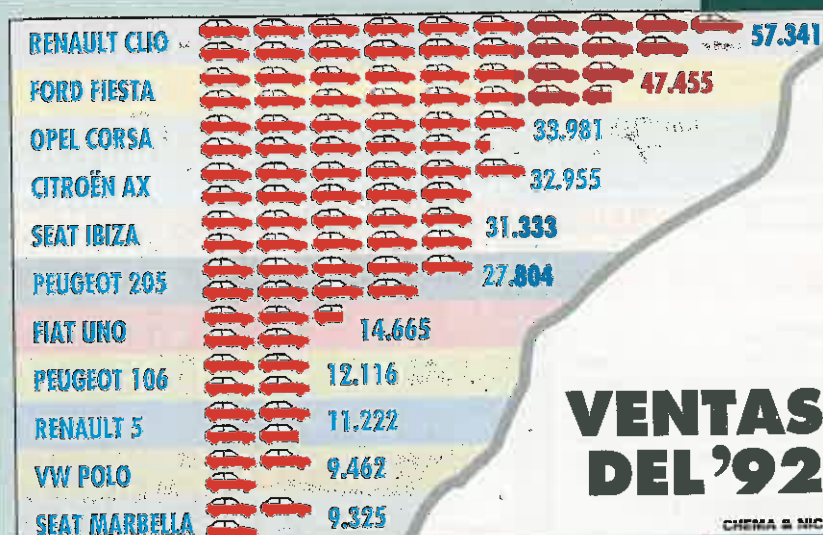
PEQUEÑOS

prador, pero con este dossier pretendemos facilitarle la elección.

La próxima aplicación de la normativa sobre las emisiones de escape hace que en los últimos días hayan aparecido un buen número de nuevas versiones que ya disponen de motores con sistemas de inyección y el inevitable catalizador en el escape. No obstante, gracias al acuerdo alcanzado entre los fabricantes y la administración, a lo largo del próximo año se seguirán vendiendo las unidades sin catalizador que queden almacenadas.

No se han incluido en este informe las versiones impulsadas por motores diésel que, normalmente, responden a unas exigencias del cliente muy diferentes a las del comprador típico de utilitarios.

Normalmente, el comprador habitual de este segmento es un joven que accede a su primer vehículo con el carné caliente todavía en el bolsillo y con poco dinero para comprar y mantener el coche. Por esto, busca un coche barato, con un consumo razonable, pero sin olvidar el aspecto externo. Para los que además buscan unas prestaciones de primer orden, también hay una buena oferta: coches que van desde los 80 a



Evolución de las ventas en el segmento B de enero a octubre del presente año 1992. El Renault Clio y el Ford Fiesta son los líderes indiscutibles del segmento. Los recién llegados, el Fiat Cinquecento y el Nissan Micra, no han podido todavía mostrar su potencial comercial, por lo que sus cifras de ventas son meramente anecdóticas.

Renault Clio	57.341	Lancia Y-10	2.208
Ford Fiesta	47.455	Rover 100	2.125
Opel Corsa	33.981	Fiat Panda	1.494
Citroën AX	32.955	Suzuki Swift	1.359
Seat Ibiza	31.333	Renault 4	882
Peugeot 205	27.804	Yugo	124
Fiat Uno	14.665	Nissan Micra	100
Peugeot 106	12.116	Daihatsu Charade	43
Renault 5	11.222	Fiat Cinquecento	23
VW Polo	9.462	Innocenti	6
Seat Marbella	9.325		

los 140 caballos y que empujan a estos pequeños utilitarios por encima de los 180 kilómetros por hora.

El segundo grupo de compradores de coches pequeños es aquel con un poder adquisitivo algo más elevado, pero que busca un segundo coche para utilización cotidiana. Estos hacen un especial hincapié en el nivel de confort y el equipamiento. Para este grupo hay versiones que incorporan elementos tales como los elevadores eléctricos, el aire acondicionado e incluso el cambio automático. La máxima expresión de este peculiar grupo de coches es el Renault Clio Baccara que dispone, entre otras muchas cosas, de una agradable tapicería de cuero y un sistema de aire acondicionado co-

mo equipo de serie. Tampoco hay que olvidarse de coches tan especiales como los pequeños de tracción a las cuatro ruedas. El Fiat Panda y el Citroën AX 4x4 son sus dos representantes más populares y los dos turismos con esas características más baratos del mercado español. Coches japoneses de exclusivo diseño o centroeuropeos de espartano acabado, completan esta amplia oferta.

En definitiva, todo un mundo de posibilidades que está muy animado por las recientes incorporaciones de coches nuevos tales como el Nissan Micra o el Fiat Cinquecento.

Los datos están claros: la oferta es mucha y la decisión difícil.

Equipo de Pruebas de Motor 16



El Micra ha sido el último en llegar.

LOS DIEZ MÁS

El más veloz: Renault Clio 16V.
 El más equipado: Renault Clio Baccara
 El más barato: Seat Marbella Kiss
 El más ahorrador: Fiat Panda 1000
 El más grande: Renault Clio
 El más pequeño: Rover Mini
 El más potente: Renault Clio 16V
 El más joven: Nissan Micra
 El más viejo: Rover Mini
 El más vendido: Renault Clio

HEMOS CUMPLIDO

En efecto. Hemos cumplido veinticinco años de actividad en la financiación de coches. O sea, que llevamos los primeros 25 años. Hoy, disponemos de 45 Delegaciones, damos servicio a 4

mente a sus clientes, gracias por confiar en nosotros.

Para responder a esa confianza,



estamos ya trabajando en los próximos 25 años. Así, cuando pasen, llevaremos "los primeros cincuenta

Marcas de automóviles y hemos financiado más de 1.170.000 vehículos. A esas Marcas, a sus Concesionarios y muy especial-

años" y luego "los primeros setenta y cinco" y después seguiremos "los primeros siempre". Porque cumplir es lo nuestro.

Grupo **FISEAT**

Un futuro con pasado



Miedo al coche

MAL COMPAÑERO DE VIAJE

Es amplio el colectivo de personas que sufren un estado incontrolado de ansiedad y angustia con sólo pensar que se tienen que subir a un coche. Países como Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos disponen de centros específicos para el tratamiento de los efectos psicológicos de la conducción.

PILAR C. es profesora de instituto. Tiene 28 años y hace seis que conduce. Utiliza todos los días su coche para desplazarse al trabajo, en la periferia de Madrid.

«Fue este verano. Conducía hacia Galicia para pasar unos días de vacaciones. Iba sola en el coche. Había salido de Madrid por la mañana y al mediodía, en una zona de curvas, cerca de Verín, tuve un accidente. La verdad es que aún no me explico qué pasó. Lo cierto es que tuve un despiste y me encontré de

repente dando tumbos por la cuneta. Gracias al cinturón y a que iba despacio, sólo tuve arañazos y un golpe fuerte en las cervicales, pero el coche quedó totalmente destrozado. Me he comprado otro coche. Lo necesito para mi trabajo, pero la verdad es que tengo mucho miedo a conducir y auténtico terror a salir a la carretera. He perdido confianza, aunque espero que poco a poco lo iré olvidando».

Este testimonio revela uno de los efectos más contundentes del uso del automóvil: el miedo generado

tras sufrir un accidente de circulación, y cuya rehabilitación psíquica requiere -según ha reiterado en numerosas ocasiones Miguel María Muñoz, director general de Tráfico- el mismo esfuerzo por parte del Estado que el que realiza a la hora de reparar los daños físicos.

Existen diversas variables que inciden en el grado de las secuelas psíquicas: la edad del accidentado (los jóvenes se recuperan con mayor rapidez), el sexo (las mujeres mantienen estas fobias durante más tiempo), la gravedad del acci-

UN CONDUCTOR ATEMORIZADO ES UN PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL SU CAPACIDAD DE REACCIÓN ES MÍNIMA Y REALIZA MANIOBRAS BRUSCAS.

dente (es lógico pensar que un balance con muertos provoca una mayor sensación de temor, que otro en el que las consecuencias hayan sido menores) y el tipo de vehículo, ya que los accidentes de moto, al margen de tener consecuencias generalmente más graves, generan un mayor miedo y rechazo. Sin embargo, un experto en el comportamiento del conductor, Luis Montoro, decano de la Facultad de Psicología de Valencia y director de la Unidad de Investigación de Seguridad Vial, hace una clara distinción entre este miedo y el sentimiento de culpabilidad, aunque «ambos aspectos se mezclen con frecuencia».

Países como Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania han creado centros específicos para la rehabilitación psíquica de heridos en accidentes de tráfico. «Hay personas impactadas por el resto de su vida. Algunas padecen incluso insomnio, depresión, fuerte ansiedad y, sobre todo, un alto sentido autocrítico cuando se sienten responsables de una muerte o una lesión de carácter grave».

Otro caso distinto es el de María Dolores O. que tiene el carné desde hace 20 años. No siente miedo a conducir, pero le da pánico ir como pasajera. «Desde hace unos años, y de forma inexplicable, me pongo enferma sólo con pensar que tengo que viajar en coche. Mi marido conduce bien y nunca hemos tenido un percance, pero me dan miedo las consecuencias de un posible accidente en el que puedan resultar dañados mis hijos. Es algo superior a mis fuerzas y, lo que más me preocupa es que este miedo se acrecienta cada día».

En opinión del doctor Montoro, las personas que sienten pavor a subirse en un coche, ya sean conductores o pasajeros, padecen fobias en otros aspectos de su vida cotidiana. «Es habitual que también sienta miedos irracionales, o desproporcionados, cuando viajan en avión o suben en ascensor».

Eva López Acevedo, es directora de Programas del Grupo Especial Directivos, y dirige cursos para combatir el miedo a volar en colaboración con Iberia. «Uno de cada cuatro ciudadanos tiene fobia al avión y es la causa de muchos trastornos económicos en empresas cuyos directivos se niegan a volar y realizan desplazamientos más costosos en tiempo». La experiencia de las compañías aéreas aconseja la terapia denominada de *desensibilización sistemática*, también compartida por el Doctor Montoro en el caso de los conductores, y que se basa en

UN MAR DE FOBIAS
El psicólogo Luis Montoro piensa que el miedo irracional al coche va unido a otras fobias como subir en ascensor.



convertir la ansiedad y la angustia en sentimientos positivos. En la práctica se traduce en crear ambientes relajados en los aviones, con música suave y una decoración ajena a todo tipo de estruendo. O convertir ese sudor frío que produce oír cómo utilizar una mascarilla de oxígeno, el chaleco salvavidas y dónde están las salidas de emergencia, en la convicción de que «en el peor de los casos, siempre sabrán cómo reaccionar».

Pero precisamente es en las reacciones donde radica la diferencia entre el miedo de los pasajeros de un avión, que no tienen que pilotarlo, y el conductor de un vehículo.

BUENOS CONSEJOS

Si usted es de los que pasa miedo, sin llegar al umbral de la necesidad de asistencia psicológica, seguir estos consejos le puede ser de utilidad para el autocontrol de su problema:

• **Viaje relajado.** La música suave y el confort del automóvil ayudan a controlar el miedo.

• **Se pasa más miedo como pasajero que como conductor.** Las personas con dificultades a la hora de delegar desconfían del resto de los mortales. Manifieste su deseo de conducir.

• **Evite el sentimiento de claustrofobia.** No viaje en vehículos sobrecargados y con falta de ventilación. El techo acristalado reduce la sensación de angustia.

• **Procure viajar de día.** La oscuridad acrecienta la sensación de peligro.

• **Cambie el miedo por conocimiento.** Sepa cómo funcionan los coches y sus elementos de seguridad.

«Recuerdo de forma espeluznante el ruido del coche al volcar - nos cuenta Pablo A.- el resto he conseguido olvidarlo. Desde entonces, cuando conduzco, el más mínimo ruido me hace perder los nervios». Y es aquí donde nace el peligro: un conductor atemorizado rebaja su capacidad de reacción, tiene menor respuesta ante las situaciones de la conducción, más indecisión y una mayor inhibición en las maniobras. Pero, y siguiendo con la búsqueda de aspectos positivos, el miedo también se traduce en un mayor sentido crítico sobre nuestras propias infracciones y sobre la de los demás. ○

Lourdes Bravo

HERTZ PRESTIGE

EL servicio exclusivo por el cual Hertz viene ofreciendo a sus distinguidos clientes la

Hertz

oportunidad de conducir algunos de los mejores coches, todos últimos modelos, de las más prestigiosas marcas, ha sido ampliamente mejorado y relanzado bajo el nuevo nombre de Prestige Europe. Este servicio está ahora disponible en catorce países europeos y ofrece actualmente más posibilidades de elección.

LOUIS VUITTON

LEJOS de seguir las modas, Louis Vuitton siempre se ha adelantado a ellas permaneciendo fiel a su tradición de calidad y comodidad. Sus colecciones han atravesado los tiempos, enriqueciéndose siempre con nuevos modelos creados para quienes se marchan sin nunca parar. Tal es el caso del nuevo porta trajes de la prestigiosa firma francesa, un equipaje concebido para llevar vestidos y trajes en las mejores condiciones, y sacarlos a la llegada como si nunca hubieran salido del armario. Louis Vuitton crea un verdadero arte de vivir.



MINI - ENCENDEDORES CARTIER



VERDE veronés, azul cobalto, coral... Cartier viste su nueva colección de encendedores con colores aditivos. Pequeños encendedores preciosos y refinados, auténticos accesorios de la vida femenina. Están recubiertos con cuarenta capas superpuestas

de laca, su superficie resulta lisa y suave como las antiguas miniaturas chinas de laca. Se trata de modelos reducidos, hechos para encender las pasiones más locas; pequeños y distinguidos encendedores con la forma de sus «hermanos mayores».

CONCURSO FOTOGRÁFICO

LA empresa de fotomecánica Cenit, en colaboración con Don Canapé, convoca su primer concurso de fotografía. Se aceptarán originales hasta el día 8 de diciembre, en un tamaño no inferior a 18x24 cm., ni superior a 24x30, sin ningún tipo de identificación. Deberán ser entregados en Cenit, Fernández Oviedo 11; tlf.: 519 29 23.

Madrid, 29 de noviembre a 13 de diciembre de 1992

certamen
fotográfico
Cenit
&
Don Canapé

Motor 16 GRUPO

Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado

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

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

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

Solicítala GRATIS hoy mismo

411 T49

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

Nombre 1er Apellido

2º Apellido DNI/NIF

Dirección

Población CP

Provincia Sexo: ☐ H ☐ M

Tlfo. () Fecha Nacimiento / /

Estado Civil Nº Hijos Profesión

Trabajo: ☐ Cuenta propia ☐ Cuenta ajena

Tipo Vivienda: ☐ Alquiler ☐ Propia ☐ Otros

Coche: Marca Modelo

Cilindrada Año fabricación

Uso del coche: ☐ Personal ☐ Profesional ☐ Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?

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

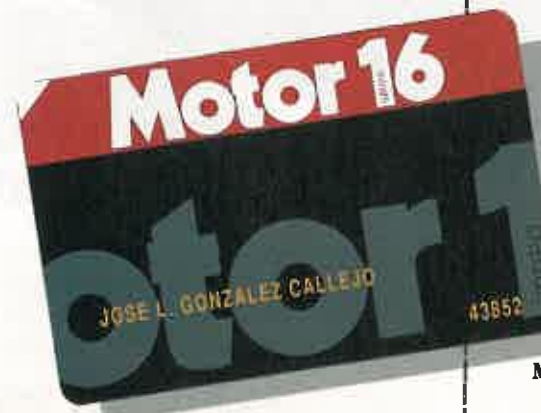
La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor al perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites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

¿BUSCA ALGO
DE INTERÉS?

MIRE AL
FINAL
DE ESTA
REVISTA



Grupo 16





Las Ofertas de Noviembre de Nuestra Tarjeta

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



LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL DE AYER A HOY

En este magnífico libro encontrarás una amplia selección de las mejores marcas y su evolución en el tiempo.

PVP. 3.995 pts
Ref: MT 007

COMPRESOR DE AIRE PARA SUS NEUMÁTICOS

- Compresor portátil de fácil manejo.
- Útil para todo tipo de ruedas: coches, motos, bicicletas, remolques, etc.
- Lo puede llevar en su maletero teniéndolo siempre a mano.

PVP. 3.975 pts.
Ref: MT 008



MANTA DE VIAJE TODO TERRENO

- Manta reversible. Una cara es de pura lana con cuadros escoceses y la otra de poliamida impermeable.
- Muy útil y cómoda para el coche, el campo, caza, deportes, etc.
- Las medidas son: 1,38x1,35 metros.

PVP: 11.800 pts
Ref: MT 012



CHAQUETÓN GUATEADO

- Ideal para el invierno.
- Protege de la lluvia y el frío.
- Importado de Escocia.
- Puedes escoger el color: verde, caza o azul marino.
- Tallas: S, M, X, XL y XXL

PVP. 6.900 pts.
Ref: MT 009



EL MALETÍN DE HERRAMIENTAS MAS COMPLETO

- Todo lo que puedas necesitar en un magnífico maletín con 390 herramientas.
- Fácil de transportar.
- Muy útil para la casa o el coche.

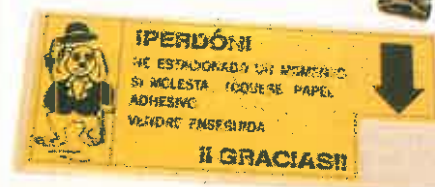
PVP: 24.300 pts.
Ref: MT 011



LA GRÚA YA NO ES UN PROBLEMA

- Este aparato antigrúa te avisará cuando tu coche esté molestando.
- Es muy fácil de instalar, sin necesidad de perforar, simplemente hay que colocarlo detrás del cristal y un leve toque lo hará funcionar.
- Su radio de acción es de 350 metros.

PVP: 12.500 Pts.
Ref: MT 010



PORTA-ESQUÍES THULE

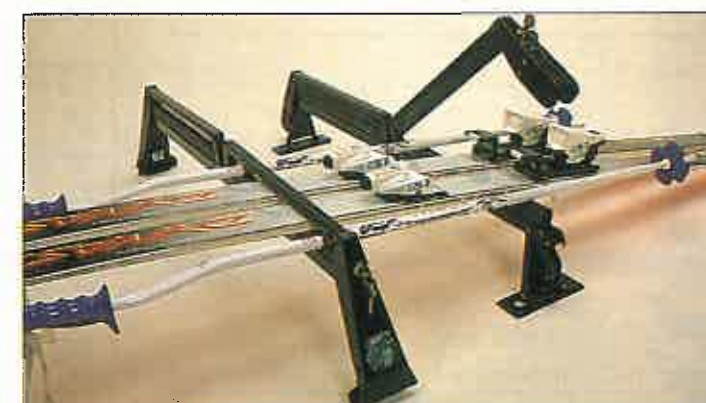
- La firma Hella te ofrece estos porta-esquíes de altísima calidad de acero galvanizados.
- Se fabrican en dos versiones:

A- Para coches con vierteaguas.

PVP: 12.900 pts.
Ref: MT 013.

B- Para coches sin vierteaguas. En este caso es imprescindible indicar en el cupón de pedido la marca y modelo de tu vehículo. Recibirás el porta-esquíes adecuado a tu tipo de coche.

PVP: 19.995 pts.
Ref: MT 014



1

2

3

4

"Extra Tarjeta Motor 16 - MAD, S.A."

28037 Madrid

(extensiones 424 y 432).

RECIOS NUEVOS

Copyright Motor 16. 1992.
Prohibida su reproducción.

Freeclimber 2 R i	2.746.200	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



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.	Cierra	Direc.	ABS	Llantas
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	-
460 2.0i	2.578.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
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	181.000	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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 GLE	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,6	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 GLE Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 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
85 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.

D. _____

Calle _____

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

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

Precio suscripción

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

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

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.	-	770	690	640	540
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	830	750	670
Alfa 33 1.5 T.J.	-	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	-	820	740	600	540
Alfa 33 1.7 IE	-	900	820	730	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	900	810	-
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	970	810	720	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1230	1110	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1040	880	780	710	-
Alfa 75 1.8 IE	1290	1160	1090	-	-
Alfa 75 1.8 T América	-	1330	1230	1110	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	930	790	680
Alfa 75 2.0 TS	1800	1380	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1410	1200	1080	870	760
Alfa 75 2.4 TD	1570	1330	1200	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1210	1040	880	710
Alfa 75 3.0 América	1930	1640	1490	1340	1210
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	600	-
Sprint 1.5	-	-	-	860	530
Sprint 1.7 QV	-	-	840	760	-
GTV 2.0	-	-	-	700	-
GTV 2.5	-	-	-	890	-
Spider 2.0 FL	-	-	-	1150	1030
164 T.S. Base	2030	1830	1650	-	-
164 T.S. Clima	2160	1940	1750	-	-
164 T.S. Luxe	2340	2110	1900	-	-
164 3.0 V6	2980	2680	2410	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3620	-	-	-	-
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	1960	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	790	-
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3080	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CD	-	-	-	1640	1230
200 Quattro	3560	3260	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	-	-
Coupe GT	-	-	-	1220	930
Coupe Quattro	-	-	-	1700	1290
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	-	-
Coupe 2.2 Quattro	2920	2630	2370	-	-
Coupe 2.0 V	2860	2570	2310	-	-
Coupe 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	-	-
100 2.0	2280	-	-	-	-
100 2.3	2490	-	-	-	-
100 2.3 Quattro	3010	-	-	-	-
100 2.3 Aut.	2650	-	-	-	-
100 2.8 V6	3080	-	-	-	-
100 2.8 Quattro V6	3490	-	-	-	-
100 2.8 Aut. V6	3270	-	-	-	-
100 S4	4630	-	-	-	-
100 2.5 TDI	2890	-	-	-	-
100 Avant 2.3	2790	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Quattro	3340	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Aut.	2980	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6	3390	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3590	-	-	-	-
100 Avant 2.5 TDI	3200	-	-	-	-

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/318i	-	1280	1160	1010	940

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
316 i 4p	1450	1370	1280	1100	980
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1540	1450	1330	1140	1010
318 i 4p	1620	1540	1420	1220	1100
318 i 4p (nuevo)	2200	—	—	—	—
318 i S	1800	1620	—	—	—
318 i Cabrio	2410	2180	—	—	—
320 i	1800	1670	1540	1380	1220
320 i 4p	1890	1760	1620	1460	1300
320 i 4p (nuevo)	2650	—	—	—	—
320 i Touring	2580	2340	—	—	—
320 i Cabrio	2770	2500	—	—	—
324 D	1670	1540	1460	1350	1220
324 TD	1990	1800	1620	1460	—
325 i	2280	2120	1960	1800	1670
325 i 4p	2360	2190	2030	1870	1750
325 i 4p (nuevo)	3210	—	—	—	—
325 X	2650	2440	2320	2190	1980
325 Touring	3090	2770	—	—	—
325 Cabrio	3320	2990	—	—	—
M3	4460	4110	3770	3090	2780
520 i	—	—	—	—	930
520 i (nuevo)	2680	2230	2060	1900	—
525 i	—	—	—	—	1210
525 i/530 i (nuevo)	3420	2850	2610	2370	—
528 i	—	—	—	—	1370
M535 i	—	—	—	—	2010
535 i (nuevo)	4100	3600	3350	3000	—
524 TD	—	—	—	—	1260
524 TD (nuevo)	2860	2560	2310	2080	—
730 i	3890	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2580
750 i A	6560	6000	5500	5000	—
750 i AL	7000	6500	6000	5500	—
635 GS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	5020	4640	4070	3510
R50 i	—	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDD	1620	1460	1310	—	—

FORD

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	360	230
Fiesta 1.1 SV	—	—	—	400	310
Fiesta Sporty Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super HR 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350
Fiesta XR2	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2i	1130	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GLi, Merky Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/L 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 3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6	—	—	890	720	610
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Onion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Onion Ghia 1.6 D/L 8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Milenare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1180	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Escort CLX 1.6 3p	1200	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1240	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1380	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1380	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1140	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1360	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1260	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1790	—	—	—	—
Onion CLX 1.6 y Ghia 1.8 D	1300	—	—	—	—
Onion CLX 1.6 i Cat.	1390	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i	1390	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1490	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 D	1190	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra CL 2.0 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	1150	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	1530	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	800
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2780	2340	2110	1820	1480
Scorpio Ghia 2.0 i	2080	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.9 i	2400	2210	2030	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2000	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5700	5200	4750	4300	3800
XJ6 3.2	4450	4100	—	—	—
Sovereign 3.6 Aut.	6050	4650	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
XJ6 3.6	—	—	4100	3750	3400
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	4600	4200	3800
XJ6 4.0	5150	4700	4300	—	—
Sovereign 4.0 Aut.	5650	5200	5000	—	—
Daimler 4.0 Aut.	6400	5800	5200	4400	3800
XJS 3.6	5450	4900	4450	4000	3500
XJS V12 Aut.	6050	5400	4900	4400	3800

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Flia	—	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
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	1900	1730	1540	1300	1110
Thema VS	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2100	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2080	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Dedra 1.600 ie	1380	1310	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1540	1480	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1790	1690	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 E 1.8	2090	1800	—	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	3500	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100	—	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1760

MODELO	91	90	89	88	87
190 D 2.5 T	3130	2860	2570	—	—
200 D	3060	2790	2450	2150	1930
250 D	3340	3050	2680	2350	2110
300 D	3630	3310	2910	2550	2290
300 TD	4080	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	4840	4420	3870	3400	3060
200 E	2850	2600	2280	2000	1800
230 E	3330	3040	2660	2340	2100
230 CE	4460	3980	3400	2980	2680
230 TE	3760	3430	3010	2640	2370
260 E	3880	3550	3110	2730	2460
300 E	4200	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5310	4840	4250	3720	3350
300 CE	5020	4580	4020	3520	3170
300 TE	4630	4220	3700	3240	2920
260 SE	3760	3220	2690	2420	2150
300 SE	4040	3460	2880	2590	2310
300 SEL	4340	3710	3110	2780	2480
420 SE	4900	4200	3500	3140	2800
420 SEL	5250	4490	3740	3370	3000
500 SE	5290	4540	3780	3400	3030
500 SEL	5800	4970	4140	3720	3320
560 SEL	8160	7000	5830	5250	4660
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	5890	5050	4210	3800	3370
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6250	5350	4470	4020	3570
560 SE	7820	6700	6030	—	—
560 SEC	8140	6970	6280	—	—

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	640	540	480	410	320
Corsa Joy 1.2 3p	790	—	—	—	—
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	780	—	—	—	—
Corsa GSi	1020	870	740	670	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	460
Corsa 1.3 4p	870	750	670	570	510
Corsa SR y GT 1.3	840	720	650	540	410
Corsa GL 1.4 4p	900	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	840	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	830	700	640	540	480
Corsa 1.3 5p	850	730	650	560	500
Corsa GL 1.4 5p	880	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	810	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	780	670	610	470	420
Corsa 1.5 TD 3p	860	730	630	560	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.5 D 4p	840	710	610	500	450
Corsa 1.5 TD 4p	910	770	650	590	—
Corsa 1.5 D 5p	820	690	630	490	440
Corsa 1.5 TD 5p	880	750	640	570	—
Kadett 1.3 3p	—	—	740	620	490
Kadett 1.4 3p	990	890	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1050	910	820	—	—
Kadett 1.8 3p	1120	950	850	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1310	1120	1020	900	810
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1550	1320	1190	1060	960
Kadett 1.3 4p	870	740	670	570	450
Kadett 1.4 4p	1010	860	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS y Fun	1030	930	770	690	540
Kadett 1.8 4p GL, Bea, Fis	1070	920	830	740	590
Kadett 1.8 i 4p	1190	1020	920	820	670
Kadett 1.3 5p	820	690	620	—	—
Kadett 1.4 5p	1010	860	—	—	—
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1010	900	770	690	540
Kadett 1.6 5p GL y Beauty	1050	900	810	720	580
Kadett 1.8 5p	1230	1110	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1370	1170	1050	930	750
Kadett Cabrio 1.6	1390	1250	1120	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1550	1380	1250	1060	—
Kadett 1.5 TD 4p	1090	920	830	640	580
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	650	520
Kadett 1.7 D 4p	980	830	750	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1080	910	820	660	600
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	650	520
Kadett 1.7 D 5p	940	800	720	—	—
Kadett 1.8 S Caravan	1080	930	830	740	660
Kadett 1.5 TD Caravan	1170	990	900	730	660
Kadett 1.7 D Caravan	1170	990	900	730	660
Ascona 1.6 4p	—	—	—	490	420
Ascona 2.0 i 4p y 5p	—	—	—	760	680
Ascona GT 2p	—	—	—	700	630
Ascona GT 5p	—	—	—	750	670
Ascona Diesel	—	—	—	690	440
Marita Coupé	—	—	—	860	670
Vectra GL 1.6 S 4p	1340	1240	1110	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1370	1270	1140	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	2240	2010	1810	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1640	1470	1320	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1726	1540	1390	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1750	1660	1490	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2278	2040	1840	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1400	1290	1160	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1490	1320	1190	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1700	1530	1380	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1990	1790	1610	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1920	1730	1560	—	—
Calibra 2.0	2140	—	—	—	—
Calibra 2.0 i 16V	2540	—	—	—	—
Calibra 2.0 i 16V 4x4	2870	—	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1780	1510	1370	1220	1050
Omega GL, Diamond	1910	1620	1470	1310	1210
Omega CD 2.0 i	2050	1740	1580	1380	1210

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TXi 3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TXi 5p	1270	1140	—	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	—	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	—
R-21 TS	1230	1040	870	780	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	—
R-21 TXi	1820	1640	—	—	—
R-21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1230	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1490	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXi	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	980
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTi	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/EFI	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTi	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTi	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	800	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 EFI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	850	760
Montego GSi 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTi 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTi	1190	1040	950	850	760
Montego DSI Turbo	1190	1040	900	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, GL y GLX	630	540	460	410	—
Iziza Disc. Str. y Spc. 0.9	770	650	560	440	320
Iziza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Iziza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Iziza Del Sol	—	—	—	510	410
Iziza Disc. Spc. 1.5 3p	780	640	540	490	—
Iziza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Iziza GL Crono y CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Iziza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Iziza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Iziza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	750	630	570	480	430
Iziza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	820	690	630	480	430
Iziza 1.1 2 5p	—	—	—	500	450
Iziza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Iziza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Iziza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Iziza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Iziza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Iziza Disc. Spc. y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Iziza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Iziza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	680	580	520	440	350
Iziza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bn y Tour. 1.5	790	670	590	480	380
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	550	420	320
Malaga GLD y GLX	900	770	600	470	370
Toledo 1.6 CL	1140	—	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Toledo 1.8 CL	1230	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	—	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT	1640	—	—	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1820	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1780	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	—	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	—	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	—	—	—	—

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

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

MODELO	91	90	89	88	87
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
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 GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	—
Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	—
Jetta GT	1420	1200	1040	880	660
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	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 y 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	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1290	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GLT	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	1860	1770	1590	—	—
460 Turbo	2080	1970	1770	—	—
480 ES	2060	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Mastery y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1360	1080
740 GLJ	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	860
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diésel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diésel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2540	2390	2050	1670
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	2680	—	—	—	—
940 Turbo Diesel	3000	—	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 1.6V STW	2750	—	—	—	—
940 Turbo STW	3200	—	—	—	—
960 Turbo	4050	—	—	—	—
960 24V	4240	—	—	—	—

SUPER OFERTA: TRAVANCO

KILOMETRAJE ILIMITADO
LANCIA DEDRA 1.600: 2.600 PTAS DIARIAS
FORD CURRIER FURGONETA: 1.600 PTAS DIARIAS

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

INFORMACION Y RESERVAS EN:

JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 (3 LINEAS) MADRID 28008
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 (5 LINEAS) MADRID 28007
AVDA. DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 (5 LINEAS) 28028
VILADOMAT 212 TEL: (93) 4 39 38 66 BARCELONA 08029

SDA
VENDE:
BMW M3 PARA
CTO DE ESPAÑA
DE TURISMOS
SR. SALAN
07 3 36 26 35 004
AUCH (FRANCIA)

SE VENDE
PARA BMW M3
GRUPO A
- MOTOR
- CAJA DE CAMBIOS
- LLANTAS 16" (BRAID)
- NEUMATICOS (PIRELLI)
SR. MAROTO
(91) 7 47 88 00

COMPRAMOS COCHES

- A EMPRESAS Y PARTICULARES -
(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS
PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

AVDA CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL: (91) 5 52 55 04 M-28007
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39 TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008

PACIFICO. Citroën BX 16 TGS, blanco, año 90, aire acondicionado, 950.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. Citroën BX GTI, negro, M-IY, A.A. ABS, 990.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. For Escort 1.3 CL, rojo, M-HS, 495.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. Ford Orion 1.6 Ghia, gris met., M-IJ, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. Ford Sierra Cosworth 4x4, plata, full equip, procede de concurso, 71.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.6i Cabrio, blanco, año 92, garantía de la marca, 42.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.
PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, muy bonito, 895.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.
PACIFICO. Peugeot 309 GR, gris met., M-JC, 19.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. Seat Ibiza 1.2 Disco, negro, M-JG, 535.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.
PACIFICO. Peugeot 205 GT, plata, M-HC, 14.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana GX5, full equip, año 87, garantía 12 meses, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Mo-

tía de 12 meses, por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Audi 90 2.2 E, año 89, aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.795.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.



Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00

reno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat Ibiza SXI, año 89, 18 meses garantía, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Alfa 75 2.0, año 86, con aire acondicionado, garan-

tía de 12 meses, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Audi 80, año 89, con aire acondicionado, garantía 18 meses, por sólo

1.490.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat Marbella, año 88, garantía 18 meses, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14.
F. TOME, S. A. Peugeot 505 GTD Turbo, intercooler, impecable, garantía 12 meses, por 1.090.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën BX 19 GTI, A.A., año 88, garantía 12 meses, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14.
F. TOME, S. A. Ford Escorpio 2.9i Ghia, con todos los extras, año 88, garantía 18 meses, por 1.590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

PAGAMOS CONTADO

AVDA CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL: (91) 5 52 55 04 M-28007
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39 TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008

cio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.
BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78.
VENDO o cambio Golf Rally, nuevo. Tel. (96) 144 26 82.

VW Escarabajo 1200, perfectamente restaurado, llantas y escape cromados, impecable, garantía. Tel. (974) 21 23 67.
TOYOTA Supra, totalmente nuevo, 21.000 km reales. Tel. (983) 35 91 21.
VENDO Toyota Celica, full equip, 90.000 km, gran ocasión, precio: 1.950.000. Tel. (948) 26 14 48, de 2 a 4, preguntar por Ramón.
BMW 325i Cabrio, negro diamante, llantas, BBS, impecable estado, oportunidad, precio: 2.350.000 ptas. Azcona, 61. Teléfonos 725 86 21/22.

AUDI 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
MERCEDES 190 2.3, automático, full, año 89, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
BMW 535 i, año 89, 3.200.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
BMW 525 i, año 90, full, 2.780.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (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.
FORD Escorpio Ghia 2.5 Turbo Diesel, año 91, 2.100.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
JEEP Cherokee Limited, del año 1989, 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

MITSUBISHI Eclipse 16 V, del año 1991, 2.750.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
MERCEDES 300 E, año 87, 2.390.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
MERCEDES 300 E, año 89, 2.990.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
PORSCHE 944, año 88, 2.300.000, 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.
VENDO Porsche 930 Turbo. Teléfono (977) 17 04 51.
PORSCHE 968, impecable, 8 meses, nacional, full equip. Ana. Tel. (91) 715 31 36.
MAZDA 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km. 2.500.000 ptas. Tel. (91) 319 47 05.

RENAULT Alpine V 6 Turbo, del año 1989, 2.975.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
VOLKSWAGEN Corrado 16 V, año 90, aire, dirección, 1.950.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
CHRYSLER Voyager LE Autom. 30 V6, año 90, 2.790.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
LANCIA Delta Integrale, año 88, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.

AUDI 100 S-4 año 92, cuatro años de garantía oficial. Tel. 715 35 50.
azul-met., año 86. Tel. 549 64 71.
BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.
CITROËN AX 11 RE, 5P, año 88. Teléfono 549 57 88.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Reversados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mota Echavarría Corporación Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P: de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S.A.



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

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

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

Motor 16

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

VENDO LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

AÑO 90 A.A. 38.000
KM PERFECTO ESTADO
2400.000 PTAS
TEL: (91) 556398

MASERATI 228, octu-
bra 90, gris metalizado,
full equip, cuero, impe-
cable, 3.500.000 nego-
ciables, urge venta, por
cambio domicilio. Lla-
mar tardes de 7 a 9.
Tel. (91) 639 34 84, Sr.
Andrés.

COMPANIA vende
Porsche 928 S4, negro,
febrero, 1989, 28.000
km, CD, teléfono, juego
de ruedas extra, nuevo,
precio: 7.600.000 ptas.
negociables. Teléfono
634 22 00. Srta. Mer-
cedes.

COMPANIA vende
BMW 750i corto, gris
oscuro, 1990, 17.000
km, CD, teléfono, nue-
vo, precio: 6.500.000
ptas. negociables. Tel.
634 22 00. Srta. Mer-
cedes.

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

AUDI 100 CC Diesel,
azul met., año 96, 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.

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

FORD Fiesta, año 88,
rojo, 56.000 km, Tel.
549 57 88.

LIMOUSINE Ford Lin-
coln, blanca, año 89,
Tel. 549 64 71.

LANCIA Integrales, año
89, Tel. 549 57 88.

MERCEDES 300 E, 24
V, año 90, full equip.
Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300 E, full
equip, 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.

NISSAN Patrol Top
Line Corto, 3 meses de
uso, Tel. 549 64 71.

AUDI 80 E, color rojo,
llantas, spoiler, impeca-
ble estado, garantía,
1.650.000 pesetas. Az-
cona, 62. Teléfonos
725 86 21/22.

SUPERCINCO GTL 5P,
M-IK, perfecto estado,
465.000 ptas., entrada
100.000 ptas., 24 me-
ses a 18.580 ptas. Tel.
725 86 22.

SUPERCINCO GT Tur-
bo, competición, baratí-
simo, Azcona, 62.

BMW 325 IX, tracción
total, aire acondiona-
do, ABS, dirección asis-
tida, elevallunas eléc-
tricos, cierre centraliza-
do, asientos Recaro, garan-
tía de 6 meses. Tel.
725 86 22.

BMW 325 I Cabrio, ne-
gro diamante, llantas,
BBS, impecable esta-
do, oportunidad, precio:
2.350.000 ptas. Azco-
na, 61. Teléfonos
725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL,
full equip, año 87, en
perfecto estado, precio:
4.950.000 ptas. Tels.
725 86 21/22.

CITROËN AX 11 TRE,
inmejorable estado,
480.000 ptas. Garan-
tía, 100.000 ptas. en-
trada, 24 meses a
19.340 ptas. Azcona,
62. Tel. 725 86 21.

PROMOCION espe-
cial. Suzuki, Samurai y
Vitara, entrega inme-
diata, información Az-
cona, 62.

BMW 318i, llantas, te-
cho, español, 350.000
ptas. Azcona, 72. Tels.
725 86 21/22.

SUBARU Coupe Turbo
inyección, tracción to-
tal, aire, servodirección,
techo, lunas eléctricas,
etc., M-JY, 40.000 km,
impecable, garantía 12
meses, 1.550.000. Tel.
725 86 21.

LANCIA Y 10, semi-
nuevo, M-KN, 490.000
pesetas, facilidades,
100.000 ptas. entrada,
24 meses a 19.630
ptas. Tel. 725 86 21.



Comunidad de Madrid

Consejería de Economía
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En

DICIEMBRE

Deben acudir
a la ITV



De:

M-7339-IG

a:

M-2882-IJ

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

EMPRESARIO, profe-
sional, no compre, al-
quile a largo plazo con
grandes ventajas fisca-
les y económicas. Tels.
725 86 21/726 17 17.
Eurorenta.

PEUGEOT 205 GTI,
A/AC, M-JU, perfec-
to estado, garantía,
1.075.000 pesetas,
150.000 entrada, 36
meses a 34.377 ptas.
Azcona, 62. Teléfono
725 86 22.

OPEL Omega 2.0 GLS
Diamond, full equip,
M-JM, grafito, en inme-
jorable estado, precio:
1.500.000 ptas., garan-
tía, máximas facilida-
des. Azcona, 62. Tel.
726 17 17.

MERCEDES 190 E, es-
pañol, M-LF, azul mari-
no, aire, ABS, etc., ga-
rantía 12 meses,
2.750.000 ptas. Azco-
na, 62. Tel. 725 86 21.

PEUGEOT 205 CJ Ca-
brio, impecable estado,
año 90, garantía de
12 meses, precio:
1.100.000 ptas., faci-
lidades. Tel. 725 86 21.

SEAT Ibiza 1.5 XL
A/AC, M-JP, perfecto
estado, facilidades, pre-
cio: 625.000 ptas. Tel.
725 86 22.

LANCIA Dedra 1.8,
M-MT, 16.000 km.,
llantas de aleación,
mando a distancia, con
cuatro elevallunas,
1.500.000 ptas. Tel.
(91) 504 28 72.

MITSUBISHI Montero
Corto V6-TOI GLS, nue-
vo, a estrenar. Tel. (91)
531 32 80.

MUSTANG GT desca-
potable, modelo 1989,
5L, 8 cilindros, un solo
conductor, siempre en
garaje, 35.000 km., mé-
dico, vendo por marcha
al extranjero, buen pre-
cio. Teléfonos: (96)
374 37 12; de 8 a 3 h.:
(93) 393 46 27, no-
ches.

PORSCHE 944, rojo,
año 1989, automático,
full equip, compra y to-
tal revisiones en Pors-
che España, un solo
propietario, muy cuida-
do, 2.800.000 ptas.
Tel. (91) 562 29 35.

RENAULT 21 2L Tur-
bo, año 88, 70.000
km., toda prueba. Tel.
(91) 730 63 72.

RENAULT Express
1.90, año 92, 90.000
km., dirección asistida,
1.400.000 ptas., toda
prueba. Tel. (91)
730 63 72.

FORD Mustang conver-
tible, 1988, azul-blan-
co, todos extras,
2.500.000 ptas. Tel.
(91) 650 40 64.

CORVETTE 1986,
51.000 km. 2.700.000
ptas. Tels. (908)
65 16 12 y (952)
78 58 99.

KADETT GSI 2.000
B-IS, bon estat. Telefon
(93) 232 58 28. Parti-
cular.

ALEACION en MOVIMIENTO



LAHORE comercializa la más alta tecno-
logía en llantas de aleación, modelos para
todos los automóviles del mercado, de las
marcas más prestigiosas a nivel mundial:
REMOTEC, ALULINE, LAOR, MELBER.

LAHORE

MADRID: TEATINOS, S/N - Nave G-H - 28820 COSLADA
TEL. (91) 669 36 72 - FAX: (91) 669 43 23
BARCELONA: MALLORCA, 533 - 08026 BARCELONA
TEL. (93) 235 22 80 - FAX: (93) 235 23 98

LIFTING CAR MARCA LIDER

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

BUSCA

DISTRIBUIDORES EN EXCLUSIVA PARA ESPAÑA O ZONAS introducidas en el ramo del automóvil y/o la náutica

TALLERES APLICADORES
Para nuestros productos

Ofrecemos

- Alta rentabilidad
- Formación técnica
- Apoyo publicitario

INTERESADOS, COMUNICAR POR TEL. AL Nº (96) 5 85 55 73
COMUNICAR POR FAX AL Nº (96) 6 80 43 19

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	90	23.000	690.000	Peugeot 106 XT 1.4	92	8.000	1.125.000
Seat Ibiza SXI, A.A.	90	32.000	925.000	Peugeot 205 XRD	90	28.000	890.000
Audi Coupé 2.2, E, A.A.	90	36.000	2.250.000	Peugeot 309 SRD, A.A.	90	40.000	1.150.000
Audi 90 2.2, E, A.A.	88	47.000	1.690.000	Peugeot 405 SRL, A.A.	90	36.000	1.550.000
Audi 100 CD, A.A.	89	43.000	1.750.000	Citroën AX 11 TRE	89	27.000	525.000
Fiat Tipo 1.4	92	4.500	950.000	Citroën AX 14 TRS, A.A.	90	19.000	890.000
Fiat Tipo 16 V, A.A.	91	18.000	1.475.000	Citroën AX GT, A.A.	91	25.000	990.000
Renault Supercinco Oasis	91	12.000	695.000	Citroën 2X 1.9 D	92	13.000	1.275.000
Renault Supercinco Baccara, A.A.	90	15.000	1.050.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia	91	12.000	890.000
Renault Clio 1.4 RT, 6 P, A.A.	92	16.000	1.325.000	Ford Fiesta XR2i	92	10.000	1.275.000
Renault 19 GTS	91	25.000	1.075.000	Ford Escort 1.6 Ghia, A.A.	92	12.000	1.375.000
Renault 19 TSE, A.A.	89	27.000	1.125.000	Ford Escort XR3i Cabriolet	91	16.000	1.875.000
Renault 21 TXE, A.A.	89	32.000	1.275.000	Ford Sierra XR4i, F.E.	92	12.000	1.875.000
Renault 21 TXE, F.E., ABS	90	21.000	1.690.000	Ford Sierra 2.0i Ghia, F.E.	91	21.000	1.875.000
Opel Corsa 1.2, 5 puertas	90	13.000	725.000	Alfa Romeo 75 1.6i, E, A.A.	89	35.000	1.275.000
Opel Corsa 1.4, Joy Sport	91	10.000	890.000	Volkswagen Polo Coupé GT, IE	91	18.000	875.000
Opel Corsa GSi	91	16.000	1.025.000	Volkswagen Golf G60	92	17.000	1.825.000
Opel Kadett Top, A.A.	88	38.000	925.000	V. Passat 16 V, F. Equip	88	31.000	1.690.000
Opel Kadett 1.6i, GT, 3 vol, A.A.	88	43.000	990.000	V. Corrado 16 V, F. Equip	89	27.000	2.275.000
Opel Kadett GSi 2.0i, A.A.	90	18.000	1.450.000	Suzuki Vitara, A.A.	91	18.000	1.775.000
Opel Kadett GSi Cabriolet	91	12.000	1.890.000	BMW 318i, A.A., D.A.	91	31.000	1.850.000
Opel Vectra 2.0i, GT, 5 p., A.A.	92	10.000	1.975.000	BMW 520i, F. Equip, M.Tecnic	90	25.000	3.150.000
Opel Vectra 2.0i, 16 V, F.E.	91	21.000	2.350.000	Range Rover 6 Cil. Aut. F.E.	90	30.000	3.800.000
Opel Omega 2.0i, F.E.	88	40.000	1.725.000	Nissan Patrol 6 Cil. Largo Diesel	89	47.000	1.950.000
Opel Calibra, F.E.	92	10.000	2.550.000				

Motor 16

ALFA 75 Lemans 16i-E, rojo, M-NC, 1992, 10.000 km., servodirección, extras, garantía. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 733 80 44.
PARTICULAR. Audi 100, aire, llantas, automático, elevalunas, cristales tintados, techo, radiocasete. Marino. Tel. (91) 577 23 92.
PARTICULAR vende Mercedes 300 SL, 24 V, 3 meses de uso, gris antracita metalizado, full. Tel. (968) 51 22 90 a partir de las 10 de la noche. Preguntar por Andrés.
GOLF GTD, año 89, extras y garantía. Tel. 751 35 50.

DEPORTIVO Matra Murena 1.6, vendo o cambio por todo terreno. Teléfonos (945) 22 02 46 y 22 70 80.
IBIZA Crono 1.5, año 88, 20.000 km, azul metalizado, alarma, siempre en garaje, 750.000 ptas. Tel. 730 16 49.

RANGE Rover V8, aire acondicionado, alarma, enganche, muy buen estado, 1.100.000 ptas. Teléfono (96) 569 01 84.
MERCEDES Benz turismo, modelos 170 «Lola Flores» y 190, años 1951 y 1957. Teléfono (941) 24 34 06.



CLIO 16 V, a estrenar, preparado para Copa Renault, únicamente pilotos interesados en la competición, casco, zapatillas, guantes y mono, 2.200.000 ptas. Sr. Gómez. Tels. (91) 715 54 23/351 29 35.
BMW 325i Cabrio, teléfono móvil, compact-Hi-Fi, Pioneer, Recaro, térmicos regulables, ordenador retrovisores y elevalunas eléctricos, dirección asistida, cierre centralizado, ABS y llantas, M-LD, import, 3.800.000 ptas. Sr. Gómez. Teléfonos (91) 715 54 23/351 29 35. Noches.
BMW 524 TD, full, ITV, 1.000.000 ptas. Tel. (988) 57 41 36. Noches. Luismi.
VENDO asientos traseros, ballestas, modelo Suzuki 1300. Tel. (911) 21 15 11.
BMW 520i, año 90, impecable, todos los extras, 30.000 km. Tels. (976) 22 18 02 y 31 72 56.

COLECCIONISTAS: MG Mitget descapotable, Alpine 1300, Biscuter, Zapatilla. Todos en perfecto estado. Moto BMW Guerra con sidecar. Teléfono (93) 843 91 55, noches.
SE VENDE Porsche 944 S.2, año 1991, en garantía. Tel. (96) 274 43 09.
AUDI 90 Sport, año 90, 20 V, Quattro, 2.500.000 ptas. 18 meses de garantía. Tel. 715 35 50.
MULTASI Tramitación y gestión por personal jurídico, para la posible reducción o cancelación de sus infracciones. Gestrafic, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Información, tel. (968) 64 11 59, fax (968) 64 11 78.
BMW 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 1.950.000 ptas. Tel. (91) 725 80 21.

MITSUBISHI 3000.



**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic

SERVICIO POST-VENTA
RECAUDOS
GARANTIA

Entrega inmediata
todas unidades y colores

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, elevalunas, 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 11.
SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Mitsubishi, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.
MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.
MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full

equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas 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 Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, tam-

bién 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.
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.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

IMPORT-DIR S.A.

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

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

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



Motor 16

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH**

SERVICIO POST-VENTA
RECAUDOS
GARANTIA



D E N T E R E S



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

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.

SUBARU Coupe Turbo Inyección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km, impecable, garantía 12 meses, 1.550.000. Tel. 725 86 21.

EMPRESARIO, profesional, no compre, alquile a largo plazo con grandes ventajas fiscales y económicas. Tels. 725 86 21/726 17 17. Eurorenta.

OPEL Omega 2.0 GLS Diamond, full equip, M-JM, grafito, en inmejorable estado, precio: 1.500.000 ptas., garantía, máximas facilidades. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.

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.

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

AUDI 90 2.2 E, gris metalizado, ABS, llantas, aire, elevalunas deltras., dirección, ruedas nuevas, siempre en garaje, precioso, urge, 1.900.000, M-KK. Tel. 509 00 58, Sr. Ricardo Calvo, de 11 a 18 horas.

VENDO Lancia Delta Integrale 16 V, año 90, A.A., 39.000 kilómetros en perfecto estado, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 555 63 98.

BMW 318i, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 72. Tels. 725 86 21/22.

AUDI 80 E, color rojo, llantas, spoiler, impecable estado, garantía, 1.650.000 Ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

SUPERCINCO GTL 5P, M-K, perfecto estado, 465.000 ptas., entrada 100.000 ptas., 24 meses a 18.580 ptas. Tel. 725 86 22.

SUPERCINCO GT Turbo, competición, baratísimo. Azcona, 62.

PEUGEOT 205 GTI, A/AC, M-JU, perfecto estado, garantía, 1.075.000 ptas., 150.000 entrada, 36 meses a 34.377 ptas. Azcona, 62. Teléfono 725 86 22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 87, en perfecto estado, precio: 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

CITROËN AX 11 TRE, inmejorable estado, 480.000 ptas. Garantía, 100.000 ptas. entrada, 24 meses a 19.340 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

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

MERCEDES 190 E, español, M-LF, azul marino, aire, ABS, etc., garantía 12 meses, 2.750.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.



**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.



SportRack
The new generation

EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO

PROME

TEL. (93) 8 46 28 11
8 46 28 50
FAX: (93) 8 46 17 44

Motor 16

D E N T E R E S

**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.

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!!
OTM ASOCIADOS**

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

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NUEVOS

- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED NUEVO MOTOR V8 5.2 LITROS, 180 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, AIRE CLIMATIZADO, COMPUTADORA, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 3.700.000 PSETAS.
- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED V8 4.0 LITROS, 140 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, AIRE CLIMATIZADO, COMPUTADORA, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 3.400.000 PSETAS.
- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED V8 4.0 LITROS, 140 CABALLOS DE POTENCIA (AIRE ACONDICIONADO, RADIO CASSETTE STEREO, ABS, AIRBAG, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 4.500.000 PSETAS.
- FORD EXPLORER XLT V8 4.0 LITROS, 160 CABALLOS DE POTENCIA, FULL OPTIONS (PIEL, ASIENTOS ELECTRICOS, AIRE ACONDICIONADO, CLUSAL CENTRALIZADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 3.600.000 PSETAS.
- PONTIAC TRANS SPORT GT V6 2.5 LITROS, 125 CABALLOS DE POTENCIA (SEÑAL DE ASISTENTE, RADIO CASSETTE STEREO, AIRE ACONDICIONADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 2.800.000 PSETAS.
- NISSAN BLUEBIRD GXV 4 CILINDROS 16V 2.0 LITROS TURBO 4+4, 115 CABALLOS DE POTENCIA, FULL EQUIP (PIEL, RADIO CASSETTE STEREO CON COMPACT DISC, TRACCION TOTAL, AIRE ACONDICIONADO, ETC.), ENTREGA INMEDIATA 4.000.000 PSETAS.

USADOS

- MERCEDES 300 SE 3.0, FULL EQUIP, 3.000.000 PSETAS.
 - NISSAN 90 ZC, DICIEMBRE 87, 42.000 KM, FULL OPTION (PIEL, AIRE ACONDICIONADO, RADIO CASSETTE STEREO, ETC.), IMPRECABLE 1.450.000 PSETAS.
 - JEEP CHEROKEE LIMITED, OCTUBRE 91, 19.000 KM, FULL OPTION, 1.300.000 PSETAS.
- TEL. (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H. Y 16 A 17.30 H.)
FAX (93) 752 02 48

**¡ANUNCIESE
HOY!**

Envíenos a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

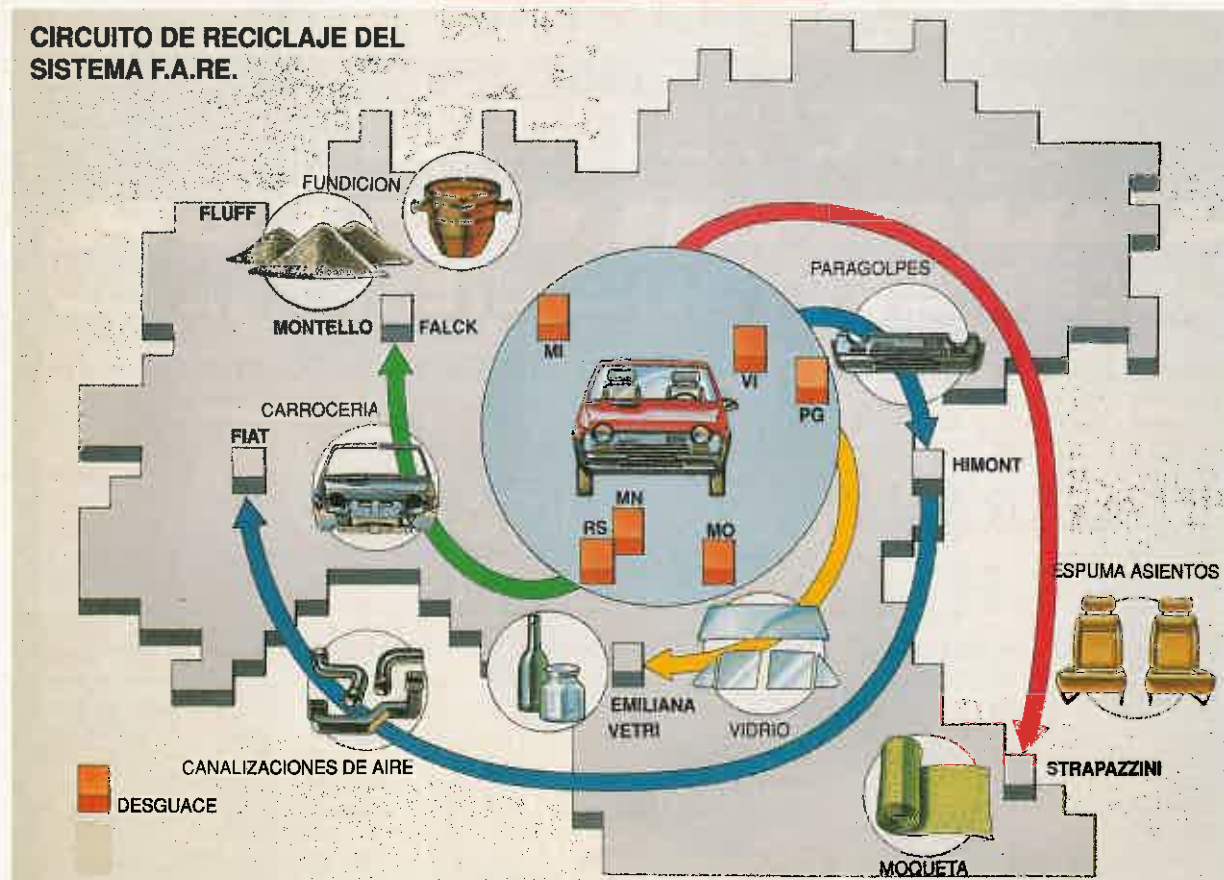
Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

**Motor 16**

CIRCUITO DE RECICLAJE DEL SISTEMA F.A.RE.



TEJIDO INDUSTRIAL
Auspiciado por Fiat, en el Norte de Italia se ha creado el entramado industrial necesario para llevar a cabo el reciclaje completo del automóvil.

Reciclaje Fiat en Italia

SEGUNDO CICLO

El proceso, para llevar a cabo el reciclado de materiales de los vehículos de desecho, necesita de un tiempo de aprendizaje. En Fiat ya llevan un año aprendiendo y, como los materiales que reciclan, están listos para comenzar una nueva etapa.

EN Europa, según los responsables de la marca italiana, cada año le llega el turno de demolición a casi 14 millones de automóviles. La escasez de recursos naturales y la necesidad de solucionar los graves problemas que originan los vertederos de residuos industriales, obliga a seguir el camino del reciclaje de todos los materiales utilizados en la fabricación de los automóviles.

Los primeros problemas de este proceso son: la concienciación del usuario para entregar el coche en el lugar adecuado y crear el tejido industrial necesario. El primero de ellos, a la espera de que se establezca una normativa que implante el previsto y solicitado «certificado

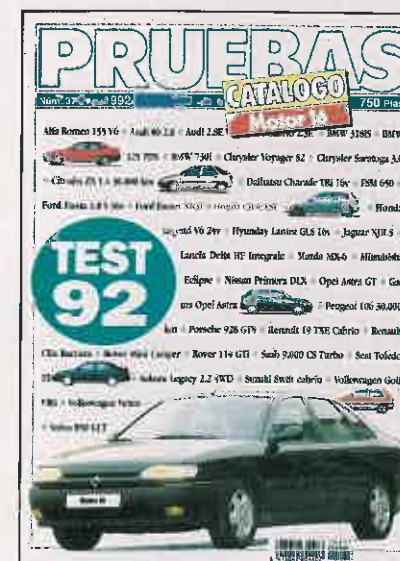
de demolición», documento que emitirán exclusivamente los centros autorizados y sin el cual será imposible dejar de pagar el impuesto de circulación y dar de baja el vehículo. Para Fiat, y también para otros fabricantes empeñados en el reciclaje, sólo una normativa homogénea a nivel comunitario permitirá sistematizar el reciclaje internacional con validez para todas las marcas.

Para cuando llegue esta etapa, Fiat ha instaurado el proyecto F.A.RE (Fiat Auto Recycling) que pretende «verificar, en el terreno práctico, la validez de las soluciones relativas al reciclaje del automóvil previstas teóricamente en el laboratorio». El F.A.RE, que está funcionando desde el pasado día 1 de

septiembre, comenzó con el acuerdo con seis empresas de desguace del Norte de Italia que se encargan de desmontar: paragolpes y otros elementos plásticos del exterior del vehículo, espumas de los asientos y cristales. Para cada uno de estos tres elementos se ha llegado a acuerdos comerciales para el reciclaje, en cascada, con tres sociedades. El concepto en cascada se refiere a la reutilización del material en un estadio de menor exigencia para el material: los paragolpes se reconvierten en filtros de aire y otros elementos plásticos sometidos a menores esfuerzos, los cristales en envases para líquidos utilizables fuera de la industria automovilística y la espuma de los asientos, después de tratarla, se utiliza como material insonorizante bajo las moquetas.

Todo el resto del vehículo se tritura, con una máquina de 6.000 CV de potencia, la más potente de Europa. Los diferentes metales pasan a la fundición y de los residuos orgánicos que aparecen, llamados fluff, se utiliza su poder calorífico en un proceso denominado pirólisis que, según el ingeniero Paolo Scolari, se produce en ausencia de oxígeno. ○

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.

*Ferrari 250 GT
de Alfonso de Portago*



EL PRINCIPE AZUL

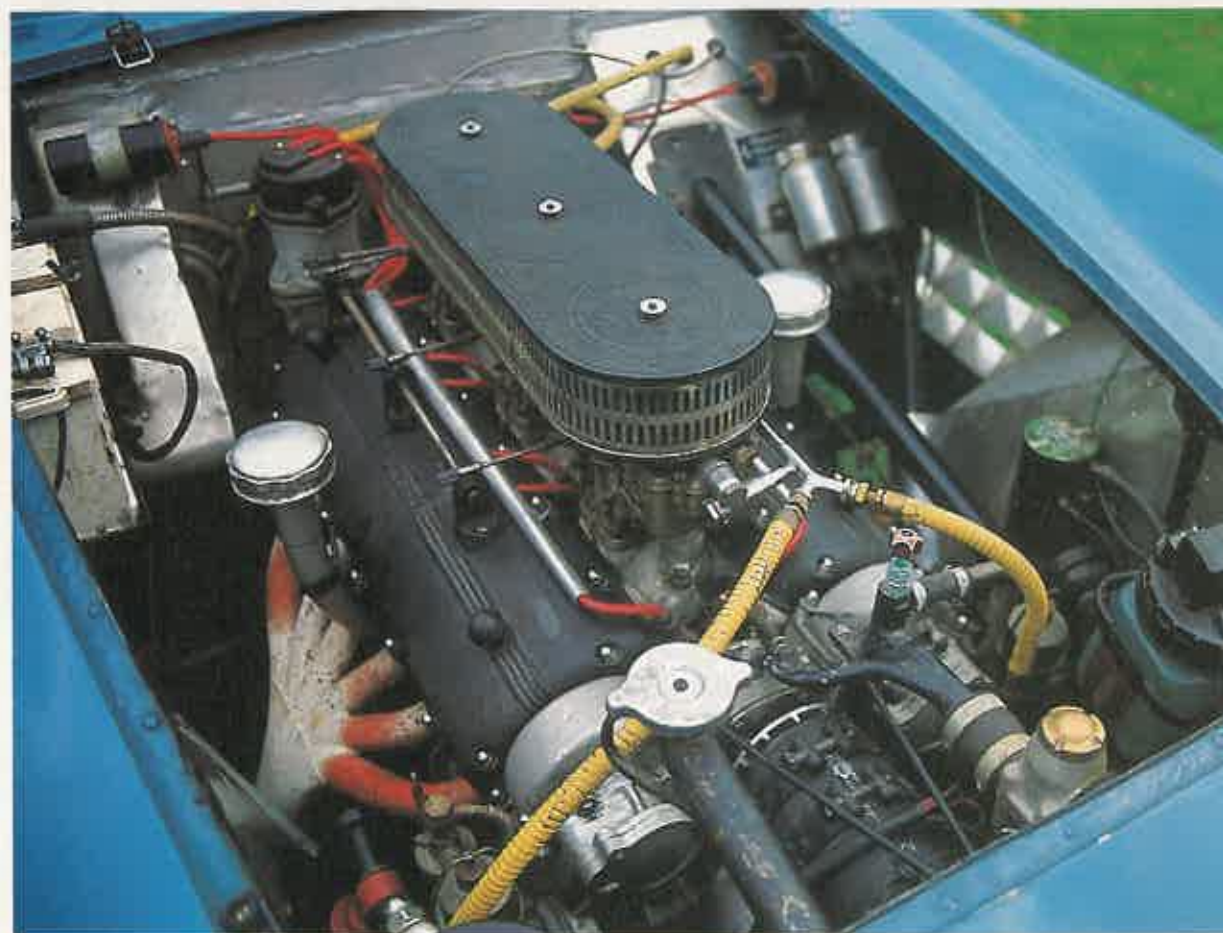


Dos días antes de que Robert Brooks subastara en Londres, nada menos que por cien millones de pesetas, el coche superviviente más importante de la historia del automovilismo deportivo español, Motor 16 tuvo el exclusivo privilegio de conducirlo durante una hora. Una experiencia inolvidable.

PUESTO DE MANDO
El interior no puede ser más sencillo, pero tampoco menos típico de Ferrari. Los asientos de competición están forrados en piel y frente al copiloto hubo... ¡una radio!



PURA RAZA
El V-12 de tres litros es la verdadera alma de este Ferrari. Es una obra de ingeniería, debida a los talentos sucesivos de Colombo y Lampredi.



205 GT: PURA RAZA

La serie más célebre de Ferrari nació en 1955 y cesó su producción en 1959: son las berlinetas 250 GT cuyo último exponente fueron los míticos GTO. El día 16 de noviembre de 1955, el Marqués de Portago ganó la categoría Gran Turismo en Nassau. Pilotaba el chasis 0415 GT: era ésta la primera victoria de una saga de coches invencibles, los más laureados de la historia. En breve repaso, digamos que el coche tiene un chasis tubular con suspensión delantera independiente, puente rígido trasero con balanzas, amortiguadores de brazo y frenos de tambor. El motor es un tres litros, naturalmente V-12, diseñado en su día por Colombo para el chasis 125 de Gran Premio y fue posteriormente modificado por Lampredi. Su potencia es de 230 a 280 caballos según las versiones. Evidentemente se trata de un doble árbol en cabeza con una cilindrada unitaria de 250 centímetros cúbicos. La alimentación es mediante tres Weber invertidos de 36 milímetros de diámetro; hay dos bombas de gasolina mecánicas y una eléctrica de apoyo, un embrague multidisco en seco, un autoblocante y la caja de cuatro velocidades es de licencia... ¡Porsche! La carrocería, diseñada por Pininfarina y construida por Scaglietti en aluminio. Su diseño no puede ser más «de raza»: elegante, estilizado y con gracia el morro, más recortado y menos ligero la cola. El coche tiene un aire absolutamente inconfundible, una mezcla entre la agresividad y el

refinamiento. La Berlinetta que de Portago empleó en el Tour de Francia es la número 0557 GT. Pintada originalmente en gris, hoy es azul y se conserva intacta, con la única sustitución de los amortiguadores Houdaille por unos Koni telescópicos y el embrague por un Borg & Beck. Su matrícula original era BO 88211. Saló de fábrica el 10 de septiembre de 1956 y de Portago la estrenó en el Tour de Francia de ese año. Lo ganó tras batallar con los Mercedes de Moss, Stalross y Pilet, el Porsche Carrera de los hermanos Behra y los Ferrari de Mondello, Trintignant y Rocca, entre otros. A raíz de ello, estos coches se conocieron también como «Tour de France», además de su denominación extracurricular «Europa», que distinguía los Ferrari europeos equipados con motor de tres litros, mientras que eran de 4,5 ó 4,1 para América. Luego del Tour, de Portago ganó con este coche el G. P. de Roma, las Copas del Salón en París y después de su muerte fue vendido a Keith Schellenberg. Este británico era un amigo del aristócrata español desde los tiempos del Toboggan Club de Saint Moritz y a quien la familia de Portago quiso regalar el coche al saber la admiración que sentía por él. Schellenberg insistió en pagarlo y fue tasado por la propia Ferrari. Tras tenerlo 23 años lo vendió en 1983 a través de Christie's a un industrial británico: Peter Palumbo. Y es que el único superviviente de los tres hijos del Marqués de Portago no mostró interés por el automóvil.



LÍNEA AGRESIVA
La carrocería de aluminio, construida por Scaglietti, siguiendo el diseño de Pininfarina, combina a la perfección la agresividad con la elegancia. El morro es toda una obra de arte.

HAY ocasiones en que la realidad supera la ficción. Ese lunes 24 de noviembre tenía una cita en Londres con Robert Brooks para hacer un reportaje del Ferrari 250 GT Berlinetta Competizione, número 0557GT de chasis. Si la saga de los 250 GT es la más prestigiosa de la marca del Cavallino, puesto que éste es el coche que ha ganado más carreras que ningún otro en la historia del automovilismo, dentro de ella el 0557GT no es uno cualquiera, ya que a su volante Alfonso de Portago y Edmund Nelson vencieron en el «Tour de France» de 1956. Dentro de unos años puede que los Celica de Carlos Sainz que sobrevivan se acerquen a este «Príncipe Azul» que el mismo Robert Brooks nos ha sacado de su garaje en

LLANTAS BORRANI
Un Ferrari 250 GT no sería el mismo sin unas llantas de radios Borrani. Los neumáticos que calza actualmente son Pirelli, pero en la carrera empleó unos Englebert de origen belga.



Clapham Common para que le haga unas fotos.

Cuando aparece Robert, dicharachero y dinámico, sus palabras son casi de disculpa, puesto que me dice que «sólo» tendremos unos cuarenta minutos para rodar con el Ferrari. Eso es mucho más de lo que podía esperar y bendigo mi suerte. Así, sin poder casi ni pensármelo, me siento al lado de Robert, quien se encarga de llevar el coche al principio. Los «baquets», forrados en piel gris, son durillos pero sujetan convenientemente, aunque sin llegar a ser tan anatómicos -iba a decir ortopédicos- como los de hoy en día. En el interior, la sensación es desahogada, no se siente claustrofobia alguna, tal vez porque el coche carece de cualquier refinamiento, tan sólo una moqueta grisácea, un negro salpicadero con los relojes y pulsadores, la enor-

PRINCIPE VOLADOR

De todos los pilotos españoles no hay ninguno que tenga su carisma. Su nombre es leyenda, puesto que encarnó todos los requisitos para entrar en él: aristocrata, atractivo para las mujeres, alegre y divertido con sus amigos, excelente en cualquier deporte como el polo, el béisbol, la equitación, la natación, etc... Alfonso Cabeza de Vaca, Marqués de Portago, nació en Londres el 11 de octubre de 1928 de madre irlandesa y padre español, apadrinado nada menos que por el rey Alfonso XIII, casado con la actriz americana Linda Christian, descendió al automovilismo algo tarde pero se entregó a fondo. Su primera carrera fue de copiloto de Luigi Chinetti en la Panamericana de 1953. Luego se compró un Ferrari que compartió con Harry Schell en las 1.000 Kilómetros de Buenos Aires, donde terminaron segundos y primeros de su categoría. A partir de ahí no paró y su carácter intrepido le dio más de un disgusto y las protagonistas de varios accidentes. En 1957 tenía toda la confianza de Enzo Ferrari. De Portago pensaba emplear su 250GT en las Mil Millas, pero «il Commendatore» lo convenció

MÍTICO
El Marqués de Portago, que aparece aquí con el Ferrari 335 S con el que murió en las Mil Millas de 1957, es el piloto más mítico de nuestro automovilismo.



nada menos que en un 335 S, la última de Maranello, una máquina para ganar y de la que sólo disponían Collins y el futuro vencedor, Taruffi. El destino quiso que en Gulditzlo, casi con toda seguridad, un neumático fuese el causante del accidente fatal. El rojo Ferrari con el número 591 que iba tercero se cayó de la carretera. Nueve espectadores murieron y con ellos de Portago y Ed Nelson, su copiloto y amigo. Hace 35 años una leyenda nació.

me bola de aluminio del cambio de velocidades y, of course, el imponente volante con el Cavallino encabritado que confiere todo su carácter a ese puesto de conducción. Frente al copiloto un agarradero y, tapado por una salvaguarda, el hueco en el que un día hubiera una radio. Lo comento pensando que ese fuera un «extra» posterior y, divertido, me dice: «No, no es ningún añadido, fue el mismo de Portago quien se la hizo poner para el Tour de Francia». ¡Increíble! Para terminar con el repaso al habitáculo citemos la rueda de recambio tras los asientos, ya que no hay maletero, pues en su lugar se ubica el depósito de gasolina, para cuyo llenado un enorme tapón, tipo «Le Mans», preside la zaga del coche.

Ceremonioso, Robert me muestra el llavero como si fuese un prestidigitador y dice separando una de las llaves: «Ésta es». Con reverencia, siendo absolutamente consciente de que, aunque lo parezca, su acción nada tiene que ver con lo que millones de personas hacen cada vez que arrancan su coche, la introduce en el contacto y lo conecta. Luego, mirándome a los ojos, le da a un interruptor y dice cual sacerdote: «Bomba de gasolina», al tiempo que se percibe su repiqueteo llevando el carburante a los tres Weber 36 DCL 3. Por fin, un impulso a la llave, y el motor de arranque empuja al V-12 que, por fin, cobra vida. De nuevo, con una sonrisa de oreja a oreja, Robert me vuelve a mirar como diciendo: «Ya está».

«El coche va perfecto y aunque oírás que el embrague hace un ruido raro de tanto en tanto, no pasa nada. Los frenos, en cambio, como si no funcionaran», explica Robert cuando arranca para sumergir el 250GT en el tráfico londinense. Conduce con cuidado y, efectivamente, muy a menudo cuando arranca, el embrague protesta con un sonoro quejido que él puntúa con un sonoro «Bloody clutch!» -maldito embrague- y mirándome de nuevo, sonríe como significando «Ya te lo decía...». A los diez minutos aparece una gasolinera Texaco en los inicios de la A3 junto al parque de Richmond. No la olvidaré jamás. Robert pone el intermitente y hace como si fuera a llenar el depósito, pero no detiene el coche junto a ningún surtidor. Se baja y dice de nuevo con esa jovialidad tan suya y en un castellano que me sabe a gloria: «Parra Ustedd», al tiempo que ex-

tiende la mano en un gesto de invitación franca y cortés.

Es mi turno. La verdad es que salto de mi asiento empujado como por un resorte. Pocas veces me he sentido tan ligero. Me ubico tras el volante, que me queda lejísimos, y es que Robert debe medir sus buenos dos metros. Tan noble vehículo tiene idéntico dispositivo de regulación de asiento que el más plebeyo de los utilitarios y en un santiamén todo se soluciona, aunque además también quedaba la posibilidad de acercar o alejar el volante mediante un simple sistema de muelle, con el que Robert jugueteaba en los tiempos muertos de los semáforos. La posición de conducción es muy buena, aunque se va un poco ladeado, con las piernas apuntando hacia afuera. No me queda más que repetir la liturgia que él ha llevado antes a cabo y heme aquí presto a conducir una verdadera joya con un lugar propio en la historia del automovilismo, muy especialmente en la del español.

Robert me da las últimas instrucciones, que en esencia se reducen a decirme que no me fíe de los frenos y mantenga con prudencia las distan-

FUERA DE SERIE



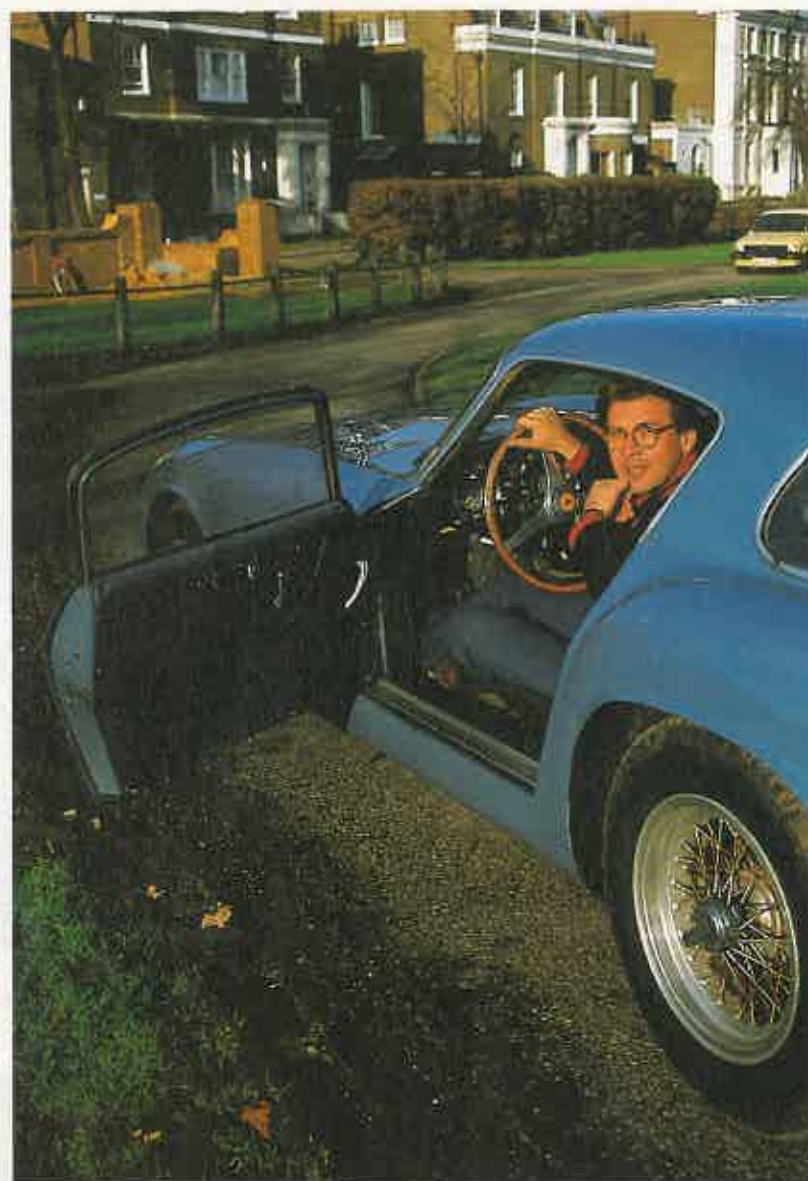
cias. Contacto, bomba eléctrica, motor de arranque, pelín de gas y el V-12 empieza a emitir su profundo sonido. La mano izquierda sujeta el fino volante Nardi, la derecha empuja la bola de cambio, el pie derecho acaricia el acelerador en un suave vaivén y el izquierdo hunde el pedal del embrague. Éste no muestra una resistencia ostensible y tiene un tope, con lo cual su recorrido no es excesivamente largo. Robert me indica que puedo salir de la gasolinera. Gas, sin exagerar pero sin timidez, y la Berlinetta arranca con energía y sin que el ronquido del motor sea capaz de acallar el desagradable quejido del embrague. Segunda, la palanca se debe mover con decisión, y la marcha entra con un suave chasquido, tercera, cuarta y aún nos entran ganas de buscar una inexistente quinta porque, pese a no apurar el cuentavueeltas, el motor suena pleno y notamos como empuja con ganas desde las dos mil vueltas.

He cambiado sobre las cuatro mil revoluciones y Robert me indica que dadas las circunstancias no pasemos de las cinco mil, aunque el régimen autorizado se sitúa en las siete

EQUILIBRIO ESTÉTICO
El 250 GT de 1956, conocido por «Tour de France» a raíz de la victoria del piloto español en la clásica francesa del mismo año, tiene unas líneas equilibradas que le han convertido en un clásico.

**OCASIÓN
EXCEPCIONAL**
Conducir este
Ferrari es
toda una
experiencia,
tanto por su
significación
histórica como
por sus
calidades
mecánicas. La
sonrisa está
más que
justificada.

AL GALOPE
Pese a no
poder
sobrepasar las
cinco mil
revoluciones,
llevar este
Ferrari por los
alrededores de
Londres fue
excitante. El
motor y la
estabilidad
estaban
adelantados a
su época.



mil: «Sorry, pero no podemos pasar-
nos de este límite» se disculpa. Evi-
dentemente cuando pensamos que
va a salir a subasta dos días más
tarde no queremos ni imaginar qué
pasaría si se nos rompiera ahora. A
pesar de ello tira, me sorprenden los
bajos que tiene y siento como una
sensación de «coitus interruptus»
cuando al llegar a las susodichas cin-
co mil revoluciones tengo que levan-
tar el pie. El ruido no es ensordece-
dor, pero casi, y a medida que el
régimen de giro aumenta, el bramar
del motor lo invade todo y hace casi
imposible la conversación. «Cuando
haces muchos kilómetros tienes que
ponerte tapones en las orejas pues
sino acabas con un terrible dolor de
cabeza» me indica Robert, que ha re-
corrido muchas millas con el coche.
Ya estamos sumergidos en la A3 y el
Ferrari azul se enseño de ella con
su grave roncar. Vigilo con el rabillo
del ojo el cuentavueltas para no pa-
sarme y, poco a poco, nos deshace-
mos del tráfico que nos rodea. En
esas circunstancias compruebo que
la dirección no tiene juego, es muy
directa y nada pesada, que la amorti-



guación está tarada dura pero sin
exageración y que los frenos, poco
hacen... Al cabo de unas cuantas mi-
llas salimos de la autopista. Es el
momento de hacer unas cuantas cur-
vas en una carretera típica inglesa.
Ahí el coche se muestra obediente
pero es preciso mandar sobre él pa-
ra que vaya cómo y por dónde uno
quiere, porque, sin ser rebelde, no
es ningún prodigio de suavidad. Eso,
naturalmente, no es defecto alguno.
No es cuestión de hacer demostra-
ciones de volante, pero hay que ser
enérgico y cuidadoso a un tiempo.
Entonces, agradecido, el Ferrari es
una verdadera delicia de conducción.

LA SUBASTA: LA HORA DE LA VERDAD

Puntual, a las seis de la tarde, Robert
Brooks comienza un ritual para el que
parece haber nacido: la subasta. La
asistencia de público es muy superior
a la de las últimas celebradas, lo que
confirma que el sector se recupera.
Los primeros lotes sirven para calentar
el ambiente: es la automoción.
Mascotas de milloneros, libros,
cuadros, mil y un objetos encuentran
rápidamente compradores tras
algunas pujas realmente exorbitantes y
alcanzando en ocasiones precios
realmente elevados, como es el caso
de dos cuadros de Bryan de Gintan
que salen a millón cada uno. Con los
coches comienzan las cosas «de
verdad». Primero un Austin A 35 que
sale a unas sesenta mil pesetas,
luego algunas «vintage» y deportivas.
Los precios confirman que la crisis
todavía no ha pasado pero se ha
parado la caída. Robert continúa la
puja con brillantez, se dirige en tono
distinguido por el nombre de pila a
algunos de los presentes, su actuación
es toda una lección de interpretación.
Serio y riguroso, sabe romper el hielo;
como cuando al presentar el
Maserati 3500 GT, conocido por
el «Secotto con cabina», suelta la
ocurrencia de «que éste es uno de los
primeros trabajos de Willy
Maserati después de la quiebra
de su principal cliente». El ambiente
en la subasta se también relajado,
pero cuando llegamos a «nuestro»
Ferrari y las pujas van de millón en
millón, el silencio se hace absoluto.
«Es el Ferrari de competición más
importante de los últimos diez años»,
dice para ayudar a aumentar el
clímax. Cuando las pujas parecen



detenerse juega con la tensión y, de
cuando en cuando, parece incitar a
los presentes: «¡Pero el es muy
bueno!». Los últimos momentos son
cruciales. Hay tres ofertas en sendos
teléfonos, atendidos por
colaboradores de Robert, y una
cuarta en la sala. Al final sólo queda
un teléfono que acaba también por
tirar la oferta. El martillo baja a las
cuatrocientas ochenta mil libras, que
el cambio y añadidos comisiones y
gastos, vienen a ser unos cien
millones de pesetas. El nuevo
poseedor es un americano, mientras
que no ha habido ninguna puja
española, ya que el en ningún
momento se especuló con que una de
las llamadas telefónicas fuera de
España, luego Brooks confirmó que
no era así. Al final se vendió el
coche por ciento de lo ofertado, un
resultado excelente, aunque el otro
coche estrella de la noche, un Star de
la Copa Gordon Bennett de 1905, no
llegó al valor de reserva y no fue
adjudicado.



**SUBASTA DE
LUJO**
Robert Brooks
llevó la subasta
magistralmente.
Los precios
dejaron de caer
y las ventas
llegaron al 80
por ciento de lo
ofrecido.

LUZ DE APOYO
En la entrada
del motor se
encuentran
todavía los
fieles faros de
siempre,
imprescindibles
en una carrera
como el Tour
de France.



mil vueltas» le respondo con satis-
facción, pensando en esas dos mil
que he dejado en la recámara y en
que, la verdad, nunca había tenido la
sensación de ir a esa velocidad. Tal
vez porque el cuentakilómetros esta-
ba desconectado.

Dos días más tarde, cuando en la
subasta Robert presenta el coche,
no puedo dejar de sentir un cierto
escalofrío cuando explica a los pre-
sentes: «El coche va perfectamente,
el motor también y, precisamente,
hace muy poco ha resistido con va-
lentía un embotellamiento: la tem-
peratura subió pero no pasó nada, sólo
el embrague nos dio algún quebrade-
ro de cabeza...». Fue el veinticuatro
de noviembre de 1992: una fecha
que no olvidaré con facilidad. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

Yamaha YZF 750 R y SP

EL REGRESO

Yamaha ha cimentado, en gran parte, su prestigio en sus victorias deportivas. Sin embargo, durante los últimos años, su atención a la categoría de 750 centímetros cúbicos ha sido escasa. Finalmente, la respuesta ha sido contundente y además doble.

Fernando Cañizal
Enviados especiales

DURANTE los últimos años, la marca de los tres diapasones ha mantenido una actitud conservadora en una categoría, como la de 750 centímetros cúbicos, que ha adquirido una gran importancia desde el punto de vista comercial y también publicitario. Su única representante era la FZ, una moto que en su momento representó una importante novedad, no en vano fue la primera que incorporó el concepto Genesis en su motor, pero actualmente sus características no se adaptaban a las tendencias imperantes. Además, para mantener viva su presencia en los circuitos Yamaha contaba con la OW01, una moto de competición súper exclusiva, que en su participación en el Campeonato Mundial de SBK está consiguiendo buenos resultados, pilotada por Fabricio Pirovano y más recientemente por Kevin Magee. Sin embargo, la OW01 no está al alcance del público. Sólo se han construido las unidades necesarias para su homologación.

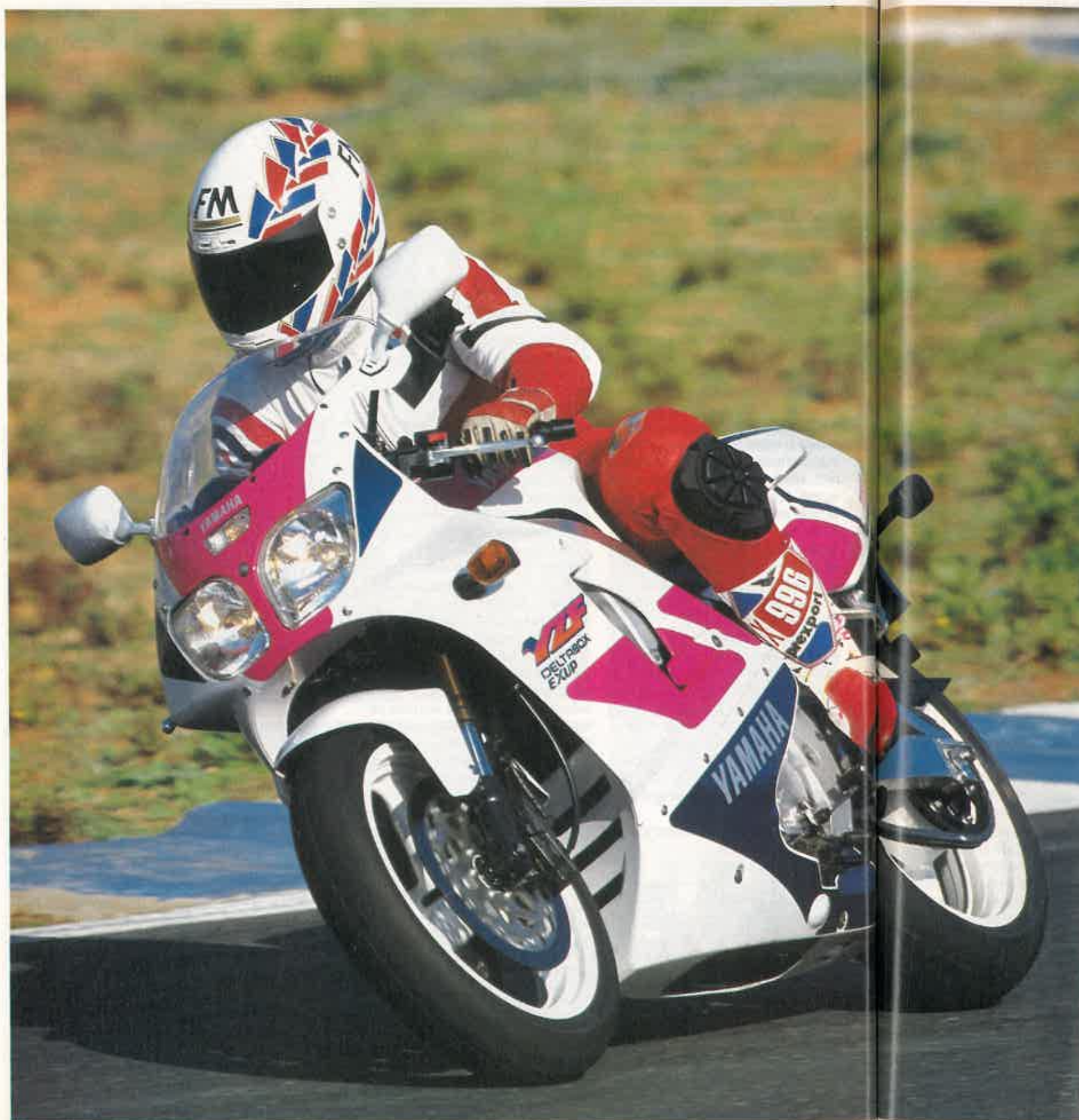
Finalmente, en el circuito de Jerez hacía su presentación en sociedad el nuevo modelo YZF, desdoblado en dos versiones, la R, una sport turismo de calle y la SP (Sport Production), una auténtica *Replica Racer* matriculable, que con ligeras modificaciones en su motor puede estar compitiendo en el Campeonato de SBK. Las siglas YZF provienen de la moto empleada en las últimas «Ocho Horas de Suzuka», que consiguió un magnífico segundo lugar pilotada por Magee. Después de lo visto en Jerez, no cabe la menor duda de que Yamaha mantiene intacto su carácter deportivo. Las nuevas 750 se sitúan, como era de esperar, en el máximo nivel de su categoría.



MUY SIMILARES
Ambas versiones de la YZF, la R y la SP, se parecen mucho. Poseen un motor tetracilíndrico con culata de veinte válvulas y sistema ExUp.



LAS DIFERENCIAS
Sólo las siglas SP y el sillín monoplaza de ésta las distinguen por fuera.





DE CARRERAS
El comportamiento dinámico de las dos YZF es realmente impresionante, tanto en agilidad como en neutralidad. El rendimiento, los frenos y la potencia son espectaculares por su eficacia.

A primera vista, pocas son las diferencias entre las dos versiones de la YZF, prácticamente sólo las siglas SP y el sillín monoplaça de ésta; lógicamente sin reposapiés para pasajero y con distinto anclaje para el escape. En cuanto a las medidas, son idénticas y sólo hay tres kilos de diferencia en el peso.

Mecánicamente son también muy similares, ambas con el mismo motor tetracilíndrico con culata de veinte válvulas y el conocido sistema ExUp. También las dos proporcionan la misma potencia, 125 caballos y al mismo régimen, 12.000 revoluciones por minuto. En este apartado, las diferencias más notables ra-



dican en la relación de las cajas de cambio de seis velocidades, más cerradas en la SP, y en la batería de carburadores, Mikuni de 38 en la R y Keihin de 39 en la SP. Además, esta última cuenta con un mayor nú-

FICHA TECNICA

MOTOR

Tetracilíndrico en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cinco válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 72 x 46 mm. Cilindrada total 749 cc. Relación de compresión 11,5 a 1. Potencia máxima 125 CV a 12.000 rpm. Par máximo 8,2 kgm (R), 8,1 kgm (SP) a 9.500.

ALIMENTACIÓN

Cuatro carburadores Mikuni BDST 38 (R). 4 Keihin FCRD 39 (SP). Encendido digital T.C.I. Arranque eléctrico.

TRANSMISIÓN

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio de seis velocidades.

BASTIDOR

Perimetral de tipo Deltabox fabricado en aluminio. Basculante de sección rectangular con arco de refuerzo superior. Horquilla delantera invertida con barras de 41 mm. de sección y 120 mm. de excursión. Suspensión posterior con monoamortiguador hidroneumático regulable. Freno delantero doble disco de 320 mm. de diámetro y pinzas de seis bombines. Freno posterior disco de 245 mm. de diámetro. Llanta delantera 3,50 x 17. Llanta posterior 5,50 x 17. Neumático delantero 120/70 ZR 17. Posterior 180/55 ZR 17.

DIMENSIONES

Longitud Máxima: 2.065 mm. Anchura máxima: 730 mm. Altura máxima: 1.165 mm. Altura del asiento: 795 mm. Distancia entre ejes: 1.420 mm. Distancia mínima al suelo: 130 mm. Peso en seco: 195 kg (R), 192 kg (SP). Capacidad depósito: 19 litros.

mero de posibilidades de reglajes de amortiguación y neumáticos Michelin, en lugar de los Bridgestone de la Yamaha YZF R.

Pocas diferencias, pero que influyen notablemente en el comportamiento de estas dos motos, dotándolas a cada una de una personalidad propia para adaptarse perfectamente a las necesidades de su óptima utilización.

Las dos motos empujan desde pocas revoluciones sin ahogos, gracias a la válvula ExUp, pero el rendimiento de la versión R parece más lineal, no se aprecia ningún salto hasta la llegada de las 12.000 vueltas y consiguientemente de la máxima potencia.

En la SP, por el contrario, la entrega de potencia se realiza de una for-

ma más radical; a partir de 8.000 vueltas se deja sentir un auténtico latigazo que nos lleva brutalmente hasta la zona roja del cuenta vueltas, en un abrir y cerrar de ojos. En circuito, la relación cerrada del cambio de la SP se mostraba más eficaz, aunque, sin duda, el escalonamiento de la versión R se adaptará mejor a su utilización en carretera.

Respecto al funcionamiento del selector de marchas, no se puede hacer ningún tipo de objeción, rapidez, suavidad y precisión son sus virtudes.

En su comportamiento dinámico, las dos YZF impresionan por su agilidad y neutralidad. El chasis, de tipo Deltabox, proporciona un rendimiento espectacular. También espectacular es el apartado frenos, los impresionantes discos delanteros con pinzas de seis bombines son todo potencia, pero además muy dosificables. En cuanto a las suspensiones se mostraron muy eficaces en el cuidado asfalto del circuito jerezano.

YZF, MÁS CÓMODA

Un aspecto un tanto sorprendente de las nuevas YZF es su posición de conducción. El piloto no queda tan penalizado en su comodidad como en otras deportivas. La causa es la situación del manillar, relativamente alto, que no obliga a cargar excesivamente el peso sobre las muñecas. Sin embargo, esto no significa ninguna dificultad a la hora de aplanarse sobre el depósito para evitar el viento, del que quedaremos bien protegidos tras una eficaz cúpula. Dentro de ella destaca la presencia de los relojes de factura totalmente deportiva.

La mayor peculiaridad estética de la YZF está en su frontal y son los dos faros asimétricos los que le dan un aspecto un tanto chocante. La versión de calle se comercializará en color blanco y negro, decorados ambos con bandas fucsias y azules y tendrá un precio de 1.300.000 pesetas.

La SP sólo estará disponible en el tradicional color blanco de Yamaha y su precio rondará 1.600.000 pesetas. A partir del próximo mes de febrero estarán a la venta en nuestro país, dispuestas a conquistar el centro de la categoría. Cualidades no les faltan.

MOTOS



CARÁCTER URBANO
Con un motor de 5,6 caballos de potencia, este pequeño scooter es muy útil para utilizar por ciudad.

Presentación Honda Dio LA ULTIMA CIUDADANA

HONDA presentó su último scooter urbano. Se trata de un ciclomotor de última generación, puesto que incorpora todos los refinamientos que actualmente incorporan estos vehículos urbanos. Evidentemente, bajo un aspecto moderno y actual, con acabados a la altura de la fama del fabricante japonés, se esconde una mecánica refinada, como es un motor capaz de rendir 5,6 caballos de potencia. Esto hace de este pequeño scooter una herramienta ágil y versátil, capaz de moverse con soltura en el tráfico urbano. Motor de arranque, engrase separado, compartimento capaz de albergar el casco, guantera, suspensiones eficaces, una posición de conducción cómoda, son algunas de sus características. Ya que cumple todos los requisitos e incorpora todos los avances, sólo le podemos echar de menos la presencia de un disco delantero. El precio, incluidos IVA y

transporte, es de 205.000 pesetas. En el acto de su lanzamiento, el Sr. Tanaka, consejero delegado de Montesa-Honda, manifestó que éste es un modelo paneuropeo, con el que, además de abastecer el mercado nacional con diez mil unidades anuales, tienen fundadas esperanzas en la exportación. También dijo, en demostración de su fe en el producto, que Honda había esperado a salir al mercado español con un vehículo de este segmento hasta que los demás hubiesen presentado los suyos para no perjudicarles. Su fe va mucho más allá cuando también declara que su marca está dispuesta a vender motores o elementos mecánicos a los fabricantes españoles y que, pese a la crisis que vive el sector, Honda continúa inalterable su plan de inversiones, como es la construcción de su nueva planta en Santa Perpetua. ○

José Luis Aznar

MAÑANA SERAN GRANDES



La temporada 92 ha finalizado con el Rallye de Madrid y la victoria de Jesús Puras en el Campeonato de España. Para el año próximo, la Federación Española ha decidido poner la casa patas arriba cambiando los reglamentos y limitando la participación en este campeonato a los coches de sólo dos ruedas motrices, con motor de dos litros atmosférico.

UNA decisión muy discutible por cuanto la espectacularidad de los rallies volverá a descender (como ya ocurrió con la supresión de los grupo B), sin que se solucionen definitivamente los males que aquejan a esta especialidad: precios desorbitados y escasa rentabilidad promocional.

Pero no es la discusión sobre la conveniencia de estos cambios el motivo de este reportaje. Sino mostrar a los lectores los coches protagonistas de la temporada que viene. Salvo sorpresas de última hora,

la temporada 93 la van a disputar tres coches, pertenecientes a tres equipos: Peugeot, Opel y Renault, si bien en este último caso no puede hablarse de un equipo oficial, sino de un equipo privado, con un importante apoyo de la marca. A estos tres casi seguros, habría que añadir otros dos posibles, de los que se habla insistentemente, pero que aún están muy verdes: son los proyectos de Antonio Ponce con un BMW 320 y de la Jolly Club para hacer correr un Fiat Tipo, sin olvidar a todos los que intervengan en la

LOS POSIBLES EQUIPOS DE LA TEMPORADA 1993

MARCA	MODELO	CILINDRADA	TRACCIÓN	PILOTOS
BMW	320i	2.000	Trasera	A. Ponce
Fiat	Tipo 16 V	2.000	Delantera	???
Opel	Astra GSi	2.000	Delantera	Clement/Lilly
Peugeot	309 GTi	1.900	Delantera	Moratal
Renault	Clio 16 V	1.700	Delantera	Cima

Challenge Renault, con los Renault Clio grupo A de 180 caballos que son tan competitivos (casi) como el propio vehículo oficial.

Comencemos, pues, por analizar cómo son cada uno de los tres coches, con la salvedad de que el Opel Astra aún no existe, por lo que nos hemos inclinado por el Opel Corsa, un coche más modesto, pero que ha sido uno de los animadores del campeonato recién terminado. Cualquiera de ellos ha terminado justo detrás de los poderosos coches turbo de tracción integral.



Opel Corsa GSi JUGUETE MECANICO

CUANDO dejó de producirse el Opel Kadett, General Motors España decidió trabajar con un Corsa grupo A. Con anterioridad, existía una versión en kit, desarrollada en Gran Bretaña y bautizada Corsa Clubman.

La idea de GME era evolucionar, al máximo del grupo A, el pequeño Corsa. De ello se han encargado Swindon Engineering (motor), Mike Pilbeam (suspensiones), David Cook (carrocería) y Quaife para la caja de cambios.

Todos ellos son trabajadores o empresas independientes, que han trabajado o que incluso lo siguen haciendo para GM Eurosport. Hay que señalar que VDS (Vauxhall Development Sport) desarrolla un pro-

- + **Facilidad de conducción**
- **Motor poco potente**

yecto parecido (no exactamente igual), que hace correr en el Campeonato Open británico, con David Metcalfe como piloto.

El motor es la última evolución. Se estrenó en Llanes y tiene más bajos que el que inició la temporada. Desarrolla entre 154 y 156 caballos de potencia, dependiendo de la gasolina y de otros parámetros, como la altura sobre el nivel del mar, etcétera. La inyección es Weber Marelli, con un sistema cartográfico para la electrónica (tipo Motronic), que se encuentra duplicado para evitar que se quede parado en un tramo. Se utiliza gasolina estándar de 97 octanos, porque es la gasolina en la que se trabaja en los bancos de pruebas y sobre la que se establece unos parámetros de cartografía de la inyección. Variar el tipo de gasolina, sin modificar el «mapa» electrónico de la inyección, sólo serviría para arruinar el motor, obteniendo menos potencia.

A lo largo de la temporada, se han utilizado dos tipos de cajas de cambios. Una de cinco velocidades, en el coche de Lilly, y otra, más evolucionada, de seis marchas, para Climent. La que hemos probado es la de seis marchas.

Está fabricada por la empresa Quaife. Es muy similar a la X-Trac, sin sincronizadores y de dientes rectos. Es de seis relaciones y una de sus virtudes es que es completamente intercambiable por la de cinco marchas. Es mucho más robusta que la de cinco, hasta el punto que no es necesario cambiarla a mitad del rallye. Se utilizan dos grupos, uno más largo y otro más corto, en función del tipo de pruebas.

Las transmisiones también son nuevas, más robustas. Éste era uno



LUIS CLIMENT DE PROFESOR
El piloto levantino ha causado admiración por su espectacularidad.



de los puntos críticos del coche. Están fabricados (los palieres), en una aleación más dura, por lo que tampoco hay necesidad de cambiarlos cada media etapa.

En cuanto a los frenos, delante utiliza unos discos ventilados de 290 milímetros de diámetro y 25 milímetros de grosor, con pinzas AP de cuatro bombines y pastillas de carbono. Detrás, los discos son macizos, de 260 milímetros de diámetro y 15 milímetros de espesor, también con pinzas de cuatro bom-

bines. El repartidor de frenada está en el habitáculo y el piloto puede modificar el reparto sobre la marcha.

La dirección es asistida, con sólo dos vueltas de volante entre topes. Las ruedas son de 15 pulgadas de diámetro y de seis pulgadas de garganta.

El peso es de sólo 780 kilos. Para reducir este peso se utiliza un arco de seguridad de acero superligero, que cumple además la función de hacer el chasis más rígido. Se ha montado un depósito de com-

bustible de seguridad, normas FISA, con una capacidad de 35 litros.

En la prueba a la que sometimos el Corsa de Climent (con seis marchas), lo que nos llamó la atención fue la facilidad de manejo del pequeño Opel. Es un juguete divertido, al que muy pronto se le coge el aire. Nos atreveríamos a decir que con el Corsa es difícil distinguir a un buen piloto de otro más flojo, porque las diferencias de tiempo serán debidas más al arrojo que a la técnica. Podríamos incluso añadir que el Corsa es un coche excepcional para un piloto privado que quiera (y pueda) divertirse, pero que difícilmente servirá para que progrese.

Su paso por curva es rápido y, aunque no tiene mucho motor, la facilidad con que se coloca hace que su eficacia sea notable. Un punto importante a su favor es su buena disposición a «cortar» las cunetas. No se descoloca porque sus suspensiones absorben muy bien las irregularidades.

No tuvimos oportunidad de conducirlo en un tramo de tierra, pero esta disposición de las suspensiones y su facilidad de manejo, nos inducen a pensar que debe ser de enorme eficacia.

COMO UNO MÁS GRANDE
El habitáculo del Corsa se asemeja al de cualquier coche de competición. En primer plano, los instrumentos de uso del copiloto (trip-master duplicado) y el generoso reposapiés.



EN SÓLO TRES RUEDAS
La conducción del Corsa es fácil y espectacular, al menos en los niveles medios.



Renault Clio 16 V EN LA CIMA DEL ROMBO

EL Renault Clio 16 V grupo A ha sido, junto con el Opel Kadett, uno de los pocos coches de tracción delantera atmosféricos que se ha atrevido a participar en algunas pruebas del Mundial. Y aunque sus resultados no hayan sido realmente espectaculares, ha alcanzado ya un nivel de eficacia que le configuran como uno de los favoritos en el campeonato del año próximo, limitado a este tipo de coches de competición.

Lo cierto es que el Clio es el primer coche atmosférico multiválvulas de competición de la marca francesa, tras su éxitos con los motores

- ✚ Estabilidad en paso por curvas
- ☐ Motor poco eficaz a regímenes bajos

turbo, en el R-5, Maxitubo y R-11. Ésta es otra generación.

Sin embargo, no es en el motor donde radican las mejores armas de este coche, sino en sus suspensiones. Una curiosa combinación de muelles y topes de goma, permite un sinfín de reglajes que amenaza con convertirse en un auténtico quebradero de cabeza para quienes el año próximo se animen a participar en la anunciada «Challenge» y que el equipo de Kiko Cima ha resuelto notablemente bien, aunque con el coste de tiempo de media temporada.

El motor de la temporada 92, y de al menos la mitad del 93, es el 1.790 del coche de serie. Sólo se han cambiado los pistones, con una sobremedida de 0,05 milímetros. El esperado motor de dos litros no aparecerá al menos hasta el verano del año próximo, con una potencia anunciada de 210 caballos, frente a los 200 actuales. No se trata de una ganancia de potencia muy considerable, pero sí de par, ya que el futuro motor dispondrá de un cigüeñal de carrera más larga, por lo que mejorará el par y, por tanto, la capacidad de respuesta a bajo régimen, que es lo que interesa en rallyes.

Uno de los aspectos del motor es su elevada relación de compresión, de 12 a 1. Esto obliga a ser muy cuidadoso con la calidad de la gasolina, ya que un combustible de mala calidad puede romper los pistones, como le ocurrió a Cima en uno de los primeros rallyes de esta temporada, en Santander.

La caja de cambios es una Hewland de dientes rectos y sin sincronizados, con un diferencial autobloqueante al 50 por ciento. No permite el menor miramiento. En cuanto se



LLANTAS DE 16 PULGADAS
Las ganerosas llantas de 16 pulgadas apenas caben en los pasos de rueda.



quiere ser cuidadoso con ella, se niegan a entrar las marchas. Hay que tratarla con decisión e incluso con dureza. Cima suele cambiar sin embrague, especialmente cuando sube marchas, ya que al reducir, prefiere embragar para evitar brusquedades en las transmisiones. Tiene un embrague cerámico de doble disco de carbono.

Tras unos cuantos kilómetros con Cima al volante, para calentar los neumáticos, nos pusimos a los mandos. Incómodos porque nuestra

talla no se ajusta a la del asturiano y cambiar la posición de los baquets es una operación más compleja de lo que parece, con los extintores entorpeciendo la operación.

Con el escape lateral introducido a mitad de temporada y con lo que se ganan algunos bajos, el ruido dentro del Clio es infernal. El motor es bastante elástico y sube de vueltas como todos los multiválvulas: como una máquina de coser. En apenas 10 segundos, ya estamos en sexta. Cuesta referenciar la veloci-

dad adecuada al paso de las curvas, porque su estabilidad es inimaginable. Cuando nos acercamos a los límites, el tren delantero tiende a salirse por la tangente, pero basta con levantar ligeramente el pie del acelerador para que el comportamiento sea absolutamente neutro. De todas maneras, conduciendo así no salen tiempos. Es un coche para conducirlo muy fino, evitando los desmadres y aprovechándose de su paso en curva para evitar dejarlo caer de vueltas. Con tener unos frenos fantásticos, no creemos que sea lo mejor apurar las frenadas, sino intentar dibujar las curvas con el mayor radio posible, sacrificando la espectacularidad.

Pese a no ser un coche de reacciones violentas, ni tener una dirección demasiado rápida, ni un autobloqueante tarado muy alto, lo cierto es que hay que tener una preparación física notable para aguantar un ritmo elevado durante más de un cuarto de hora. Hemos de confesar que al cabo de este tiempo, comenzamos a cometer errores de fatiga que en otros coches de estas características tardan más tiempo en aparecer. Ese día, a lo mejor, teníamos los biorritmos cruzados.

EL CLIO MÁS MODESTO
El Clio se conforma con una emisora para las labores de asistencia. Los relés y fusibles están siempre a la vista, por si se requiere una intervención rápida.



KIKO CIMA, EL MÁS PRIVADO DE LOS OFICIALES
El piloto asturiano aún no goza del estatuto de piloto oficial, aunque se lo merece.



Peugeot 309 GTI 16 V LAS GARRAS DEL LEÓN

TRAS la supresión de los grupo B, Peugeot inició el desarrollo de un grupo A como alternativa para pilotos privados y como coche de base para su utilización por los «Departamentos de Competición» de algunos países como España, Francia, Italia, Reino Unido o Alemania. No se trataba de hacer un coche vencedor, sino un coche carreras-cliente de aspiraciones más modestas.

Inicialmente, se trabajó sobre el 205 GTi, con motores de 1.600 y posteriormente 1.900. Cuando apareció el 309, la experiencia anterior se trasladó al modelo mayor que, aunque ligeramente más pesado, proporcionaba una mejor estabilidad y además permitiría en el futuro

+ Capacidad de tracción
- Reacciones bruscas

la utilización de un motor multiválvulas, no previsto para el 205.

En la actualidad, el 309 16 válvulas se encuentra en su fase de máximo y último desarrollo, por cuanto se espera que en 1994 aparezca el sustituto 306, con tracción a las cuatro ruedas, que tal vez marque el regreso de la marca del león al Mundial de Rallyes.

El motor es el XU 1.900 de 16 válvulas del grupo PSA, que de serie proporciona 160 caballos (en el Citroën BX, Peugeot 405 y 309) y que se ha subido hasta 205 caballos, pero comprometiendo su fiabilidad, que es el punto débil del coche. La temperatura siempre está rozando el límite de lo tolerable.

Se acopla a una caja de cambios de seis velocidades desarrollada por ZF, enormemente robusta y fiable. Cuando apareció esta caja, en las versiones de ocho válvulas, no podía acoplarse al grupo corto, por lo que los desarrollos eran inadecuados para los rallyes.

Ahora, con un grupo 13/68 la cosa cambia, y con una punta de 160 (20,4 kms/h cada 1.000 rpm.) y relaciones cerradas, está perfectamente adecuada a su utilización deportiva.

Los discos de frenos son los mismos que utilizaba el Turbo 16, tanto en el eje delantero como en el trasero, con los delanteros ventilados y pinzas con cuatro bombines. Detrás, se conforma con discos macizos y dos bombines por rueda. Un equipamiento más que sobrado, que detiene los 860 kilos (en vacío) del coche en poquísimos metros.

La dirección, asistida, es demasiado rápida a nuestro juicio, con tan sólo una vuelta y 2/3 entre topes. Afortunadamente, el autobloqueante esá tarado sólo al 60 por ciento, porque si no, con una dirección tan rápida, correríamos el ries-



AGRESIVIDAD Y EFICACIA
Para llevar el Peugeot al límite hay que conducirlo con decisión.



go de salirnos por el interior de las curvas al menor despiste.

Ya al volante, la primera sensación es la de espaciosidad. Frente al Corsa o el Clio, el 309 nos parece grande y con excelente habitabilidad. La disposición de los pedales y volante, correcta para nuestro tamaño. Tras un breve periodo de adaptación, enseguida comenzamos a probar la eficacia del Peugeot. La primera impresión es que se trata de un verdadero coche de carreras; en esto se diferencia notablemente de los otros grupos A de tracción delantera. No es un coche que se deje dominar con facilidad y los

errores en el trazado (demasiado fáciles para nosotros, por la rapidez de la dirección) se transforman en reacciones bruscas. No se puede perder la concentración ni por un instante, porque el 309 avisa poco. Pero, eso sí, en cuanto las cosas van saliendo bien, su eficacia es notable. Su mejor virtud es que la potencia se pasa al suelo sin aparentes pérdidas de tracción; ni siquiera en las curvas más cerradas se nota esta pérdida. Imaginamos que debe ser un coche excelente con suelo mojado y bien calzado o, al menos, debe compensar su motricidad, a su menor progresividad.

La caja de cambios es eficaz, pero más imprecisa de lo habitual en competición. Eso pese a disponer de sincronizados en todas las marchas. Hay que tratarla con decisión, pero el «pasillo» de la derecha del todo, donde encontramos la 5ª y la 6ª marcha, es difícil de encontrar, con lo que el paso de 4ª a 5ª lo fallamos más veces de las que deseáramos. Cuestión de hábito.

Impresionantes los frenos. Las apuradas de frenada llegan a dar escalofríos y podríamos haber llegado más al límite si no fuera por una clara tendencia a descolocarse. Ya nos advirtió Pedro Cascales, el responsable del equipo, que el repartidor de frenada estaba tarado para el gusto del piloto Capi Saiz, con mucha frenada detrás, que con la grava que había en el tramo en que probamos descolocaba el coche más de lo que deseáramos.

Como balance, el 309 es un coche muy serio, capaz de los mejores resultados siempre que sea conducido por un piloto de mucha talla. Después de conducirlo comprendemos perfectamente la progresión de Delecour y el largo periodo de transición de su piloto de esta temporada española.

CON NUESTROS COLORES
Durante las últimas temporadas, el Peugeot oficial ha sido patrocinado por Motor 16. El año próximo será, sin duda, uno de los favoritos al certamen, con Moratal al volante de nuevo.



UN VERDADERO COCHE DE CARRERAS
La mejor virtud del Peugeot 309 es su asombrosa capacidad de tracción.

QUEREMOS SABER
Con la ayuda de los mecánicos, procedimos a instalar el Correvit en los coches de carreras, para conocer realmente sus posibilidades y las auténticas prestaciones.



CONCLUSIONES

CONducir cualquiera de estos tres coches es una aventura fascinante. Probablemente, para la mayoría de los mortales, incluidos un gran número de conductores experimentados e incluso practicantes deportivos, más fascinante que conducir un auténtico grupo A de 350 caballos, turbo y tracción a las cuatro ruedas. Por una sencilla razón: porque estos «pequeños» coches de dos ruedas motrices se dejan conducir con cierta lógica y se pueden acercar a los límites de su capacidad y eso es



LA VELOCIDAD NO LO ES TODO
Los valores de recuperación son las cifras más significativas en los coches de rallyes. A la derecha, el motor 1.800 del Clio de 16 válvulas grupo A, que deberá ser sustituido por un dos litros a mitad de temporada.



la competición, pero en el que, si tenemos algún tipo de aspiraciones, no debemos permanecer demasiado tiempo, porque enseguida obtenemos de este coche todo lo que podemos aprender.

El Peugeot es el más deportivo de todos ellos. Asusta pensar en sus posibilidades y en los riesgos que hay que asumir para llevarlo al límite, pero, en manos de un piloto como Moratal, puede permitirse el lujo de luchar contra un BMW M-3, con casi 100 caballos más. Casi lo mismo puede decirse del Clio. Pero si el Peugeot destaca por su conjunto, en el que no hay apenas fallos, el Clio logra su eficacia gracias a una agarre proverbial. Si el futuro motor de dos litros logra proporcionarle los caballos que le faltan, el Clio será, sin duda, el coche a batir.

A esta lista habrá que añadir otros aguafiestas. No hay aún nada decidido, pero se anuncian el Fiat Tipo y el BMW 320 y, a más largo plazo, los Seat Ibiza, Citroën ZX y Rover 400. Pero eso es ya otra historia, como la de la generación de los auténticos pequeños. ○

José María Cernuda

El Campeón cambia de equipo

SAINZ, A LANCIA

A pesar de que algunas indiscreciones antes del Rallye de Cataluña estuvieron a punto de acabar con un principio de acuerdo entre Sainz y Lancia para afrontar unidos el Mundial 1993, el piloto español conducirá para la marca italiana la próxima temporada.



LA imposibilidad de la continuación del patrocinio de Repsol al Toyota Team Europe el año que viene, ha culminado con la salida de Carlos Sainz del equipo de Ove Andersson.

Una oportunidad como piloto oficial primero y como número 1 indiscutible después, trece victorias en el Mundial y dos títulos de Campeón del Mundo de Pilotos. Tal es el resumen del paso de Carlos Sainz por el Toyota Team Europe. Un equipo donde el madrileño ha sabido ganarse la confianza y cariño de sus mecánicos e ingenieros, después de unos inicios en los que todos lo veían como un niño bien, recién llegado, que todavía tenía que demostrar algo en el Mundial. La decisión ha sido triste, pero Carlos Sainz lo intentó hasta el último momento.

La respuesta que Ove Andersson trajo de Japón la misma noche en que diera comienzo el RAC Rallye de Inglaterra no fue satisfactoria. El reconocimiento de las conversaciones, pasando por alto la opción de dos años más de esponsorización que tenía la firma petrolífera española Repsol, creó un grave conflicto a Carlos Sainz, dispuesto a seguir unido a la empresa que había creído en él desde el principio. El seguimiento de las mismas provocó un enorme enfado entre los hombres cercanos al piloto español en Australia, a lo que se vino a sumar la firma de Didier Auriol por el equipo Toyota.

Una llamada desde Madrid al helicóptero de Claudio Bortoletto durante la segunda etapa del rallye Sanremo confirmó la ausencia de contrato alguno con pilotos para 1993, ante el futuro incierto que presentaban los planes de la marca italiana para la temporada siguiente tras el anuncio expresado, una vez más, por Lancia de abandonar por completo su presencia en el Campeonato del Mundo. Todo, sin embargo, podía hablarse.

Motor 16 / 147

FICHA TÉCNICA

	CORSA	309	CLIO
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea (79 x 81,5)	4 en línea (83,5 x 88)	4 en línea (82,6 x 83,5)
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.927	1.790
Nº válvulas por cilindro	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección Motronic	Inyección electrónica
Compresión	11,4 a 1	11,7 a 1	12,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	160 cv	205 cv/7.700	200 cv/7.200
Par máximo / r.p.m.	n.c.	21,5 mkg/6.500	21,0 mkg/6.200
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema de dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos delanteros	Discos vent. de 290	Discos vent. de 247	Discos vent. de 315
Frenos traseros	Discos de 260	Discos vent. de 247	Discos vent. de 225
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Semirígida	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
Peso en orden de marcha (kg.)	780	860	845
Largo (mm)	3.620	4.051	3.709
Distancia entre ejes (mm)	2.340	2.469	2.470
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,3	5,8	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	155,1	174,6	169,9



RECIBIMIENTO TRIUNFAL
En la fotografía superior aparecen Carlos Sainz y su copiloto, Luis Moya, saludando a todos aquellos habitantes de Madrid que acudieron a felicitarlos.



UNA IMAGEN QUE SE REPETIRÁ EN 1993
La aparición de Castrol en el Toyota Team Europa ha propiciado la firma de Carlos Sainz por Lancia, que aparece en la foto superior conduciendo un vehículo de la marca.

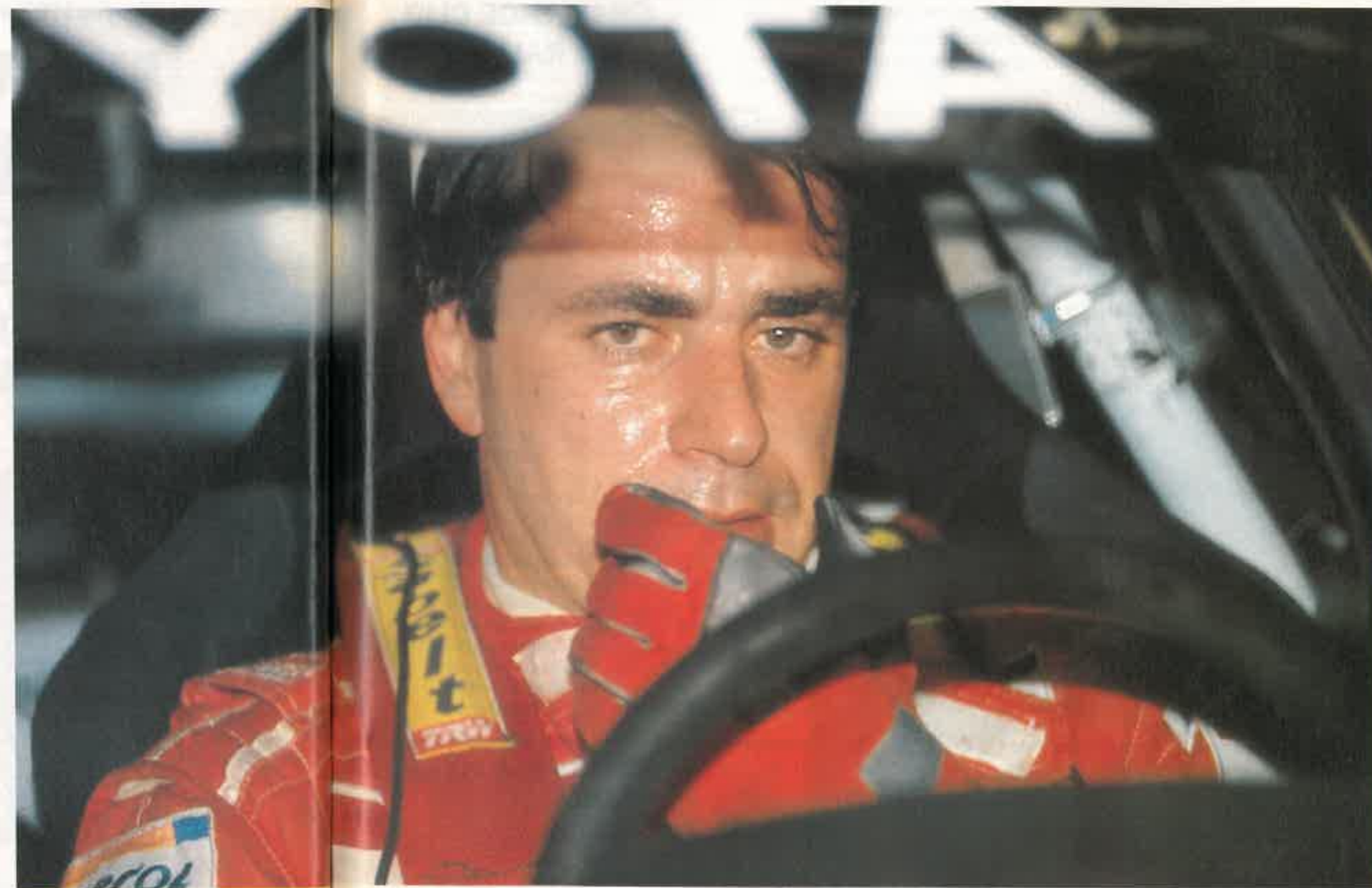


La existencia de conversaciones previas de Juanjo Lacalle con la firma de bebidas Martini & Rossi en España facilitaba todo el tema y las partes implicadas se pusieron a trabajar para la probable y feliz consecución de un acuerdo. Todos los elementos de la reacción química estaban dispuestos y sólo faltaba la puesta en acción de un catalizador llamado Carlos Sainz. A Lancia, la llegada de un piloto carismático como el español podría detener en parte la desmantelización de Abarth en beneficio del programa Alfa Romeo en el campeonato de velocidad alemán, a la vez que se aseguraba la presencia de Martini & Rossi como patrocinador. La importancia del mercado español para la marca italiana, donde la pérdida de penetración es casi tan importante como en Italia, y el así mismo vasto mercado productivo y de consumo para la firma internacional de bebidas, hacía que en la víspera del Rallye Cataluña-Costa Brava se concretasen una serie de puntos entre Juanjo Lacalle, Roberto Angiolini (Jolly Club) y Ninni Russo (Lancia) en el hotel Santa Marta de Lloret de Mar. Todo estaba a la espera de lo que ocurriera con Toyota.

Sin embargo, las indiscreciones a la prensa italiana, primero, y nacional después, pusieron en graves dificultades a Carlos Sainz y Juanjo Lacalle frente al matrimonio Andersson. La existencia de un contrato firmado y su incumplimiento por alguna de las partes podría crear grandes problemas financieros. Todo quedaba pendiente de una ruptura inmediata de relaciones del Toyota Team Europe con Castrol o ante la continuación, la posible anulación del contrato firmado en verano por el piloto español con la firma japonesa acogéndose a su condición de piloto Repsol, para lo que los abogados de la empresa española se pusieron a trabajar con distintas posibilidades y lugares de presentación de un posible pleito.

El enfado de los hombres de Repsol ha sido evidente desde un primer momento ante la falta de tacto y de consulta de Ove Andersson. Que nadie en estos meses les hubiera hecho saber su intención de contar con otro patrocinador, no ligado a un piloto como era el caso, y que, por ejemplo, en Chester existiesen cinco habitaciones reservadas a nombre de la firma de lubricantes Castrol, eso sí, a sus expensas, debía resultar difícil

de explicar. El expiloto de rallyes sueco trataba de salvar, nadie sabe todavía como, una situación en la que como primer caramelo había ofrecido al Campeón del Mundo de Rallyes 1990 y un casi seguro campeón del mundo 1992, Didier Auriol, título que posteriormente pasaba a formar parte del palmarés del primero. La cosa se complicaba a ojos vista. Si primera-



mente se habló de formar un equipo Toyota patrocinado por Repsol para Carlos Sainz y otro Castrol para Didier Auriol, algo totalmente impensable desde el más obtuso punto de vista de marketing, finalmente se llegó a hablar incluso de aceptar en círculos de la firma inglesa la presencia de los logotipos de ambas firmas en el Toyota del español.

Pero Repsol no aceptó eso en ningún momento. Si Carlos Sainz había apostado fuerte por Repsol, la empresa nacional hizo lo mismo por el piloto español. Si la propuesta de un copatrocinio al cincuenta por ciento entre Repsol y Martini, expresado en un dibujo del Lancia HF Integrale, no convenció a los dirigentes de la firma española, éstos reaccionaron inme-

diatamente, poniendo sobre la mesa en Milán su incondicional apoyo (alrededor de 500 millones de pesetas) como patrocinador único del Lancia HF Integrale de Carlos Sainz en 1993. El equipo deberá correr un total de diez pruebas del Campeonato del Mundo de Rallyes. Así mismo, Repsol actuará como copatrocinador junto a la lotería Totip en el vehículo

del piloto italiano Andrea Aghini. Por su parte, el Jolly Club pasará como concursante a denominarse Jolly Club Repsol, como ya fuera hace veinticinco años, cuando la escudería milanesa preparara los Lancia Fulvia HF de Alberto Ruíz Giménez y Eladio Doncel, y recabará la asistencia técnica de Lancia para el desarrollo técnico del HF Integrale, un vehículo ganador

todos han sentido siempre una gran admiración. Y basta sólo pensar quienes fueron los primeros que aplaudieron al piloto español cuando en el podio del Rallye Sanremo de 1990 conquistó su primer título mundial.

Igualmente, Lancia seguirá contando, además, con Michelin y esos milagrosos neumáticos ATS por los que Carlos Sainz ha suspirado tanto en

las últimas temporadas y que le han evitado exprimirse al máximo en las trazadas durante toda la temporada para evitar fatídicos pinchazos.

¿Se acuerdan ustedes de aquello de que a Carlos Sainz le gusta apostar a caballo ganador? Pues ya tiene su confirmación.

MUCHAS DUDAS
Carlos Sainz tuvo que decidir su futuro mientras luchaba por el título mundial.

Esteban Delgado

Terrorífica ley antitabaco

El automovilismo en Francia atraviesa un mal momento; debido a una rigurosa ley antitabaco corren peligro de desaparecer la mayoría de competiciones internacionales que se disputan en el país vecino, desde el Gran Premio de Fórmula 1 a las 24 Horas de Le Mans, pasando por el Rallye de Córcega o el París-Dakar. Mucho después de que la sentencia del tribunal de Quimper condenara a Williams a pagar una multa, de aproximadamente setecientos millones de pesetas, y a Renault de cien millones, por haber infringido la ley antitabaco durante el Gran Premio de Francia del pasado año.

En el mismo caso podría encontrarse Citroën, que lució los colores de Camel, su principal patrocinador en el París-Moscú-Pekín. En el caso de no pagar las multas impuestas, las autoridades están dispuestas a llegar a las últimas consecuencias y si es necesario embargar los bienes de los equipos multados. Es más, van más allá y están dispuestos a iniciar acciones legales contra cualquier deportista no francés que luzca publicidad de marcas tabaqueras en Francia.

Con todo esto, la FISA ha amenazado a la Federación Francesa, de la que Jean Marie Balestre es su máximo representante, con no autorizar ninguna carrera de carácter internacional en Francia, a no ser que dé garantías de que ningún equipo pueda ser objeto de acciones judiciales.

La reacción en contra de esta ley ha sido unánime por parte de todas aquellas personalidades ligadas al deporte del automovilismo. Balestre, que solicitó una reunión urgente con el primer ministro, Pierre Bérégovoy, no ha dudado al afirmar que si en Francia esta ley se lleva hasta su último extremo, el automovilismo podría llegar a desaparecer. Es más, llegó a decir que el futuro automovilístico de Francia está en juego. Jean Todt, patrón de la firma Peugeot-Talbot Sport, declaró al conocer la decisión del gobierno que es una locura y que es impensable que Francia, un país de grandes constructores, se quede sin Gran Premio de Fórmula 1, o lo que es más grave, sin las míticas 24 Horas de Le Mans o cualquier otro tipo de prueba puntuable para algún Campeonato del Mundo.



150 / Motor 16

A TODO GAS



CHALLENGE CLIO PARA RALLYES

Se conocen más detalles de la futura Challenge de Rallyes de Renault. Renault proporcionará un kit de grupo A para los Clio 16 válvulas, con un coste de cuatro millones de pesetas. Este kit, completísimo, proporcionará 180 caballos de potencia. Fasa proporcionará importantes ayudas a la compra, con una suma próxima al millón de pesetas, que irá pagando en función de las pruebas en las que se participe. En total, puntuarán 10 rallyes, sin que las pruebas canarias entren en el calendario. Los premios se concederán en función de la clasificación scratch obtenida y pueden llegar a duplicarse si se gana algún rallye. En resumen, la actividad deportiva de Renault se extenderá en el 93 en los siguientes frentes:

- Circuitos-Europa:**
 - Eurocup Clio-Elf
 - Eurocup Fórmula Renault
- Circuitos España:**
 - Copa Clio 16 V
 - Copa Clio Iniciación
- Rallyes España:**
 - Copa Clio

CITROËN A DAKAR

La marca francesa ya ha confirmado su inscripción en el primer raid del año. El Total París Dakar, que se celebrará del 1 al 16 de enero de 1993, contará con cinco Citroën ZX Rallye Raid, además de dos P4 de asistencia rápida, tres camiones 4x4 del equipo Georges Groine y siete camiones 6x6. Los integrantes del equipo no están aún totalmente definidos, pero lo que sí es seguro es que el recorrido volverá por su itinerario tradicional hasta Dakar a causa de la inestable situación de Angola y Nigeria.

MAL BALANCE EN ASIA PARA GENE

ESTE año no le han rodado las cosas muy bien a Jordi Gené en los G. P. de Fórmula 3 de Macao y Fuji. Si la pasada temporada en estas carreras logró el segundo y primer puesto, en esta ocasión, primero problemas de motor y segundo un toque con David Coulthard, le impidieron finalizar las carreras. En Macao, su monoplaza, del equipo West Surrey, no estuvo a la altura de las circunstancias. La rotura del motor

le impidió cruzar la línea de meta. En Fuji todo parecía que iba a cambiar, después de los entrenamientos oficiales logró la tercera posición, muy cerca de los primeros, y se mostraba satisfecho con el comportamiento de su vehículo. No dudaba al comentar que estaba en disposición de luchar por la victoria. Todo se acabó en la misma parrilla de salida, donde su coche quedó inservible al colisionar con el del escocés David Coulthard.



AUDI SPORT ACELERA

LAS conocidas inquietudes de Audi ante la Fórmula 1 vienen confirmándose últimamente, después de que el director deportivo de Audi, Dieter Bascher, y Ron Dennis se reunieran en Hockenheim para estudiar la posibilidad de que los McLaren dispusieran de un motor alemán en 1994. Por lo pron-

to, Audi ha registrado el nombre «Flecha de Plata» para un uso meramente exclusivo.

Por otra parte, Audi Sport competirá con dos 80 Quattro en el Campeonato francés de Turismos 1993. Estos coches equiparán un motor 2.5 y, como pilotos, Audi contará con Hans-Joachim Stuck y Frank Biela.

B R E V E S

♦ **McLAREN YA TIENE MOTOR**
Todo parece indicar que la escudería McLaren de Fórmula 1 ha desechado la margarina en la que se refiere a motores. Finalmente utilizarán el motor Ford Cosworth HB-10 Serie VIII, destinado a la escudería Ligier.

♦ **PROST, NO AL CERO**
Alain Prost no ha aceptado la decisión de llevar en su Williams-Renault el número «0» en el 93. Prost ha pedido a Williams la posibilidad de lucir en su monoplaza el número dos y que sea su compañero de equipo el que lleve el cero.

♦ **APELLIDO ILUSTRE FINALISTA**
Anthony Beltoise, hijo del célebre piloto Jean-Pierre Beltoise, vencedor del Gran Premio de Mónaco en el 72, ha sido el flamante finalista del volante Elf en el circuito de Magny Cours.



EL REGALO MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

Ahora en YAMAHA queremos celebrar contigo la inauguración de nuestras nuevas instalaciones. Acércate a un Concesionario Oficial y al comprar cualquiera de nuestras motos te hacemos AL INSTANTE un REGALO de hasta 50.000 plas.!. Sólo por preferir YAMAHA ¡ya tienes REGALO!

HASTA

50.000

PLAS.

- Promoción válida en Península y Baleares, hasta el 31 de Diciembre de 1992.
- Consulta la lista de REGALOS en los Concesionarios, según modelos.

TVR



YAMAHA

♦ **VENTA DE LIGIER**
Guy Ligier ha vendido las acciones de su escudería a Ciry de Rouvre, expropietario de AGS.

♦ **MINARDI CON FORD**
El equipo italiano de Fórmula 1 ha confirmado la utilización del motor Ford Cosworth KB-V10 Serie IV, sólo para el 93. También ha confirmado a Christian Fittipaldi como uno de sus pilotos para la próxima temporada.

♦ **REGAZZONI CONDENADO**
El ex piloto de Fórmula 1 Clay Regazzoni, ha sido condenado a pagar seis millones de libras por un tribunal italiano. La condena es debida a difamación, por unas declaraciones contra Agostino Tocchi (preparador del camión con el que Regazzoni participó en el París-Dakar del 86). Las injurias contra Tocchi aparecieron en el libro «El la corsa continua», del cual Regazzoni es autor.

♦ **HAWAI SIN GRAN PREMIO**
Los organizadores del Hawaii Super Prix han dado marcha atrás anulando la carrera del 24 de enero, a pesar de los tres millones de dólares invertidos en el circuito y los coches. Las razones de la suspensión son la situación económica y la falta de sponsors.



SENNA, PILOTO ARMADOR

AYRTON Senna Licensing es una empresa de reciente fundación, cuyo primer producto es el **Senna 417 Sport Cruiser**.

Se trata de un barco cabinado de 42 pies, construido en dos versiones, de dos o tres cabinas. Diseñado por **Tom Fexas** y construido en el astillero brasileño Fast Boats Construções Navais, puede equipar

dos motores diésel de 350 y 435 caballos, con una velocidad de 34 nudos. Fruto de la pasión que ha tenido siempre **Ayrton Senna** por la navegación, el 417 Sport se servirá bajo pedido y se espera construir inicialmente ocho unidades al año. La empresa de Senna cuenta con la asesoría de **Giorgetto Giugiaro** y **Jan Matthias**, de Porsche Design.

ARCARONS Y MAS, LISTOS PARA DAKAR

ARCARONS y Mas, que han creado un equipo, tienen ya definidos sus planes para el **París-Dakar**. Participarán con las Gilera monocilíndricas de 750 cc. y contarán con el apoyo técnico del equipo oficial **Gilera**, la misma infraestructura que permitió a **Picco** adjudicarse el último Rallye de

los Faraones. El decidirse por Gilera en vez de por **Yamaha**, se debe a que con la marca italiana no tienen que preocuparse de nada, mientras que con **Yamaha** deberían haber creado todo el equipo. **Arcarons y Mas** harán posible su participación en el Dakar gracias al apoyo de **Cepsa**.



S I N P E R D I D A D E T I E M P O



JESÚS PURAS
Campeón de España de Rallyes 1992

¿Misión cumplida?

-Con vistas al futuro, sí

¿Es verdad que tu máximo rival has sido tú mismo?

-No, han sido los canarios

¿Ha sido este título un mal menor?

-Es un paso importante en mi carrera

¿Y el 93?

-El Mundial como objetivo número uno.

¿Te conformarías con menos?

-Lo estudiaríamos. En todo caso

quiero seguir ganando pruebas

¿Qué te falta?

-Una temporada con nueve pruebas del Campeonato del Mundo

¿Es la tierra tu asignatura pendiente?

-He aprobado la reválida en Cataluña.

¿Tú también recordarás el año 92 ...?

-Por el título y por el Rallye de Cataluña

G.A. Cela

VIII MEMORIAL BETTEGA

LOS días 11, 12 y 13 de diciembre y coincidiendo con el **Motor Show de Bolonia** se disputará la octava edición de la carrera que se celebra todos los años en memoria de **Attilio Bettega**. Esta carrera, se disputará sobre un circuito mixto de asfalto y tierra de 1.050 metros. Siguiendo la fórmula de la persecución, en el Bettega se enfrentarán Subaru, Mazda, Lancia, Nissan, Ford, Toyota y Hyundai. En cuanto a los pilotos, estarán presentes entre otros: McRae, Vatanen, Carlsson, Auriol, Kankkunen, Fiorio, Blomqvist... El Campeón de España de Rallyes sobre Tierra, **Gustavo Trelles**, acudirá al volante de su Lancia Delta.



INDY, ¿AVENTURA EN EUROPA?

LOS últimos rumores llegados de Francia apuntan hacia Estados Unidos. Bajo un, por ahora, secreto proyecto, la poderosa **Indycar** (la fórmula 1 norteamericana) está estudiando sobre el terreno la posibilidad de extender sus actividades hasta el mismo viejo continente. El asunto se ha destapado ante las próximas reformas que experimentará el circuito de **Castellet**, en el sur de Francia, y que incluye un segundo trazado independiente y de forma oval, a la manera de los circuitos americanos. Con la participación la temporada que viene, por parte de **Nigel Mansell**, en este campeonato americano, parece que la Indy se va europeizando y, por lo que se ve, viceversa. Según las primeras fuentes, esta idea necesitaría, además del de Castellet, otros dos o tres anillos, que estarían ya estudiándose en **España e Inglaterra**.



CAMINO DE MALASIA

LA décimo cuarta edición del **Camel Trophy** ya está en marcha. En 1993 los equipos de los dieciséis países participantes recorrerán, del 3 al 25 de mayo, la provincia malaya de **Sabah**, al norte de la isla de Borneo. Veinte mil solicitudes de toda España se han recibido para participar en esta aventura y, de entre ellas, se elegirán los trescientos mejores candidatos que pasarán por una selección regional, de la que saldrán los diez mejores, que tendrán que demostrar sus cualida-

des en la **Selección final Peninsular** que tendrá lugar en Marruecos del 18 al 24 de enero. De Marruecos saldrán los cuatro mejores y, tras un periodo de entrenamiento en las instalaciones de **Land Rover** en Gran Bretaña, pasarán a la gran prueba final, junto con los seleccionados del resto de los países participantes, que en esta ocasión tendrá lugar en Toscana, Italia. De allí saldrán los dos integrantes del equipo, que representará a la península en el **Camel Trophy Sabah '93** en Malasia.



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.**



Cambio de guardia

POCO tiempo después de haber sido nombrado responsable de las relaciones internacionales de General Motors, **Lou Hughes** -que fuera presidente general de Opel y después de GM Europa- nos decía que Detroit necesitaba un mayor número de hombres del automóvil más que expertos en economía. Con sólo 43 años, Hughes no llegó a decirnos que en Detroit se necesitaban también hombres más jóvenes, hubiera sido el colmo: **Jack Smith**, el director general tiene 54 (normalmente a un puesto así se accede sobre los sesenta años), y el mismo Smith se ha rodeado de hombres más jóvenes que él. **Harry Pearce**, responsable jurídico del grupo tiene 50, **Richard Wagoner Jr.**, jefe financiero, 39, sin contar al propio Hughes. Completando la revolución que comenzara en abril y se rematará en noviembre, GM ha conseguido la dimisión de los hombres que el antiguo presidente Bob Stempel, él también dimisionario después de 27 meses a la cabeza, había nombrado: **Lloyd Reuss**, antiguo director general, Robert Schulz, vicepresidente general de Hughes Electronics y **Alan Smith**, antiguo responsable financiero del grupo. Jack Smith es el primer patrón de GM que después de 34 años no es también presidente general del grupo, función que ha reservado «provisionalmente» para uno de sus administrativos y principal defensor, John G. Smale, de 66 años, que fuera antes presidente

general de **Procter & Gamble** y conocido como uno de los ejecutivos con peor carácter del mundo. A Jack Smith, que debe su rápida ascensión a los excelentes resultados que obtuviera en GM-Europa, desde ahora segundo grupo europeo, no le falta ni dinamismo ni buen humor, el día que fue nombrado director general del grupo más importante del mundo le dijo a su hermana: «Alguien ha debido equivocarse. Me han nombrado **director general de GM**». Pero todo nos hace pensar que él es el primero en querer demostrar al mundo que el consejo de administración de GM no se ha equivocado en elegirlo a él para dirigir un grupo que ha perdido 4.500 millones de dólares (500.000 millones de pesetas) en 1991 y seguirá bastante tiempo en números rojos («obtendremos beneficios a finales de 1993»), un grupo que no ocupa más que una tercera parte del mercado americano y su productividad es claramente inferior a la de **Ford o Chrysler** y que ha declarado su intención de cerrar 21 fábricas y de despedir a 80.000 de sus 360.000 empleados en los Estados Unidos, llegando incluso a proponerle la jubilación a hombres de 50 años. Al mismo tiempo, Chrysler sustituye a Iacocca por **Bob Eaton** y en Ford prefieren a **Alex Trotman** de 59 años que a Allan Gilmour.



Edouard Seidler



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

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



Proveedor de primeros equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 72.02.00
Apertado 5067 • Telefax 720216
Telegramas: Filros Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





**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

EXTRA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

8 de diciembre 1992

Núm. 477 • 350 ptas.

Prueba de 30.000 Kilómetros
VW GOLF GTI



**BMW 325 i
CABRIO**

**PARA EL
VERANO**



**AL VOLANTE
ALFA ROMEO
155 Q4**



**RENAULT SAFRANE
YA TIENE PRECIO**



**FERRARI 250 GT
SUBASTADO EN
100 MILLONES**

Coleccionable
DOSSIER
PEQUEÑOS
UTILITARIOS

