

SEMANAL Motor 16

GRUPO

15 de diciembre 1992

Núm. 478 • 350 ptas.



Llegará a España en Primavera

FORD MONDEO



**HONDA ACCORD: EL NUEVO
JAPONES HECHO EN EUROPA**



**BMW M3: 286 CABALLOS
Y 250 KILOMETROS / HORA**

AL VOLANTE

PONLE RUEDAS A TUS SUEÑOS.



PIRELLI

SIENTE LA CONDUCCIÓN.

Motor 16



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

Director: Manuel Doménech

Director adjunto: Cigi Corbeta. **Subdirector:** José María Ceruda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M. Jesús Benoit (Información) Víctor Pichón (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Azo (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garth, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Mató, 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 Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballasta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañas (Pruebas); Enrique Liora (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autorización:** José M. Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

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

Publicidad: **Director Comercial:** Juan Antonio Suenzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, M. Jesús Sánchez y Eduardo Abum. **Coordinador de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rull. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Luján. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 3, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 4º Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Antiguo Rincón de Valencia, 58, 1º 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 82.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Román, 26. 28037 Madrid. **Imprenta:** Letrae Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 4. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1998. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Distribución controlada por OJD.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurato, 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



28
Porsche
968 CS.

PUNTO DE MIRA	6	Lada Samara 1.5 4p.	60
SU CASO	14	FUERA DE SERIE	68
AL VOLANTE	16	I-DE-A Grigua	
Nuevo Honda Accord		ACTUALIDAD	72
BMW M3	22	Premios Válvulas	
Porsche 968 CS	28	de Motor 16	
LO ÚLTIMO	34	PRECIOS	77
Ford Mondeo		MOTOS	106
Honda NSX	36	Yamaha XV 750 Virago	
Toyota Caldina	38	GENTE SOBRE RUEDAS	110
FRENTE A FRENTE	42	Pedro Martínez de la Rosa	
BMW 520i 24v/Saab		DEPORTE	114
9000 CDI 2.3 16v		Carrera de Campeones	106
A FONDO	52	A todo Gas	120
Citroën XM Turbo CT		FIRMA DE LA CASA	122
		Yamaha	106
		XV 750	
		Virago.	



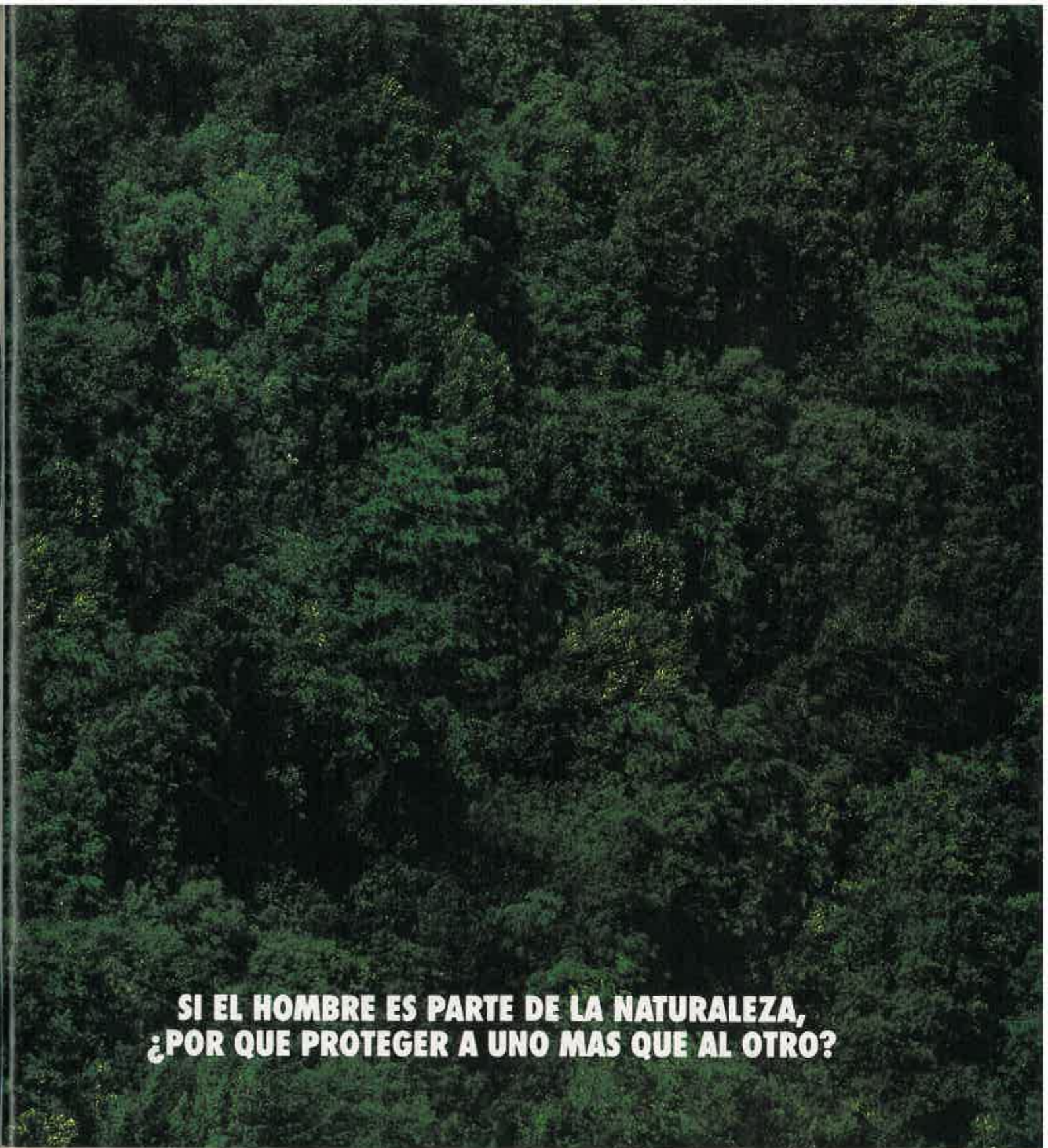
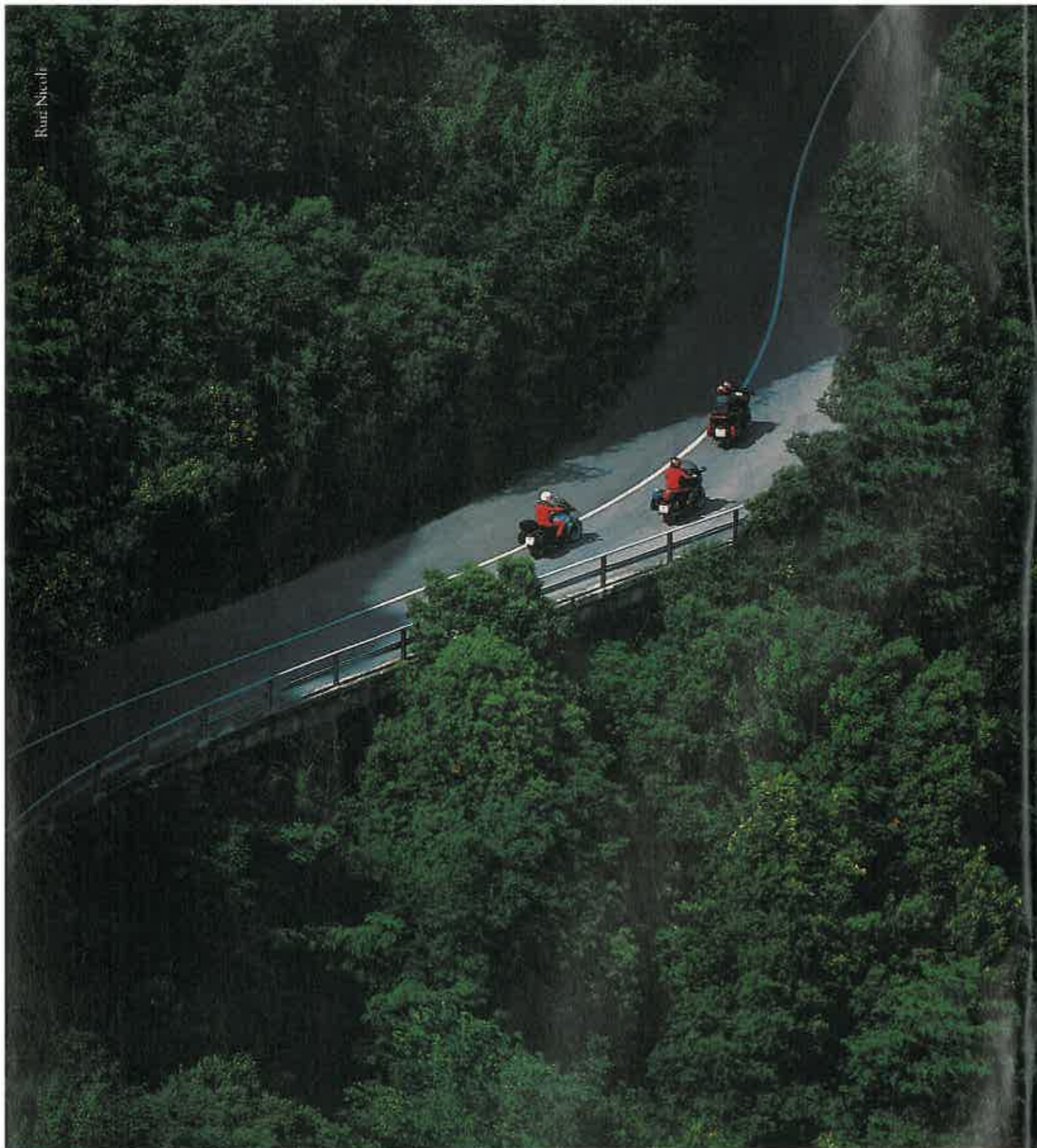
68
I-DE-A
Grigua.



Atención

Los productos exclusivos que Motor 16 ofrece a los poseedores de su tarjeta y que publicamos en el número 477, con fecha de ocho de diciembre, son válidas para todo este mes.

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



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

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



BMW desarrolló el primer ABS para motocicletas.

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

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

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

Y, por encima de todo, la Natura-

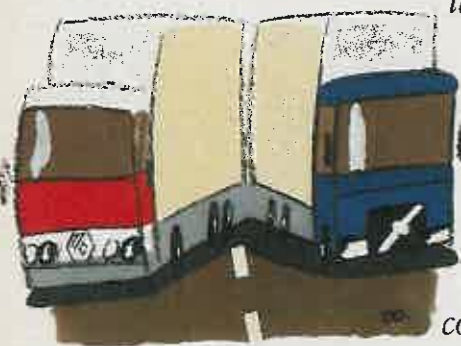
leza le dotó de responsabilidad. La misma responsabilidad que tienen los ingenieros al construir motocicletas, proteger al hombre y a su entorno. Proteger el placer de conducir.



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

Prohibido el paso

LOS protagonistas de nuestro comentario son los **camiones**; perjudicados por una serie de medidas que en su contra se van a aplicar en el continente europeo. El primer país en «prohibir el paso» a los camiones va a ser Austria, muy mentalizada por la creciente preocupación de preservar, a toda costa, el medioambiente; aunque tampoco ha sido ajeno al caso el hecho de empezar a estar atenta al desgaste de las infraestructuras. Para todo ello han puesto en marcha un curioso -y ya veremos si efectivo- sistema de control de tránsito para los camiones que entrará en vigor el año que viene, y que se denomina «contami-puntos». Consiste en un plan a diez años destinado a reducir las emisiones nocivas mediante la concesión de un número determinado de «contami-puntos» a los países que normalmente tienen camiones circulando por las autopistas austriacas. Para poder controlar el consumo de esos curiosos puntos, los camiones que entren en Austria deberán estar provistos del certificado que acredite su nivel de emisiones y



la correspondiente tarjeta «contami-puntos», que será sellada cada vez que se cruce la frontera. Como ejemplo, un camión matriculado antes de 1990 consumirá 16 puntos por viaje. Las autoridades austriacas piensan conceder, en 1993, 1.270.000

contami-puntos, de los cuales 510.000 serán para Italia y 482.600 para Alemania. Lo poco que queda será para el resto de los países. Lo más preocupante es que para el año 2003 se piensa reducir esa cantidad en un 40 por ciento, por lo que los transportistas tendrán que renovar sus flotas para atender a las normativas vigentes. A España, con un parque muy anticuado, le puede crear un grave problema.

Por otro lado la Comisión de Bruselas de la Comunidad Europea ha presentado su Libro Blanco del Transporte, que ataca directamente al transporte en carretera. Si actualmente mueve un 70 por ciento de las mercancías, deberá bajar al 40 por ciento, con un claro perjuicio para las empresas de transportes y para los fabricantes de vehículos industriales. En definitiva, todos quieren prohibir el paso a los camiones.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A



NISSAN TERRANO 4X4 DEL AÑO

EN la elección del vehículo de todo terreno del año, que organiza la revista especializada «Sólo Auto 4x4», el triunfador en la edición 93 ha sido el **Nissan Terrano 2.7 TD** con carrocería de cinco puertas.

En esta ocasión llegaban a la semifinal el Bertone Freeclimber II, Opel Frontera Sport 2.0i, Toyota Four Runner V6 y el Nissan Vencedor. Cuatro modelos muy dispares entre sí, que llegaron a la semifinal tras ser elegidos por los lectores de la revista organizadora.

La diferencia de características entre estos cuatro coches, pusieron realmente difícil la elección a los miembros del jurado, entre los que MOTOR 16 estaba representada. También formaron parte del jurado otros miembros de diferen-



tes medios de comunicación, los pilotos Miguel Prieto y José María Ginés y dos lectores de «Sólo Auto 4x4» elegidos por sorteo.

El veredicto final se obtuvo después de someter a los cuatro finalistas, durante dos días y más de cuatrocientos kilómetros, a las más duras pruebas, en las que se alternaron todo tipo de firmes: autopista, carreteras muy viradas y bacheadas, pistas de tierra rápidas, vadeos de ríos y zonas de trial.

Al final y por un escasísimo margen de puntos sobre sus rivales, resultó elegido «Todo Terreno del Año» el Nissan Terrano 2.7 TD.

Un modelo que, según la opinión del jurado, era el más versátil del grupo. También jugó en su favor su **elaborada mecánica**, de los cuatro era el único diésel que, además de ofrecer unas buenas prestaciones, debido a su bajo consumo permite una autonomía, fuera de carretera, bastante elevada.

S E M A F O R O S



El aparcamiento subterráneo de la Plaza de Oriente madrileña es el cuento de nunca acabar. Comienzan las obras; las paralizan por supuestos yacimientos arqueológicos; las reanudan y ahora la **Asamblea** veta su construcción, recomendando que se efectúe un estudio del subsuelo y otro arqueológico. ¿Es que acaso se han iniciado las obras sin ningún estudio previo? Mucho nos tememos que, una vez más, la irresponsabilidad del Ayuntamiento haya alcanzado estos niveles. Esperemos que no haya ocurrido nada irreparable.



Una inteligente labor coordinada entre el Ayuntamiento de Barcelona y los comerciantes permitirá la mejora sustancial del tráfico en el centro de la ciudad durante los días de Navidad. Actuando en varios frentes, como la gratuidad de los parkings públicos durante determinadas horas, el incremento de la presencia policial y el refuerzo de los medios de transporte colectivo, se demuestra una vez más la imaginación de los responsables del Tráfico. La pena es que iniciativas así casi nunca son imitadas por otras ciudades.

◆ PESIMISMO ENTRE LOS VENDEDORES

La asociación de vendedores de automóviles, GANVAM, celebró días atrás su reunión anual. En el transcurso de la asamblea, Ruíz Mata, presidente de la asociación, se mostró hondamente preocupado por el futuro del sector, que, ante la escasa ayuda de la Administración y la difícil coyuntura económica, será testigo del cierre de numerosos negocios.

◆ CAMBIO DE NOMBRE

En 1983, el fabricante de neumáticos japonés Bridgestone compró la compañía americana Firestone y el pasado mes de abril, con la inyección de diez mil millones



de pesetas, Bridgestone se hizo con el control efectivo de la filial española Firestone Hispania. Consecuencias de estas compras es el cambio de nombre de la filial española que pasa a llamarse Bridgestone-Firestone Hispania.

◆ PELIGRA LA ASOCIACIÓN DE DAF CON RENAULT

Los problemas financieros del fabricante holandés de vehículos comerciales, DAF, están poniendo en peligro su asociación con Renault, sociedad creada en 1990 para la producción conjunta de una nueva generación de furgonetas.

Turín

Giancarlo Perini

► **UN CROMA PARA EL 93**
Fiat remodelará a lo largo del próximo año 93 su modelo más alto de gama, el Croma, que en su parte exterior lucirá una nueva parrilla. En el apartado mecánico destaca un nuevo motor de dos litros y 16 válvulas con Inyección Motronic, que desarrolla 140 caballos. Esta nueva versión utilizará, además, discos delanteros ventilados y llantas de 15 pulgadas.

prueba fue excelente, permitiendo la apertura de las puertas y sin apenas deformación en el área de los pedales. Lo que no nos cuentan es si alguien lloró al ver destrozarse un Bugatti contra un muro de hormigón.

► **EL DELTA CELEBRA EL TÍTULO MUNDIAL**
Si el pasado año Lancia sacó al mercado una versión limitada



► **BUGATTI, MIO CARO**
El Bugatti EB110, posiblemente el coche más bonito del mundo, prosigue en su fase de desarrollo. Acaba de superar holgadamente el test de choque a 60 kilómetros por hora, necesario para su homologación europea. El resultado de la

del Delta Integrale, llamada Celebration, para festejar la quinta victoria en el Mundial de Rallyes, la sexta victoria lograda este año dará pie a una nueva versión denominada HF-6 de la que se harán sólo 310 unidades cuya venta está prevista en el mercado italiano.

Tokio

Daniel Monteverde

► **TOYOTA Y NISSAN AJUSTAN LA PRODUCCIÓN**
Toyota y Nissan han recortado su producción en octubre, que en el primer caso supone una caída del 9,1 por ciento y, en el segundo, un 13 por ciento. Los resultados de las ventas en el mercado doméstico reflejan una tendencia similar, con descensos del 14 y 23 por ciento. Sin embargo, la producción fuera de las fronteras japonesas (USA y

Gran Bretaña), tuvo una tendencia alcista del 9 y 21 por ciento respectivamente.

► **MÁS VERSIONES PARA EL SUZUKI SWIFT**
La marca japonesa Suzuki ha lanzado una nueva versión de su popular Swift, destinada a los jóvenes y bautizada a Elleste, porque incorpora la decoración de esta prestigiosa marca de prendas deportivas.

POSTES MAS SEGUROS

DURANTE la XIX Semana Internacional de la Carretera, se presentó un revolucionario poste flexible fabricado en la ciudad europea de Succia y que está llamado a aumentar de forma, muy considerable, la seguridad de los conductores en las carreteras.

Mientras que un poste convencional detiene el vehículo prácticamente en el acto, con deceleraciones de 20 a 50 g (un g equivale a una deceleración de 9,8 metros por segundo al cuadrado, equivalente a la aceleración de caída de los cuerpos), el flexible proporciona deceleraciones inferiores a 2,5 g, que en realidad no representa un especial riesgo para los ocupantes que viajen en un vehículo si llega a darse un caso de colisión.

Este poste, bautizado con el nombre de **ESV**, será pronto importado a nuestro país, donde se calcula que alrededor de 150 personas fallecen y otras 2.500 resultan heridas todos los años, a consecuencia de impactos contra postes rígidos.

El poste será importado en España por la firma Bionda S.A. para su inmediata comercialización.



AGUJEROS EN PARIS

EL Ministerio de Infraestructuras francés ha aprobado un proyecto para ampliar la capacidad de circulación del segundo cinturón periférico de París, actualmente en construcción, y que se espera que entre en servicio entre 1994 y 1996, según los tramos. Lo más revolucionario del proyecto lo constituyen dos túneles de peaje. El primero de ellos de ocho kiló-

metros de longitud entre Orly y Fresnes, reservado exclusivamente a vehículos pesados. El segundo, de diez kilómetros, entre Pont Colbert y Pont de Chatour, para turistas y construido en dos niveles, con **tres carriles** en cada sentido por cada uno de ellos; en total doce carriles. El precio del peaje de este último túnel será entre 25 y 30 francos (de 500 a 600 pesetas).

GOBIERNO VERDE

EL gobierno francés no se ha conformado con acatar las leyes internacionales antipolución y legislar sobre su aplicación. Desde el día 1 de octubre la administración subvenciona la compra

de los coches catalizados con la suma de **2.000 francos** (42.000 pesetas), sumándose ésta a la serie de ventajas económicas que supone el utilizar vehículos de bajo índice de contaminación.

EL AUTOMOVIL A DEBATE

EL director general del grupo Rover, **John Towers**, fue el encargado de abrir el círculo de conferencias que, sobre el desafío Industrial Europeo, tendrá lugar en Madrid hasta el mes de marzo. En su intervención, Towers analizó la industria mundial del automóvil, en especial su dimensión europea, asegurando que el sector está experimentando fuertes cambios y se enfrenta al doble reto de producir coches con niveles de prestaciones similares a las que los japoneses ofrecen en Europa y hacer frente al exceso de capacidad. Así mismo se refirió a cómo su propia empresa se prepara para hacer frente a la **gran presión competitiva** que se presenta en los próximos años. Towers también habló de la situación del mercado español del automóvil y del lugar que su grupo ocupa en ese mercado, un mercado dinámico en el que la industria nacional se refuerza pero en el que Rover tiene muchas esperanzas.



Otro hombre del automóvil, **Cesare Romiti**, consejero delegado de Fiat, será el ponente de la siguiente conferencia, el 15 de enero, con el título «Perspectivas de la industria europea del automóvil de cara al mercado único».

E N V O Z B A J A

REPSOL, CREMA BRONCEADORA

La firma **Castrol** ha realizado un estudio de mercado para cuantificar el grado de conocimiento de la marca Repsol en Gran Bretaña. Ambas firmas petroleras están interesadas en el patrocinio del coche de **Carlos Sainz** y se especula con la posibilidad de que entren juntos en el juego. Pues bien, el resultado de la encuesta es revelador: a menos del 1 por ciento de los ingleses le «suena» la marca y, de estos, una gran mayoría la iden-

tifican como una crema bronceadora.

LLEGA EL ESCARABAJO

A partir del año próximo la red comercial **Seat/Volkswagen** comenzará a vender en España el popular Volkswagen «escarabajo» fabricado en México. Se prevé la venta de cerca de 1.000 unidades en el mercado español, de la única versión que se mantiene en producción, equipada con el motor 1.600 de **46 caballos**, que deberá ser modificada para adaptarse al em-

pleo del catalizador. Por el momento no hay nada establecido sobre su precio y la fecha exacta de comercialización.

SAAB SENATOR

General Motors Europa ha decidido prescindir de la marca Opel en la denominación de sus modelos de gama alta. La firma sueca Saab, propiedad de **GME** será la encargada de desarrollar y comercializar los modelos altos de gama del grupo, entre los que la sustitución del Opel Senator es el primer proyecto.

♦ **MÁS DINERO PARA EL EUROTÚNEL**

Para terminar la construcción del túnel bajo el canal de la Mancha, Eurótúnel, la compañía concesionaria de su explotación, necesitará 1.05 millones de pesetas más de lo previsto. El Eurótúnel podrá ser inaugurado, como estaba previsto, a finales de 1993 dado que, por tercera vez, se procederá a una nueva ampliación de capital que deberá ser la última.



♦ **ASFALTO POR ADOQUINES**

Por fin, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha decidido cambiar por asfalto los resbaladizos y ruidosos adoquines de las cuatro plazas que la Avenida de la Ilustración tiene en su primer tramo. También, subsanando errores de hace cuatro años, el MOPT está dispuesto a construir un paso elevado que permita el giro desde esa avenida hacia Colmenar.

♦ **AUMENTAN LAS EXPORTACIONES**

Durante el pasado mes de septiembre las exportaciones, tanto de turismos como de vehículos industriales, subieron. Esta subida representa un 1,1 por ciento respecto al mismo mes del pasado año. En el acumulado de los nueve primeros meses del año los turismos han experimentado un aumento del 2,7 por ciento, aumento que para los vehículos industriales se sitúa en un 25,8 por ciento, dado el crecimiento significativo que han tenido este tipo de vehículos en el pasado mes de septiembre.



LUCES DE SALON

Se conocen ya las fechas en las que van a celebrarse los salones y muestras internacionales del automóvil durante el año próximo:

Bruselas (Vehículos comerciales) del 14 al 24 de enero.

Amsterdam (Turismos) del 4 al 14 de febrero

Ginebra (Turismos) del 4 al 14 de marzo.

Belgrado (Turismos y vehículos comerciales) del 26 de marzo al 4 de abril.

Turín (Vehículos industriales) del 17 al 25 de abril.

Barcelona (Turismos e industriales) del 15 al 23 de mayo.

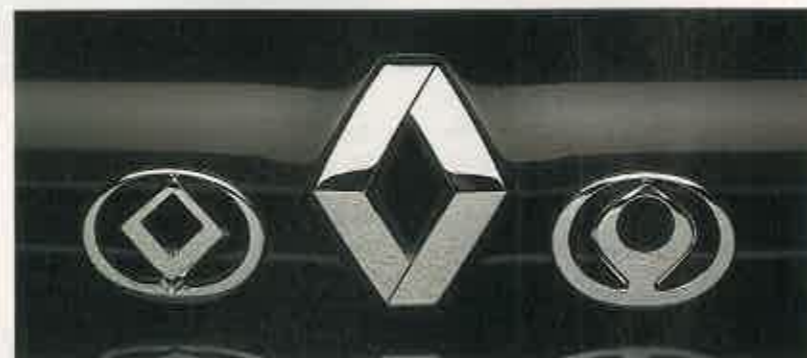
Oporto (Comerciales) del 3 al 12 de junio.

Praga (Turismos) del 19 al 27 de junio.

Moscú (Automóviles, camiones y autobuses) del 16 al 22 de julio.

Francfort (Turismos) del 9 al 19 de septiembre

Tokio (Turismos) del 23 de octubre al 5 de noviembre.



CUESTION DE ROMBOS

DURANTE más de 70 años, el rombo ha formado parte del la idiosincracia de Renault, expresada en su logotipo. La sorpresa de los responsables de la marca francesa fue mayúscula cuando en 1991, pocos meses después de que el logotipo de **Vasarelli** fuese sustituido por el de Jean Perret (por el que cobró algo menos de 10 millones de pesetas), la firma **Mazda** presentó su nuevo emblema, con un rombo como elemento principal.

Hace un par de meses, Renault

comunicó a Mazda su descontento ofreciéndole dos opciones: un acuerdo amistoso o un largo y costoso pleito por plagio. Los japoneses se inclinaron por la primera opción y hace escasas semanas han presentado su nuevo logo, que recuerda vagamente al anterior, pero que de ninguna manera conserva tanta similitud con el de **Renault**, situado en el centro de la fotografía, y que a su izquierda muestra el aspecto anterior del logotipo de Mazda y a su derecha, la imagen actual de la marca japonesa.

Aumentando Diesel.

Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el poder de la fuerza. La tecnología Renault más avanzada ha convertido todos sus modelos Diesel en coches seguros, vivos, alegres y poderosos. Altas prestaciones para vehículos que no verán limitadas las ventajas de los conductores más exigentes. Motores de hasta 93 CV. para alcanzar en pocos segundos los 183 km/h. con placer. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel sin perder la alegría de un motor vivo. Atención. Se rueda en Renault Diesel.

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

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

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



RENAULT
El placer de vivir
en Diesel



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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



♦ **LITOGRAFÍAS DE FEARNLEY**
De nuevo, la firma Grand Prix Sportique nos ofrece la posibilidad de comprar una excepcional litografía del artista británico Alan Fearnley. En este caso concreto se trata de la obra fiturala «Fight to the Finish» y recoge el duelo entre Ayrton Senna y Nigel Mansell en el Gran Premio de Mónaco de 1992. Se han realizado únicamente 850 copias numeradas, que se venden al precio de 125 libras más gastos de envío. Para más información llamar al teléfono 07 44 666 503 776.

♦ **LOS VÍDEOS DE CARRERAS**
Video Barros acaba de poner a la venta sus dos últimos productos. Se trata del número 17 de su mensual de rallies que recoge el mil Lagos, Australia, Ciudad de la Cerámica, Príncipe de Asturias y Sierra Morena de tierra, todo ello en sesenta minutos y por 1.995 pesetas. Además, dentro de su serie especial dedicada al Campeonato del Mundo, acaba de salir el dedicado al Rallye de Australia, también al precio de 1.995 pesetas.



CEPSA BUSCA AGENCIA

El mundo de la publicidad del automóvil está revuelto en los últimos meses. Tras la decisión de Seat de mantener a **Tapsa** como agencia principal y administrador de 20.000 millones de pesetas por los que también ha luchado la agencia **Tiempo DBBO**, ahora le toca el turno a Cepsa y a los 1.500 millones de pesetas de su cuenta. La compañía petrolera ha convocado un concurso restringido al que han sido llamadas diez agencias, incluida el

Grupo Barro, responsable de esta cuenta desde hace cinco años. En las próximas semanas se conocerán más detalles.



PREMIO RENAULT

Por noveno año consecutivo, Renault Vehículos Industriales ha otorgado su **Premio Periodístico**, uno de los más prestigiosos de cuantos se conceden en nuestro país.

El jurado, compuesto por Francisco Vázquez, Carlos María Rey, Enrique Langhiloat, Alfredo Irisarri, Manuel Panadero y Francisco Aparicio, concedió dos accesits a

Carlos Martí Ramos de la revista «Todo Transporte» y a Esther Apesteguía y Manuel Ramírez, de «Transporte Mundial». El Premio final, dotado con 2 millones de pesetas, correspondió al veterano compañero **Jesús Gómez Llorente**, director de la revista «Transporte 3», por la labor continua de su publicación en favor del transporte por carretera.

BERTONE, 80 AÑOS DE FANTASÍA

Hasta el día 1 de febrero del próximo año, se mantendrá abierta en París una exposición en homenaje a uno de los diseñadores más importantes de la historia del automóvil, **Nuccio Bertone**, de quien se cumplen 80 años de su nacimiento.

La exposición, bautizada genéricamente «80 Años de Fantasía», recoge los 30 modelos más representativos de la firma, que en la actualidad emplea a 1.300 trabajadores. La muestra se expone en el

Centro Internacional del Automóvil de París y entre los maravillosos modelos que podemos admirar destacan un Arnolt de 1952, el Alfa Giulietta Sprint de 1954, Maserati 3500 de 1959, Aston Martin DB4 Jet de 1961, Fiat Dino Coupe de 1964, Lamborghini Miura de 1966, Lancia Stratos de 1972 y su más reciente creación, el **Blitz**. En definitiva, una exposición difícil de reunir en cualquier otra situación, que justifica una escapada a la Capital de la Luz. No se la pierdan.



EQUIPO CENTRAL HISPANO 20

FIERAS DE MONTAÑA



AGILES. RAPIDOS.
TODAS SUS TRAZADAS ESTAN
PERFECTAMENTE ESTUDIADAS.
CUANDO RUGEN SUS MOTORES NO
HAY QUIEN LES DE CAZA.
SON LOS AUTENTICOS SEÑORES DE LA
MONTAÑA.
CAMPEONES DE ESPAÑA DE MONTAÑA,
TAMBIEN EN 1992.
CON TODO EL ESPIRITU DE TRIUNFO DEL PRIMER
BANCO DEL MUNDO PARA LOS JOVENES.
EL CENTRAL HISPANO 20.
ENHORABUENA SOIS UNOS FIERAS.



EL BANCO DE LOS JOVENES



UN APUNTE

EN contestación a la carta «Ford y su garantía» del señor Luis García Moyano de Madrid, aparecida en su revista nº 476, les diré que soy pintor de automóviles con 21 años de experiencia y le puedo asegurar que los excrementos de las aves no sólo corroen y destruyen la pintura de los coches, también el plástico de los parachoques y cristales agrediendo su superficie. Unos días sin lavar el coche, estando sucio de excrementos de aves, produce un efecto de fermentación que, ayudado por la humedad de la noche, destruye la superficie donde está depositado el excremento. Por otra parte, en el Salón de Berlín se presentó el nuevo Honda Accord, ¿Cómo es que no se ha publicado ninguna prueba?

Juan M. Clausell
Castellón

R.- No dudamos que un agente exterior de esa naturaleza produzca, bajo una serie de circunstancias, anomalías en la pintura de un coche; sin embargo, puestos al habla con Ford nos confirman que las condiciones de la garantía (por la que no hay que pagar suplemento) especial de seis años contra la corrosión, no incluye los desperfectos de la pintura en sí, sino los de la chapa mal tratada en fábrica, aunque en este caso la pintura sí se vería afectada. Como es habitual, conviene leer detenidamente las condiciones de cualquier garantía para no llevarse sorpresas. Por otra parte, en este mismo número tiene usted un contacto con el nuevo Accord. Todo a su tiempo.

¿QUIÉN ENSEÑA AL «PROFE»?

UN profesor de autoescuela como es debido debería enseñar a coger bien el volante, a sentarse debidamente delante de él. A colo-

car bien los espejos retrovisores y no tener que mover todo el cuerpo para ver quién viene detrás y, sobre todo a conseguir que el aprendiz se compenetre con una máquina dócil y eficaz.

Pienso que todos los vicios del automovilista español los provocan indirectamente los profesores de autoescuela, que en su día no marcan las pautas a seguir dentro de un habitáculo. Por eso no es extraño ver conductores que no levantan la mano derecha del pomo del cambio, gente con el pie izquierdo descansando en el embrague, intrépidos que pisan el embrague en las curvas, despistados que no saben que en subida hay que cambiar a una marcha más corta, expertos que controlan el volante con una sola mano colocada donde debería ir la izquierda y con la otra colgando por fuera y un largo etcétera indescriptible.

Los que enseñan a un profesor de autoescuela (si es que alguien los enseña) deberían ser los mejores, pero no sólo en saberse el código...

Daniel Esplugas
Gijón



LAS COSAS COMO SON

EN la prueba del nuevo Peugeot 405 GRD Turbo frente a sus rivales observo que las prestaciones son peores en el 1.9 que en el 1.8 y el consumo varía bastante. Por ejemplo, los 8,6 litros cada 100 kilómetros de media en el nuevo y económico motor 1.9 turbodiésel, me parecen algo exagerado. ¿Son errores de imprenta o la unidad de pruebas se encontraba en mal estado? Si todos estos datos son ciertos

me parece una tontería que Peugeot haya abandonado el brillante y económico motor 1.8 por el 1.9 nada más que para hacer frente a la competencia en cuanto a cilindrada, no en cuanto a caballos ni a prestaciones.

¿Por qué, en general, las marcas retiran de la fabricación los mejores vehículos y unos motores que dan



tan buen resultado? Por otro lado, aclararos con las medidas de los maleteros que nos estáis liando.

Lázaro R. Miras
Granada

R.- Efectivamente había un error de imprenta en cuanto a los consumos del Peugeot 405 GRDT. La cifra exacta es de 7,7 litros en vez de los 8,6 que se publicaron. En cualquier caso esta cifra supera la del modelo anterior.

La tendencia del mercado obliga a comercializar modelos más elásticos, que respondan mejor a bajos y medios regímenes, aunque sea a costa de retroceder en otros aspectos. Por otro lado, numerosos factores se reúnen a la hora de sustituir un modelo. Los estudios de mercado que cada marca realiza marcan generalmente las pautas y quizá un vehículo recién llegado cuenta con menos capacidad de maletero que el anterior, pero en contrapartida se ofrece más espacio para las piernas de los pasajeros de las plazas traseras, algo que reflejaban las encuestas realizadas a los usuarios.

También las severas normas anti-contaminación obligan a sustituir motores aparentemente perfectos por otros más adaptados. Aprovechamos su interesante carta para informar a todos los lectores que estamos sustituyendo en nuestros cuadros de medidas el dato de la capacidad del maletero (realizado hasta ahora mediante un sistema propio), por los datos oficiales según la norma europea VDA, con el fin de unificar criterios.



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.

TODOS NOSOTROS EN JACK DANIEL'S esperamos que esta Navidad sea una de las mejores que puedas recordar.

Y si, entre los regalos dejados bajo el árbol, encuentras varias botellas de nuestro whiskey, deseamos que al menos una de ellas lleve tu nombre.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

UN EUROPEO MAS

Honda Accord '93

En Swindon, localidad situada a unos ochenta kilómetros de Londres, dio comienzo, el pasado mes de octubre, la producción del nuevo modelo Accord de Honda como respuesta a la clara intención de la marca japonesa de «fabricar allí donde está la demanda».

ALLÍ, en Swindon, Honda fabricaba ya motores para el Honda Concerto y los modelos 200/400 de Rover, y ahora, gracias al Accord -del que se harán 50.000 unidades en 1993 junto a 45.000 Rover- la planta alcanzará una producción total de cien mil unidades que, en 1995, se verán duplicadas.

Para los responsables de Honda ese esfuerzo era necesario -lo antepone a otras consideraciones- para relanzar la imagen de un modelo -el anterior Accord-, que había perdido mucho por su estilo netamente familiar. Ahora, el Accord presenta unas líneas modernas y limpias, mucho más modernas y



FAMILIAR A PESAR DE SU ASPECTO EXTERIOR

El habitáculo del Honda Accord destaca por su elegancia, su comodidad y su equipamiento. Las plazas delanteras son muy amplias, no así las traseras, debido a la forma coupé de su carrocería.

El nuevo Honda Accord será pues el primer Honda totalmente europeo, y su cometido es sustituir al anterior modelo del mismo nombre aportando una personalidad más acusada, deportivamente familiar se podría decir, debido al importante esfuerzo que se ha hecho en su diseño, más parecido a un coupé que a una tradicional berlina de tres

atractivas que el modelo al que sustituye y con un cuidado estudio aerodinámico. Junto al diseño, la calidad es también pieza clave en el nuevo coche, una calidad que se aprecia en su esmerada fabricación, en un interior elegante y bien ajustado que contiene un equipamiento muy interesante. En ese interior, suficientemente amplio aunque las





plazas traseras resultan más justas en anchura de lo que sería deseable, la comodidad también se pone de manifiesto.

El nuevo Honda Accord recibe dos motorizaciones distintas de gasolina, de 2 y 2,3 litros, de dieciséis válvulas y potencias de 131 y 158 caballos respectivamente. Ambos motores no son nuevos y su eficacia ya ha sido probada en el anterior Accord y en el Prelude. Junto a los motores, hay que destacar la posibilidad de optar por un cambio manual de cinco velocidades y uno

de sus suspensiones nos ha parecido correcta, pues permite un buen equilibrio entre estabilidad y confort. El Honda Accord es tan fácil de conducir como neutro en sus reacciones y muy seguro. La versión LS, además, incorpora sistema antibloqueo de serie, mientras que la S no cuenta con él ni siquiera en opción.

Para el año próximo, Honda España espera comercializar en nuestro mercado 1.240 unidades, de las cuales 300 serán del modelo S, 675 del modelo LS, 40 de este mismo modelo con cambio automático,

SILUETAS DIFERENTES
En el nuevo Honda Accord no se renuncia al carácter familiar, si bien su estética es muy distinta a la del anterior modelo. El diseño ha sido uno de los retos del nuevo coche, que abandona así el primitivo aspecto de berlina de tres volúmenes.



UN MOTOR ELÁSTICO Y EFECTIVO

Si bien serán dos los motores que moverán al nuevo Honda Accord, tan sólo hemos conocido el dos litros de 131 caballos de potencia, en el que son de destacar tanto la elasticidad como la suavidad de funcionamiento.

FICHA TÉCNICA

2.0i

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	131 cv / 5.400
Par máximo / r.p.m.	18,2 mkg. / 4.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos Vent./Discos
SUSPENSIÓN	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.255 (LS, 1.300)
Largo/ancho/alto (mm)	4.675 / 1.715 / 1.380
Capacidad del depósito (l)	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,2
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	11,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	8,3

Un amigo da más.



Ahora nuevos motores, de inyección

1.2 y 1.5 de 70 y 92 C.V. En 3 y 5 puertas.

Equipado de serie con todo lo que necesitas. Todo

incluido a un precio de amigo. **centralizado.**

Toda la facilidad de un simple giro de llave.

eléctricas lunas eléctrico. Máximo confort en su interior.



retro visores exteriores regulables interiormente. Para

disfrutar cómodamente y con toda seguridad de una

conducción divertida. **cuarta** revoluciones. Dentro de un

completo cuadro de instrumentos, con preinstalación

de radio incluida. **Y más**

Un amigo lo da todo. De serie.

SEAT
LA AMBICIÓN DE SUPERARSE

automático de cuatro; específico para la versión 2.0i LS. En cuanto a niveles de acabado, la versión de dos litros ofrece dos, S y LS; y la de 2,3 uno sólo, SR.

En la presentación internacional del nuevo modelo hemos podido acceder tan sólo a las versiones de dos litros, que serán las que primero lleguen a nuestro mercado (entre abril y mayo del 93). En ellas hemos podido constatar la bondad de su motor, tanto en potencia como en suavidad de funcionamiento y en elasticidad. En cuanto a su comportamiento, la solución empleada en

y 225 del modelo 2.3i SR; que llegará más tarde, durante el mes de octubre. En cuanto sus precios, el Accord 2.0i S costará aproximadamente 2.600.000 pesetas, mientras que el LS llega a los 2.900.000 pesetas en versión manual y a los 3.050.000 en versión automática. A estos precios, sin duda interesantes, habrá que añadir las 200.000 pesetas que cuesta el aire acondicionado, opcional en ambos. El precio del Accord 2.3i SR aún no ha sido fijado. ○

M. Doménech



ALL OF US HERE
AT THE WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LIMITED
WOULD SINCERELY LIKE TO

SHARE

A BLEND OF THE PUREST
OLD BEST WISHES

LOVE PEACE AND HAPPINESS

JINGLE & BELLS

Christmas Nineteen Ninety Two

BY APPOINTMENT TO

SANTA CLAUS

KING MELCHIOR
KING CASPAR
KING BALTHAZAR

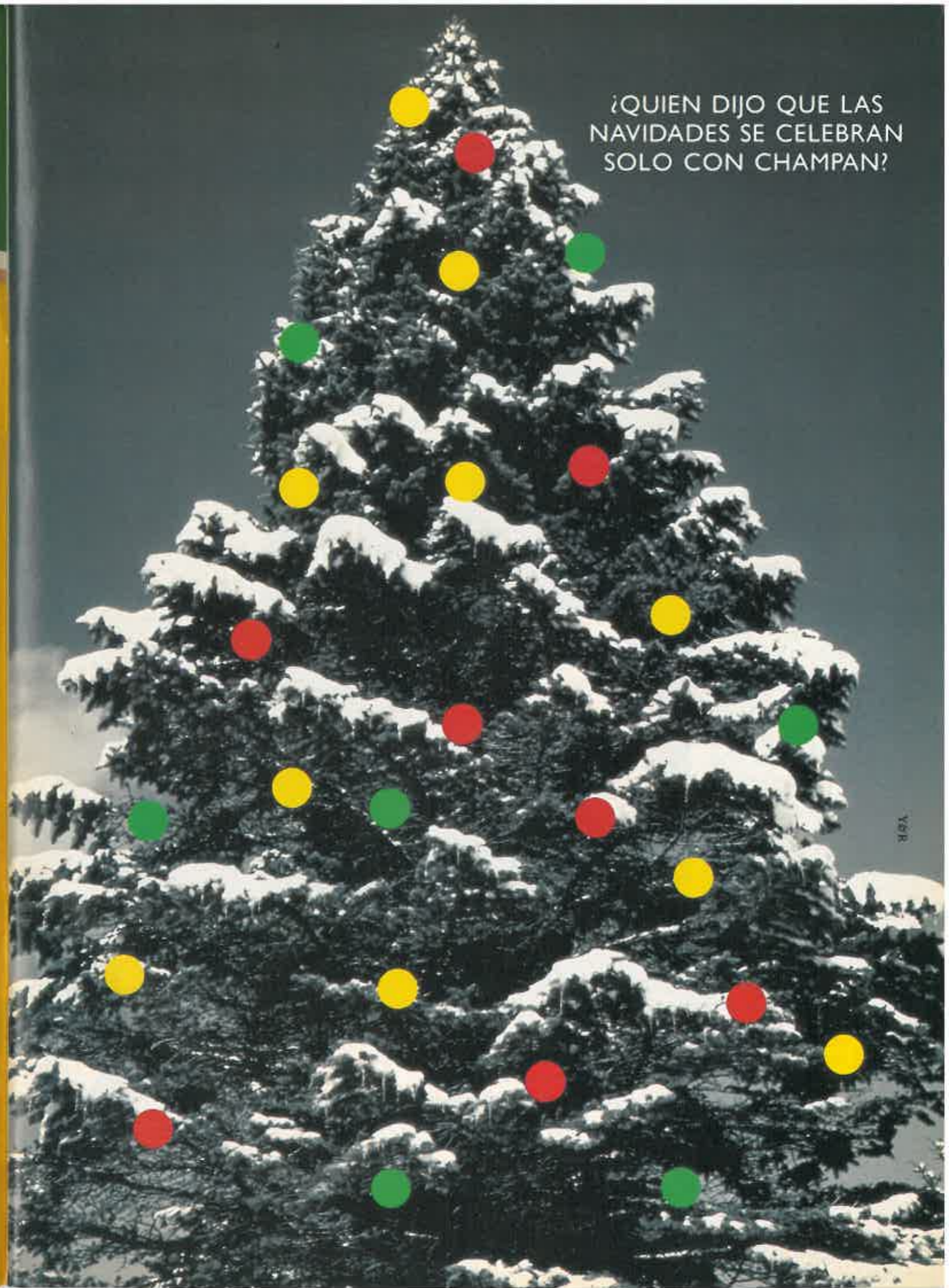
THE CRISTMAS
AND NEW YEAR
FESTIVITIES

AND TO HIS ROYAL HIGHNESS

THE STAR OF BETHLEHEM



¿QUIEN DIJO QUE LAS
NAVIDADES SE CELEBRAN
SOLO CON CHAMPAN?



BMW M3

LA MÁS PURA ARMONÍA

Deportivo de raza o coupé de lujo, elegante o bestial, potente o seguro. Términos de esta naturaleza parecen no conjugarse muy bien entre sí, pero logran convivir en perfecta armonía en el último producto de BMW, el M3.

ERA esperado desde hace tiempo, desde que BMW sacó a la luz la nueva Serie 3. Ha tardado en llegar, es cierto, pero lo ha hecho para ponerse en cabeza de una gama de productos que ha roto moldes y además avalado por esa «M» que adorna su carrocería; y que es sinónimo de BMW Motorsport o, es lo mismo, de tradición deportiva. El nuevo BMW M3 significa, y significará la máxima expresión de la Serie 3; y de los argumentos para llegar a esa cota tan alta es de lo que les vamos a hablar.

Ha sido una constante de siempre en BMW vestir a sus coches más evolucionados con la famosa «M», y a este respecto, el nuevo modelo no hace sino heredar el papel que jugaba, en la anterior Serie 3, el primitivo M3. Sin embargo, ha recogido el testigo de una manera distinta, más coherente, más equilibrada. Se pueden preguntar si eso significa que es menos deportivo que aquél, y no lo es, al contrario. En teoría las cifras hablan por sí solas: es más brutal. Una potencia de 286 caballos frente a los 215 del modelo precedente lo dicen... casi todo. Pero hay mucho más y, a pesar de ello, su aspecto es mucho más discreto. Conseguir hacer un deportivo de raza con presentación de coupé de lujo era el reto que BMW se había impuesto. Bajo un aire de su-

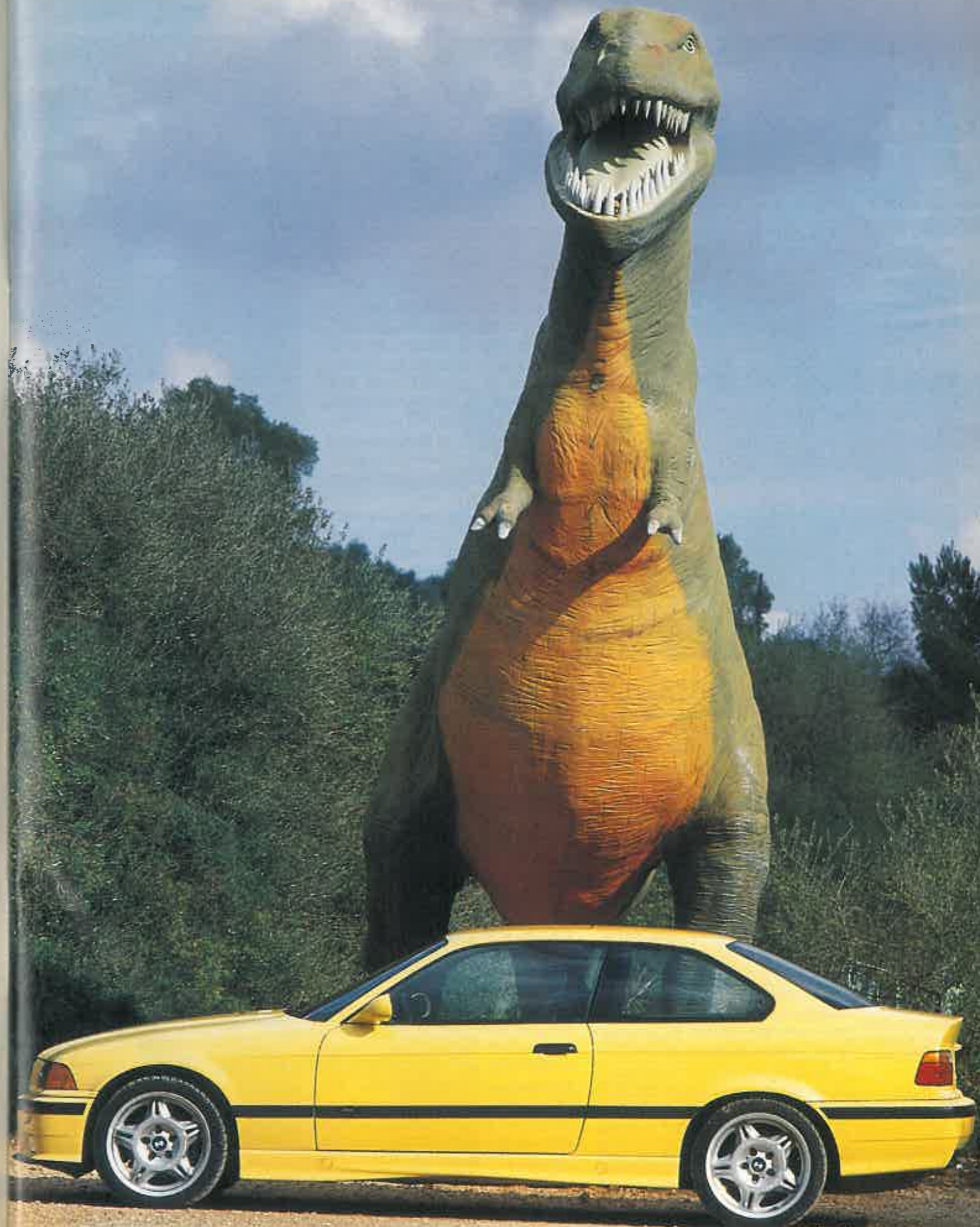


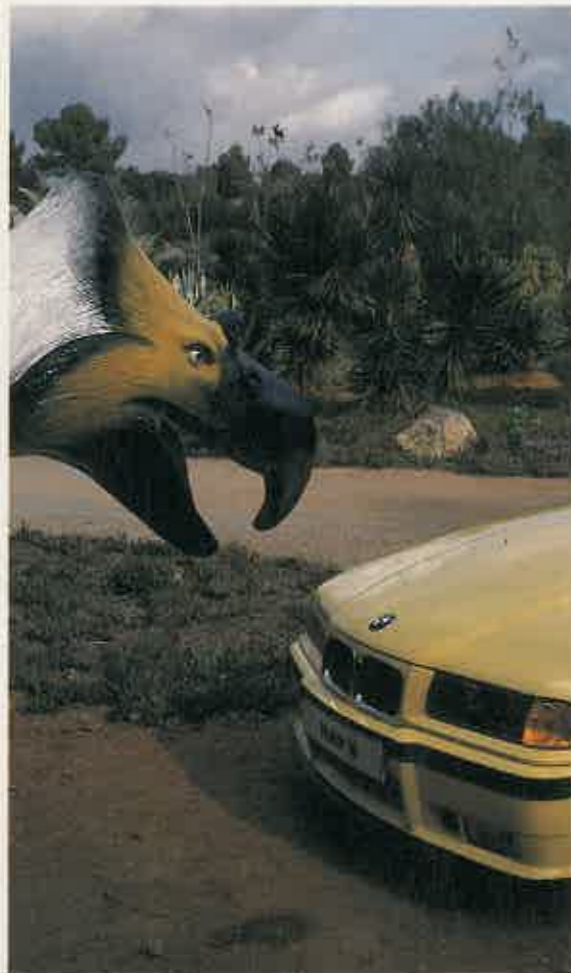
prema elegancia se encierra una máquina bestial capaz de sonrojar a los más orgullosos deportivos. Su tremenda potencia, además, no está en absoluto reñida con la seguridad. Ese reto era difícil y extenso, pero BMW lo ha logrado con calificación de matrícula de honor.

Ya sabemos qué es, qué significa el nuevo BMW M3, pero aún no sabemos cómo es. Desde fuera es un precioso coche de claro matiz deportivo que rechaza todo aquello que sólo sirve para llamar la atención. La elegancia de las líneas básicas de cualquier Serie 3 se acentúan, sor-

prendentemente, con los elementos que adoman su carrocería. Su frontal es más agresivo gracias al imponente faldón que recibe faros auxiliares y generosas entradas de aire, sin desentonar. En su lateral se aprecian apéndices aerodinámicos tan discretos como eficaces y en su zaga, si bien se ha optimizado la aerodinámica, no se observan esos monstruosos alerones que suelen adornar a aquellos vehículos que pretenden ser más deportivos de lo que son (con honrosas excepciones). No solamente es bello en sí, sino que elementos como las llantas, los espejos retrovisores y los colores elegidos (rojo Mugello, amarillo Dakar y azul metalizado son exclusivos para él) se encargan de incrementar su gran belleza.

Es un producto especial, es un «M», y eso se aprecia en su interior, en el que, sin embargo -como prueba más de su armonía- prima el confort. Unos impresionantes asientos deportivos enfrentan a conductor y acompañante a un salpicadero funcional, ergonómico y cargado de información dotado de un cuadro de instrumentos claro y poco recargado. Detrás hay espacio suficiente para dos adultos, y un tercero tampoco se siente mal en esa zona. Resaltar que el maletero ofrece una excelente capacidad no es más que poner, de





NUEVO FRONTAL
El faldón es de mayor tamaño y permite alojar faros anti-niebla.

FICHA TECNICA

BMW M3

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.990
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	286 cv / 7.000
Par máximo / r.p.m.	32,6 mkg. / 3.600
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.460
Largo/ancho/alto (mm)	4.433 / 1.710 / 1.335
Capacidad del depósito (l)	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	13,0
A 90 km/h (l/100 km)	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	7,9

nuevo, en evidencia, su condición de coupé de lujo. La calidad se observa en cada detalle, como muestra de la perfección que BMW logra en todos sus productos.

Pero lo más importante del BMW M3 es su mecánica. Al cuatro cilindros de 2,3 litros y 215 caballos de potencia del último M3 en fecha le ha sucedido un nuevo motor. En esta ocasión se trata de un impresionante bloque de seis cilindros en línea, con 24 válvulas e inyección electrónica digital, de tres litros de cilindrada y una potencia de 286 caballos. ¿Se acuerdan del BMW M 635 CSi?, pues la cifra es idéntica. No está mal, verdad. Aparte de esa enorme potencia, el par máximo de 32,6 mkg. excede en más de 10 mkg. al que lograba el anterior motor, y al respecto hay que decir que los 23,44 mkg. de aquél, los logra el nuevo motor ¡al ralentí!. De todo esto es responsable el novísimo sistema de distribución variable (que al igual que la inyección es un desarrollo de BMW Motorsport), denominado VANOS que, en síntesis consiste en un mando electrónico que regula en todo momento la posición del árbol de levas. Su influencia no sólo se percibe en cuanto a la elasticidad del motor, sino en su consumo, de tan sólo 9,1 litros de promedio. Los responsables de BMW Motorsport están muy orgullosos de esa cifra, que la antepone a otros rendimientos del motor. Curiosamente 9,1 (esta vez segundos) es el valor de recuperación de 80 a 120 km/h. en quinta.

VELOCIDAD LIMITADA

El motor tiene un funcionamiento sorprendente. Es ágil y, cuando manifiesta su potencia, brutal. El M3 logra una aceleración de seis segundos en pasar de cero a cien y una velocidad de 250 kilómetros por hora como no, limitada electrónicamente.

Volviendo al tema de la armonía, esa gran potencia, ese tremendo rendimiento del motor, se conjuga con la seguridad que proporciona un fenomenal sistema de frenos. Un ejemplo les bastará para darse cuenta de sus posibilidades. De 100 km/h. a cero tarda 2,8 segundos en tan sólo 35 metros.

Otra faceta que no debe ser obviada es la del comportamiento. Sus suspensiones, que han sufrido la necesaria adecuación a la potencia, no



SIETE MILLONES
Una cifra no del todo elevada. En 1993 se importarán quince unidades.



ASIENTOS DEPORTIVOS
El nuevo M3 lleva un cuadro funcional. Los asientos sujetan bien.



NUEVO MOTOR
Se ha cambiado el grupo propulsor. Ahora son seis cilindros.



sólo se muestran firmes, sino suficientemente confortables. De nuevo el equilibrio entre deportivo de raza y coupé de lujo. La dirección es menos desmultiplicada y, por tanto, su eficacia es mucho mayor. En conjunto, el M3 se muestra como un coche muy fácil y cómodo de conducir, noble y eficaz en todo tipo de terreno. Tan sólo en conducción deportiva a ultranza manifiesta malos modos. Es el momento de los conductores expertos porque en esas condiciones el tren trasero se muestra muy nervioso a pesar de un diferencial autoblocante tarado al 25 por ciento.

Por último, hay que hacer referencia al precio. Aquí también salta la sorpresa: 6.947.000 pesetas, sólo 228.000 más que el antiguo M3 a pesar de lo mucho que ofrece frente a aquél. Ya está disponible en el mercado, si bien los que quieran acceder a él tendrán que darse prisa, sólo 15 unidades llegarán en lo que queda de año, y en el 93 se importarán 150 unidades. Es como para estar al acecho.

NUEVO OPEL FRONTERA 4x4

Algo Salvaje



Wild thing Has llegado en el momento justo.
Has abierto mis horizontes. Has

liberado mi mente. Has cambiado mi vida. Me has enseñado a nadar contracorriente. A buscar el más difícil todavía. Tienes tanta fuerza. ¿Qué puede pararme? Jamás he estado tan seguro de algo. He descubierto mi lado salvaje y ya no podré vivir sin él.

Nuevo Opel Frontera 4x4. Algo salvaje.

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel. Cuento, además, con las excelentes

EQUIPAMIENTO SEGUN VERSIONES:

- Lunas tintadas • Volante ajustable en altura • Cerradura centralizada • Radiocassette stereo
- Diferencial autoblocante • Dirección asistida • Elevalunas eléctricos • Techo trasero desmontable.

MODELO	PUERTAS	MOTOR	PRECIO
FRONTERA SPORT	3	2.0i	2.510.000
FRONTERA SPORT SE	3	2.0i	2.668.000
FRONTERA	5	2.4i	2.935.000
FRONTERA TURBO DIESEL	5	2.3 TD	3.119.000

condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.



Porsche 968 CS

CONTROL DE PESO



Son pocos los alimentos adelgazantes verdaderamente atractivos. Pero la excepción confirma la regla. En la clínica de adelgazamiento de Porsche, algunas de las dietas son más excitantes que los menús completos.

DESDE hace algún tiempo, en Zuffenhausen, sede de Porsche, se están apretando el cinturón. El remedio de Porsche, desde siempre, para incrementar las ventas se llama RS, o CS (ClubSport) según la nueva denominación, que son las siglas de las versiones orientadas hacia clientes con gustos deportivos. El último producto del centro de adelgazamiento de Porsche para este tipo de clientes se denomina 968 CS.

Si bien las dietas de adelgazamiento suelen costar una fortuna, no es así en este caso. El ahorro de peso en el 968 CS procede, en gran parte, de la reducción de equipamiento respecto al 968 Coupé normal, motivo por el cual los directivos de Porsche han decidido que el precio de la versión también debía ser inferior al del modelo de partida. Esta reducción, en Alemania, supone casi un 20 por ciento menos sobre el precio del coupé, cantidad muy atractiva especialmente si



CLUB SPORT

El Porsche 968 CS se distingue por su menor altura hasta el suelo, las llantas de diecisiete pulgadas o el alerón pintado del mismo color que la carrocería. Pero como estos elementos pueden ser opciones en el modelo normal, hay que fijarse en las siglas CS.



EQUIPAMIENTO JUSTO
La reducción de 50 kilogramos en el peso se consigue, principalmente, por la reducción de equipamiento. No están disponible ni elevavinas ni asientos ni espejos regulables eléctricamente ni, tampoco, cierre centralizado.

FICHA TECNICA

968 CS

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.990
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	240 CV / 6.200
Par máximo / r.p.m.	31,1 mkg / 4.100
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,75
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Disc. vent./Disc. vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.320
Largo/ancho/alto (mm)	4.320 / 1.735 / 1.275
Capacidad del depósito (l)	74
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	261
Consumo Urbano (l/100 km)	14,8
A 90 km/h (l/100 km)	7,2
A 120 km/h (l/100 km)	8,8

se tiene en cuenta que para las llantas de diecisiete pulgadas que monta el CS y el alerón posterior, pintado del mismo color que la carrocería en el 968 Coupé, hay que pagar un precio extra.

En el apartado técnico, los dos modelos son idénticos, con el motor de tres litros, cuatro cilindros y dieciséis válvulas de 240 caballos de potencia. Las diferencias, que justifican el menor precio, comienzan por la gama de colores. En tanto que el modelo normal puede ser pedido con pintura metalizada, la elección en el CS está limitada: blanco, rojo, negro, azul marino o amarillo son los únicos colores disponibles. En el interior domina el negro y sólo los soportes de fibra de vidrio de los asientos delanteros, pintados del mismo color que la carrocería, suponen un contraste, salvo si para

El propulsor es un viejo conocido. Su estructura de cuatro cilindros sólo puede ser identificada cuando se abre el capó del motor. De increíble suavidad, el par máximo, de 31,1 kgm (305 Nm) a 4.100 revoluciones por minuto, ofrece una sobresaliente aceleración incluso en las dos velocidades más largas. El escalonamiento de las relaciones de cambio resulta excitante y está diseñada de tal forma que la sexta marcha puede ser utilizada en múltiples ocasiones. El selector resulta preciso y, gracias a la disminución de 50 kilogramos de peso, las prestaciones alcanzan un nivel de primer orden.

Porsche anuncia las mismas cifras para el CS que para el 968 normal, pero en realidad, esos 6,5 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora, en la carretera quedan rebajados en cuatro centé-



ella se ha elegido el color negro. Por otro lado, sólo está disponible la caja manual de seis velocidades y los pequeños motores eléctricos, encargados de elevar las lunas de las puertas; orientar los espejos laterales, desplazar los asientos o cerrar las puertas de forma centralizada, han desaparecido, al igual que el control automático de velocidad. Sin embargo, sí se ha mantenido el **airbag** para conductor y acompañante, así como los asientos posteriores, a los que resulta difícil acceder a causa de que los delanteros sólo se desplazan longitudinalmente, sin posibilidad de mover el respaldo para dejar paso hacia la zona posterior. En cuanto al volante, forrado en piel, es un perfecto transmisor de la suave y directa dirección asistida.

simas. Sucede lo mismo con la velocidad máxima, que se anuncia de 252 kilómetros/hora a 6.330 revoluciones por minuto. Sin embargo, en las autopistas alemanas, la aguja del cuentarrevoluciones sube hasta por encima de las 6.600 revoluciones en sexta velocidad y le cronometramos una velocidad máxima de 261 kilómetros por hora.

Por lo tanto, el Porsche 962 CS se mueve al mismo ilustre nivel que el Carrera 2, e incluso puede superarlo, gracias a su mejor comportamiento. La altura de la carrocería es dos centímetros inferior a la del modelo estándar y, adicionalmente, nuestro modelo estaba equipado con el equipo deportivo opcional, que incluye, por unas 200.000 pesetas, en Alemania, muelles y amor-



NO HAY COLOR
Porsche no ofrece unidades con pintura metalizada. Blanco, rojo, azul, negro y amarillo son los únicos colores disponibles.

tiguadores más duros, además de un sistema de frenos más potente con discos perforados.

Con estas especificaciones, el 968 CS no resulta adecuado solamente para uso por carretera, sino que puede participar con éxito en cualquier campeonato abierto para la clase GranTurismo. Aunque no hemos tenido ocasión de probarlo en un circuito de competición, han destacado sus cualidades de comportamiento en carreteras de montaña. Las suspensiones deportivas resultan duras para utilización cotidiana, pero su funcionamiento en conducción rápida es ejemplar.

Las llantas de diecisiete pulgadas

transfieren inmediatamente cada indicación realizada con el volante y ofrecen tanto agarre que el límite de adherencia no puede ser probado en carretera abierta. Sobre asfalto seco, su comportamiento es absolutamente neutro y, en suelo deslizante, se puede provocar el deslizamiento del eje trasero con el acelerador, pero aún en estas condiciones resulta fácil de controlar.

Desafortunadamente, la circulación en línea recta a alta velocidad no es óptima. En esas condiciones el 968 recuerda al 911. Por el contrario, a los frenos no hay reproche que ponerles. Los enormes discos y pinzas valen la pena, a pesar del

sobrepeso. Además, gracias al ABS, frenar bien resulta fácil.

La buena impresión general se extiende al consumo. La combinación de los 240 caballos y su peso de 1.230 kilogramos, permite alcanzar un moderado consumo de 11,3 litros cada 100 kilómetros. Por lo tanto, se ofrece un buen disfrute sin contrapartidas y resulta difícil encontrar elementos criticables. Las prestaciones y el precio del 968 están ambos situados a un buen nivel. Por lo tanto, este modelo de dos plazas es el que más ofrece de Porsche por el dinero pagado. ○

Hans J. Tücherer



A JUEGO
El soporte, en fibra de vidrio, de los asientos delanteros está pintado del mismo color que la carrocería.

Berlinas de lujo.

«Excelente.»

El País Semanal.



Nuevo Volvo 850 GLT 20v.

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

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

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



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

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

VOLVO
Respuesta segura.

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

Ford Mondeo

LOS CLIENTES PRIMERO

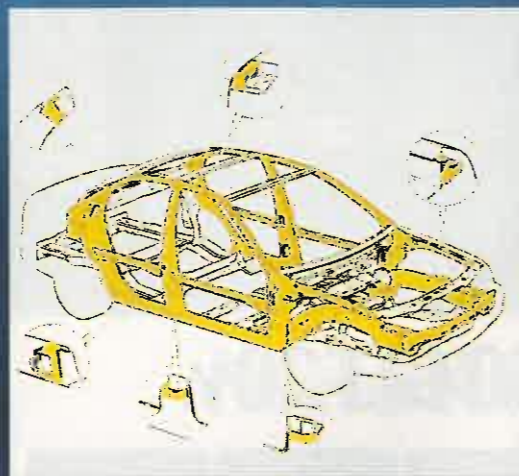
Los responsables del proyecto Mondeo ya están ultimando los preparativos para el lanzamiento de este nuevo modelo. Dentro del programa de lanzamiento de un nuevo modelo, Ford da una especial importancia a la evaluación de los clientes, por lo que antes de que se presente el coche oficialmente habrá una pequeña flota de coches en manos de los clientes más exigentes.



DESDE estos días, un total de 115 unidades del nuevo Ford Mondeo, están rodando por las carreteras de Gran Bretaña, Alemania y Finlandia. Sus conductores son principalmente propietarios de flotas y servicios de policía, aunque también hay particulares. Las versiones elegidas están dotadas de los nuevos motores Z-en sus cilindros de 1.6, 1.8 y 2.0 litros. Esta última supone una novedad total, puesto que es la primera vez que se monta en un modelo de la gama. Todos ellos están dotados de la nueva caja de cambios manual MTX 75. Las carrocerías serán de cuatro o de cinco puertas.

Este programa se desarrolla de forma que hay un contacto continuo entre los conductores y los respon-

sables del mismo. Durante los dieciocho meses que dura el mismo, los conductores irán sacando a relucir los posibles puntos mejorables del producto e introducir las mejoras pertinentes en el proceso productivo. Después de este periodo, los coches serán devueltos a Ford para ser sometidos a un examen final. Los conductores recibirán nuevas unidades para detectar, durante otros seis meses, si las anomalías descubiertas han sido corregidas. Hay que recordar que este modelo se presentará a principios del próximo año e iniciará su andadura comercial en primavera, sustituyendo al Ford Sierra. Hay que destacar el fenomenal esfuerzo realizado para convertirlo en uno de los más seguros de su clase.



SEGURIDAD A PRUEBA

El Mondeo dispone de una estructura muy rígida y será el primero de su categoría en disponer de airbag para el conductor de serie en todas las versiones que lleguen a nuestro país.

FORD MAVERICK A PUNTO

OTRA novedad Ford (y Nissan) para el próximo año, será el Maverick. Este todo terreno, desarrollado conjuntamente por Ford y Nissan, se fabricará en la planta que tiene la multinacional japonesa en Barcelona.

Este compacto modelo se presenta con dos longitudes diferentes, siendo la más larga ligeramente superior a los 4,5 metros. Estará disponible en dos motorizaciones: una de gasolina de 2,4 litros y una turbodiésel de 2,7. El primero desarrolla 124 caballos y el segundo 100, lo cual permite unas buenas prestaciones tanto en campo como sobre el asfalto con 160 y 140 km/h de velocidad respectivamente. La transmisión es engranable a las cuatro ruedas y la caja de cambios manual de cinco velocidades.



Honda NSX-R

FUERZA ORIENTAL

El nuevo Honda NSX ha sufrido muchas, pero pequeñas, modificaciones con respecto al modelo anterior. El acento se ha puesto en mejorar sus aptitudes deportivas. Para conseguirlo, se ha reducido el peso, se han rediseñado las suspensiones y se ha aumentado un poco la potencia.

DESDE el día 26 de noviembre, Honda Motor Co. ha puesto en el mercado una nueva versión del NSX que se distingue por la incorporación de la sigla R a su denominación. Una de las peculiaridades de este modelo es que únicamente se van a fabricar un número limitado de unidades y que sus ventas se realizarán bajo pedido.

El nuevo modelo se ha visto sensiblemente rebajado en su peso, concretamente 120 kilogramos menos que la versión anterior, ya de por sí ligera con su carrocería de aluminio. Esta impresionante reducción se ha conseguido utilizando materiales ligeros todavía con más abundancia que en la versión precedente.

Los técnicos de Honda han realizado también un concienzudo trabajo en el capítulo de las suspensiones. Un sistema que ha sido sometido a duras pruebas en algunos de los circuitos con más renombre del mundo, como el trazado alemán de Nurburgring. Además, y como resultado de la rebaja de peso del vehículo, se ha conseguido situar el centro de gravedad en un punto más bajo y más centrado entre los ejes. Con ello, el NSX-R tiene

un comportamiento más noble, al haberse reducido el momento de inercia a la entrada de las curvas. Buena parte de este excelente comportamiento se debe a los refuerzos que se han incorporado en el chasis y a la superior rigidez de las suspensiones. En el aparta-

do mecánico, el NSX-R dispondrá de la tradicional mecánica de seis cilindros en V. Una mecánica que ahora alcanza una potencia de 280 caballos, seis más que en el modelo anterior. El

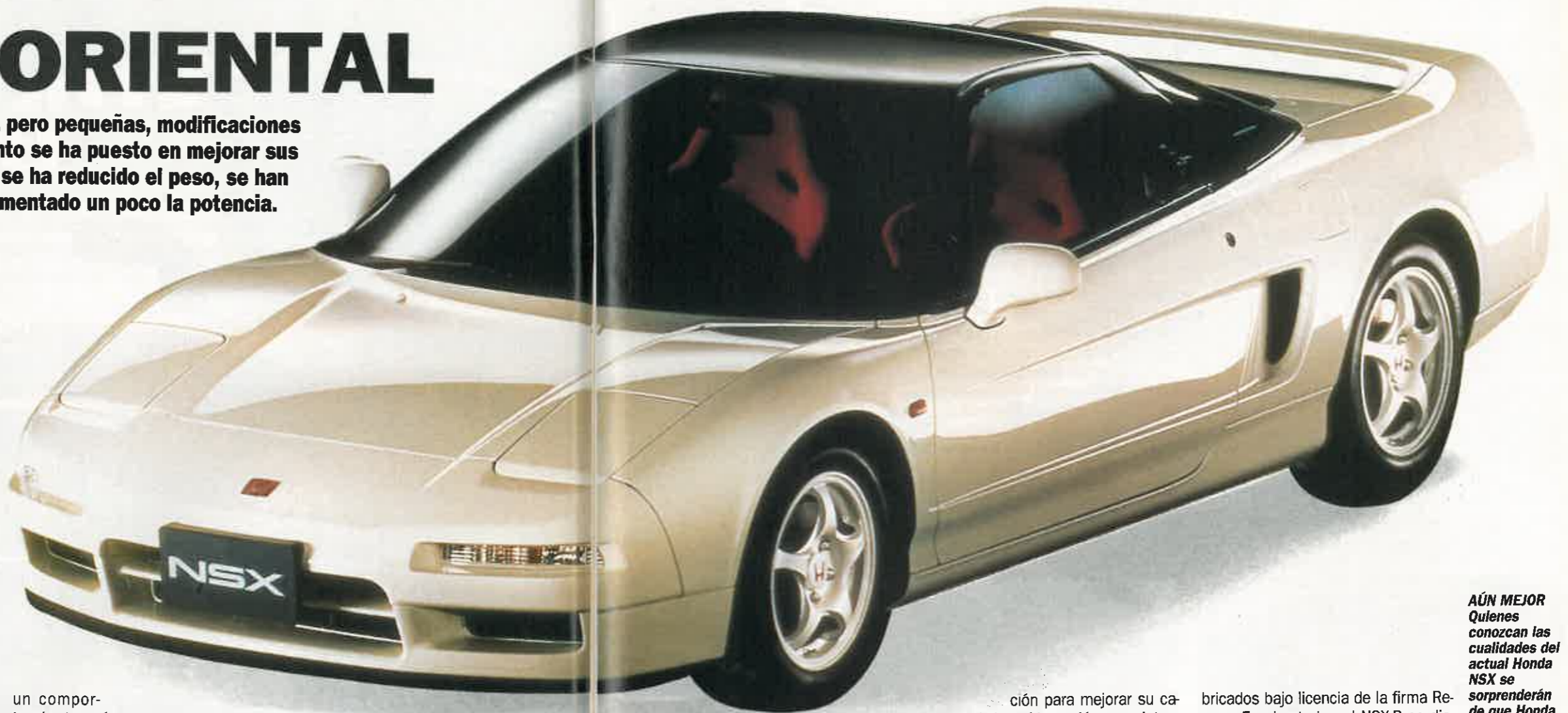
cambio, tiene una relación final un tres por ciento más corta. Otra de las peculiaridades se encuentra en el apartado de los frenos, que ha visto cómo sus cuatro discos ventilados recibían un sistema adicional de ventila-

ción para mejorar su capacidad de refrigeración y resistencia al uso. Una de las grandes bazas que va a jugar esta versión radica en su agresivo diseño y en su espectacular equipamiento. Dentro de este último apartado destaca la incorporación de un volante Momo de tres brazos y los asientos tipo baquet fa-

bricados bajo licencia de la firma Recaro. En el exterior, el NSX-R se distingue por contar con paragolpes de aluminio, así como de lunas polarizadas que aíslan completamente a los ocupantes de la curiosidad de los extraños. En el área de Tokio y sin impuestos el precio recomendado es de 8.950.000 pesetas. ○

PROVEEDORES EUROPEOS
Volante y asientos, diseñados especialmente teniendo en cuenta el máximo ahorro de peso, son de origen europeo. El color blanco-marfil es un recuerdo del utilizado en Fórmula 1.

AÚN MEJOR
Quienes conozcan las cualidades del actual Honda NSX se sorprenderán de que Honda haya decidido mejorarlo. El NSX-R se promete aún más ligero y manejable.



Toyota Caldina

CRECE LA FAMILIA

En estos días, la gama Toyota se ha enriquecido con un coche más: el Caldina. En pocas palabras, se trata de un familiar de tamaño medio (4,5 metros), derivado directamente del Toyota Carina.

AUNQUE comparte con el Carina una gran cantidad de elementos, los diseñadores han querido dar a esta versión un carácter personal propio. El mero hecho de bautizar al coche con un nuevo nombre lo dice todo. Las pautas que han guiado a los diseñadores de este modelo, han sido las siguientes; se ha pretendido dotar al coche de una línea elegante, con un ligero toque deportivo. También, como coche familiar, se ha buscado la mayor capacidad posible, así como una buena funcionali-

dad. La posibilidad de adoptar un sistema de tracción a las cuatro ruedas y una gama de motores amplia con versiones de gasolina y diésel permite elegir el Caldina que mejor se adapte a las necesidades de cada cliente. El planteamiento mecánico del coche responde a la necesidad de dotar al mismo de una excelente estabilidad y buen agarre. Hay cuatro motores disponibles: tres de gasolina y uno diésel. De los primeros hay que destacar los modelos con motor dos litros de 135 y 140 caballos. También hay un motor de gasolina de 1,8 litros de capacidad, con una potencia de 125 caballos, mientras que la mecánica alimentada por gasóleo, desarrolla 73 caballos. El esquema de suspensión

es clásico, con cuatro columnas Mac Pherson. La transmisión puede ser manual o automática. En los Caldina se incorpora como equipo original el ABS, mientras que en las versiones de tracción delantera se puede optar por un sistema antipatinamiento. Desde fuera, lo que más llama la atención es la curiosa forma del portón posterior que da paso a un enorme compartimento para la carga, que se puede incrementar abatiendo el asiento posterior. Dentro de la gama se ha previsto la versión Van, con un

PLATAFORMA PLANA
Según la marca el espacio está diseñado en virtud de su máxima capacidad. Los asientos son abatibles y la apertura de la puerta parece de gran tamaño.



INTERIOR TOYOTA
El salpicadero lleva impreso el sello de la marca. Éste corresponde a la versión de cuatro ruedas motrices y cambio automático.



acabado más funcional. La plataforma posterior es totalmente plana y permite una utilización ideal para la carga. En el aspecto de la seguridad, el Caldina ha sido objeto de un estudio de estructuras muy intenso para conseguir un chasis capaz de absorber la energía de los choques. El *airbag* está disponible en toda la gama. En principio, el Caldina está exclusivamente dirigido al mercado japonés, cuya cadencia de producción se estima en unas 6.200 unidades al mes entre todas sus versiones, pero podría ser que, en cuanto la planta que la marca tiene en el Reino Unido adquiriese su ritmo normal de producción, se iniciase la de una versión familiar del Carina similar al Caldina. ○

acabado más funcional. La plataforma posterior es totalmente plana y permite una utilización ideal para la carga. En el aspecto de la seguridad, el Caldina ha sido objeto de un estudio de estructuras muy intenso para conseguir un chasis capaz de absorber la energía de los choques. El *airbag* está disponible en toda la gama.

En principio, el Caldina está exclusivamente dirigido al mercado japonés, cuya cadencia de producción se estima en unas 6.200 unidades al mes entre todas sus versiones, pero podría ser que, en cuanto la planta que la marca tiene en el Reino Unido adquiriese su ritmo normal de producción, se iniciase la de una versión familiar del Carina similar al Caldina. ○

FRONTAL CARINA
Vistos totalmente de frente, nada permitiría distinguir al Caldina del Carina. Desde cualquier otra perspectiva el volumen familiar lo delata.



OPEL ASTRA GSi / GSi 16 V

FUERZA, 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 520 i 24V / Saab 9000 CDI 2.3 16V

RAZON DE SER

LA fórmula es idéntica. Los ingredientes no. En ambos casos se trata de berlinas cuatro puertas, tres volúmenes y de segmento medio-alto. Sus motores, longitudinal en el caso del BMW y transversal en el SAAB, ofrecen idéntica potencia y recurren a una culata regulada por cuatro válvulas por cilindro, accionadas mediante dos árboles de levas. No obstante,

VIRTUDES
Calidad y acabados Confort Frenos
BMW 520i 24V PRECIO: 4.224.000 PTAS.
Respuesta a bajo régimen Tendencia sobreviradora Asientos poco envolventes
DEFECTOS

el incremento de potencia respecto a sus antecesores, se ha conseguido por caminos distintos, BMW ha optado por conservar un bloque de seis cilindros y Saab, conformándose con cuatro, ha aumentado su cilindrada en trescientos centímetros cúbicos. Así mismo, mientras el alemán sigue fiel a su tradicional propulsión trasera, el sueco dispone de una más convencional tracción

Las modernas motorizaciones han permitido que berlinas superiores se desplacen con soltura sin recurrir a grandes cilindradas. Por unos cuatro millones de pesetas, estos dos imponentes turismos suponen una equilibrada y sabia decisión para quien quiera viajar con las máximas garantías.

delantera. Esto, si bien dota de diferentes personalidades a los dos coches, no condiciona la eficacia en carretera que, en ambos casos y como se verá más adelante, es muy elevada.

Ambos coches ya son viejos conocidos de Motor 16, en el que han aparecido en varias ocasiones por separado. Si bien no son modelos nuevos ni versiones de última hora,

VIRTUDES
Respuesta motor Estabilidad en curva Acabado
SAAB 9.000 CDI 2.3 24V PRECIO: 3.981.250 PTAS.
Recorrido del cambio Confort en piso irregular Diseño interior
DEFECTOS

nada, no han perdido un ápice de sus cualidades y, enfrentados, constituyen una interesante comparativa para quienes decidan disponer de un prestigioso coche sin invertir en él una cifra excesiva. Respaldados por sus respectivas tecnologías, aeronáutica en el caso del Saab (BMW también construía motores de avión hasta la Segunda Guerra Mundial), disponen de unas





DIFERENCIAS EN LAS CURVAS

Al BMW le gusta menos jugar en las curvas, claramente sobrevividor, prefiere las carreteras generales. El Saab muestra una sorprendente agilidad y estabilidad, aunque no es tan confortable.



mecánicas casi eternas y con un rendimiento pero que muy lógico en cuanto a prestaciones y consumo. Además, sus respectivas carrocerías disponen de una habitabilidad excelente para viajar cómodamente, en compañía y con equipaje.

El motor BMW de dos litros inyección electrónica y cuatro válvulas por cilindro aparecido en 1990, es fruto de un minuciosísimo estudio técnico, en el que la marca utilizó profusamente los ordenadores. Ello se tradujo en un propulsor enormemente preciso en su gestión y de muy bajo mantenimiento. Dos microprocesadores se encargan de dosificar la mezcla de gasolina/aire idónea y estrictamente necesaria para rendir el máximo de potencia en cada momento. Una bobina por cilindro, bujías especiales que duran 50.000 kilómetros y el sistema de autorreglaje hidráulico de las válvulas hacen despreocuparse de acudir a las revisiones periódicas durante mucho tiempo. Respecto al anterior 520i, se ganaron veinte caballos, lo que confirió otro carácter, más nervioso rebajando además los niveles de consumo.

En el caso del Saab, se trabajó sobre el motor de dos litros durante cinco años, perfeccionando y mejorando sus cualidades hasta conseguir el 2.3 que la marca ofrece también desde 1990. También con culata de cuatro válvulas por cilindro, se adaptaron unos ejes de equilibrado que, girando en sentido contrario al del cigüeñal y al doble de velocidad, consiguen una suavidad de funcionamiento casi equiparable a la conseguida por los seis cilindros del BMW.

DOS COMPORTAMIENTOS

Frente a frente, encontramos que el Saab ofrece una gama de utilización en su respuesta más amplia. Dispone de mayor par motor (21,6 mkg. frente a los 19,3 del BMW) y además lo rinde a casi 1.000 revoluciones por minuto por debajo del valor máximo de su oponente. El motor sueco consigue sus mayores niveles de potencia a un conservador régimen de 5.500 revoluciones por minuto, mientras que el alemán se estira hasta las 5.900 antes de que su corte de inyección salvaguarde la mecánica, impidiendo un sobrerégimen. Para mantener el

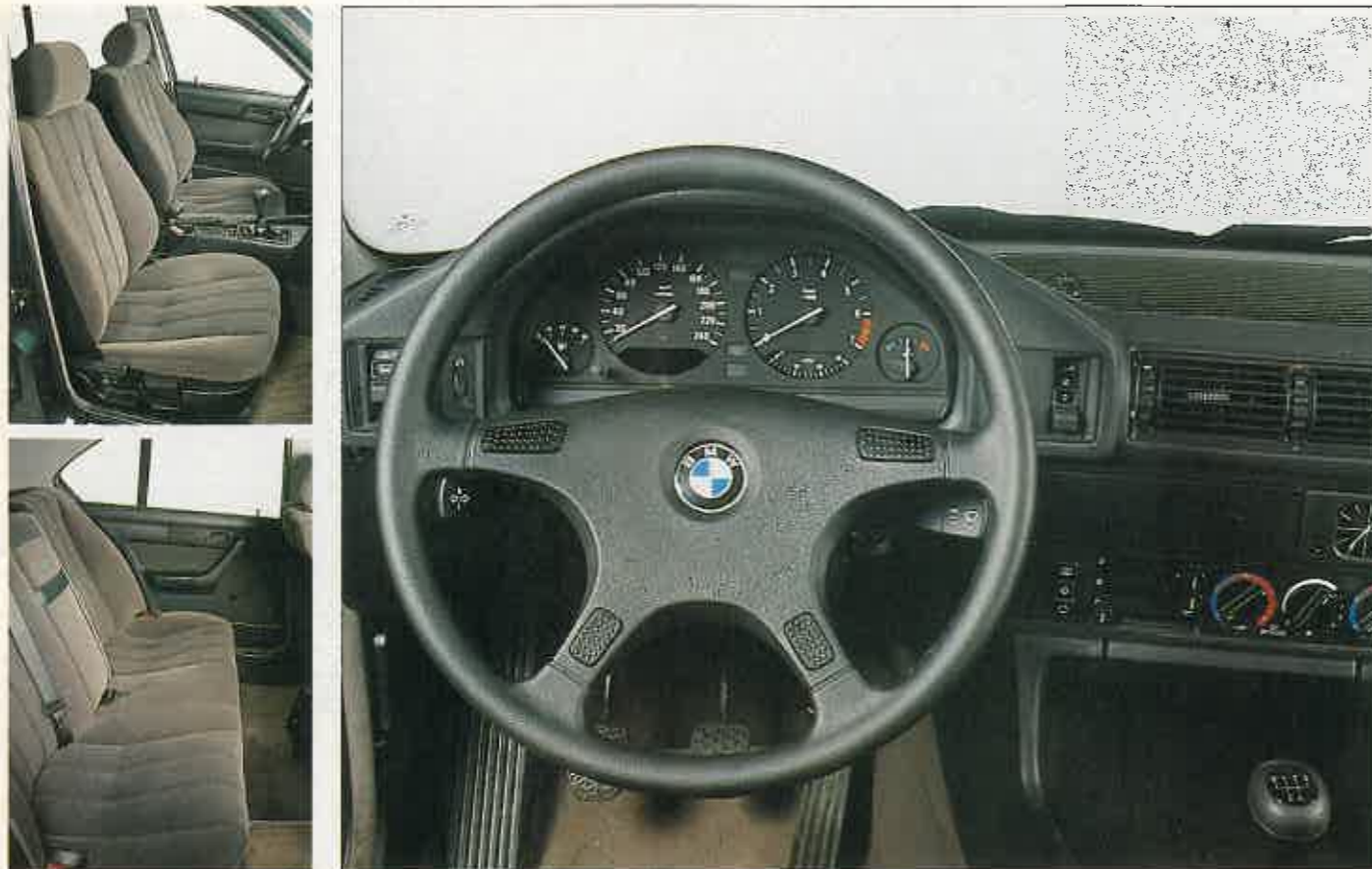
FRENTE A FRENTE



VIAJES LARGOS

A la hora de viajar, muestran sus mejores cualidades y sus consumos resultan muy racionales, teniendo en cuenta que disponen de 150 caballos y son capaces de altas prestaciones sin un aparente esfuerzo de tipo mecánico.





MANTENIENDO EL PRESTIGIO
Para BMW, el acabado y la calidad es norma constante. En el 520i, además, un diseño bello y ergonómico crea una atmósfera de sofisticación. Los asientos son cómodos, pero poco envolventes delante.

BMW a un ritmo de máxima eficacia hay que evitar caer de vueltas el motor por debajo de las 4.200-4.500 revoluciones por minuto, mientras que el Saab se encuentra mucho más a gusto por debajo de las 4.000 y responde con más nervio en esta circunstancia. Los desarrollos de ambos coches tiran a largos para optimizar el consumo por autopista y autovía y el manejo de su caja difiere en que la del BMW es más rápida y deportiva, mientras que la del Saab es algo lenta al tener demasiado recorrido de palanca. A igualdad de potencias y desarrollos similares, es el Saab el que recupera netamente mejor, tanto en cuarta como en quinta. Se debe principalmente a esa curva ya comentada, que hace que el Saab respire mejor a bajo régimen y, secundariamente, a una diferencia de peso de 125 kilogramos a favor del 9.000i. Si en buenas carreteras estas diferencias no suponen un contraste exagerado, en vías secundarias resultan más agradables las respuestas del Saab.

Las velocidades máximas son

FICHA TÉCNICA

	BMW 520i	SAAB 9.000i
MOTOR		
Disposición	delantero longitudinal	delantero transversal
Número de cilindros	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.290
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 CV (110 kW)/4.700	150 CV (110 kW)/5.500
Par máximo / r.p.m.	19,3mkg(190 Nm)/4.700	21,6mkg(211 Nm)/3.800
TRANSMISION		
Tracción	trasera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,9/13,3/20,0	7,5/14,3/21,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,3/33,3	28,4/36,2
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	2,5	3,25
Diámetro de giro (m)	11	11,7
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	discos
Antibloqueo	sí	sí
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	independiente	eje rígido
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 6J x 15	chapa 6 x 15
Neumáticos	195/65 R 15	185/65 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.445	1.320
Capacidad depósito combus.	80 l.	66 l.



SENCILLEZ NÓRDICA
Hablando de la estética, el Saab 9.000i acusa un diseño más anticuado y menos atractivo a la vista. No obstante, el acabado y el equipo están a un nivel bastante más superior.

prácticamente idénticas, superando ambos la simbólica barrera de los 200 kilómetros por hora. Por otra parte, no puede decirse que estos flamantes coches sean gastones. Se conforman los dos con una media de menos de diez litros a los cien, excelente resultado para sus tamaños y sus potencias. Curiosamente, en este valor medio se destaca sensiblemente el Saab, a pesar de registrar valores más altos en la mayoría de las pruebas. Pero es que al BMW la ciudad le penaliza seriamente, consumiendo más gasolina al requerir mayor régimen para moverse con soltura entre el tráfico.

Dinámicamente, no hay nada que reprochar a ambos coches en recta, donde su estabilidad es tan firme como segura a alta velocidad. Aquí hay que destacar el confort de marcha del 520i, verdadero salón rodante que devora kilómetros, aislando perfectamente a sus ocupantes de las irregularidades del firme. Metidos en curvas es de nuevo el Saab quien toma la ventaja. Más firme de suspensiones y más neutro en sus respuestas, apoya con

mayor precisión y enlaza el trazado con agilidad. La única precaución que hay que tomar con el Saab es no provocar pérdidas de motricidad del tren delantero con aceleraciones bruscas. El par de su motor no siempre se transmite con suavidad al asfalto, sobre todo si está mojado o sucio. El tren trasero, a pesar de estar formado por un sencillo eje rígido De Dion, cumple sus funciones con mucha brillantez, pero rebota en asfalto bacheado.

ALTA TECNOLOGÍA

El BMW se muestra, por su parte, claramente sobrevividor. En apoyos pronunciados pronto deriva de detrás y obliga a levantar el pie del acelerador para estabilizar el coche. Por ello, se muestra más lento y pesado en montaña, donde el Saab lo aventaja. Por el contrario, da a su rival una lección de frenada. Con sistema antibloqueo ABS de serie en ambos coches, en el BMW 520i se dispone de una frenada más eficaz y efectiva.

La seguridad de estas berlinas

está por encima de la media. La rígida carrocería del BMW incorpora elementos deformables que evitan posibles daños del habitáculo en colisiones frontales o laterales. En cuanto al Saab 9.000, fue meritorio en su día de la máxima aprobación de las casas de seguros norteamericanas, en cuyo país se contempla la homologación de los coches con extrema severidad al respecto.

Por supuesto, y en los tiempos que corren, los fabricantes han extremado las medidas antipolución y dotan a sus coches de catalizador para gasolina sin plomo y unos reglajes de alimentación y encendido especialmente concebidos para reducir al máximo las emisiones nocivas. En el Saab, un sistema de control climático regula el quemado de la mezcla reduciendo los gases expulsados en un ochenta por ciento cuando la temperatura del motor es muy baja y no trabaja de forma correcta.

Hablando ya del más subjetivo tema de la estética, es donde quizás se encuentren mayores diferencias de planteamiento entre los dos.





SEIS CILINDROS
Muy suave en su funcionamiento, el sofisticado motor alemán se beneficia ahora de un avanzado sistema de distribución variable que mejora el llenado de los cilindros.



CUATRO CILINDROS
A base de aumentar su cilindrada y modificar la distribución, el motor sueco ha conseguido una excelente curva de rendimiento.

Mientras que el Saab presenta un diseño más veterano y con la impronta nórdica donde prima la eficacia por encima de la estética, el BMW exhibe las señoriales líneas de la moderna Serie 5. En este trauce de valoración, el alemán mira un poco por encima del hombro al sueco por su mayor prestancia y porte. A su favor, el Saab resulta más exclusivo al no ser tan habitual sobre nuestras carreteras.

Por dentro, ocurre otro tanto pero más exagerado. Las calidades de diseño y acabado del BMW son muy superiores. El Saab se conforma con un estilo más rudimentario, que toma su máxima expresión en un volante poco atractivo. Los asientos de ambos coches son confortables y están tapizados con agradables y suntuosos tejidos. Sin ser especialmente envolventes, los respaldos delanteros del Saab lo son un poco más que los del BMW, que pecan de ofrecer poca sujeción lumbar. En cambio, los mandos e instrumentos son más prácticos en el 520i, al beneficiarse de un diseño moderno y ergonómico.

Económicamente estos rivales también se separan. Mientras que el BMW rebasa con creces la barrera de los cuatro millones, el Saab no llega a esa cifra. El Serie 5 ya in-

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	BMW	SAAB
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	11,1	9,4
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.	7,1	7,7
En conducción rápida	13,6	15,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,8	10,4
A 140 km/h de cruceo	10,7	11,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,6	8,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	833	691

PRESTACIONES

	BMW	SAAB
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	203,7	201,5
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,5	17,2
1.000 m. salida parada (seg.)	31,8	31,6
0-100 km/h (seg.)	10,8	10,1
Metros recorridos	183,4	170
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,6	18,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,1	20,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,4	33,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,5	38,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,8	10,2
Metros recorridos	309,6	283,7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,5	15,0
Metros recorridos	460,4	421,6

SONORIDAD

	BMW	SAAB
Al ralentí:	46,2	47,3
A 60 km/h:	61,8	52,6
A 90 km/h:	63,6	64,2
A 120 km/h:	69,2	70,8
A 140 km/h:	71,4	75,2
A tope	80,6	78,4

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

48 / Motor 16

FRENOS

	BMW	SAAB
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	15,8	18,3
A 100 km/h:	42,7	49,5
A 120 km/h	67,7	85,1

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

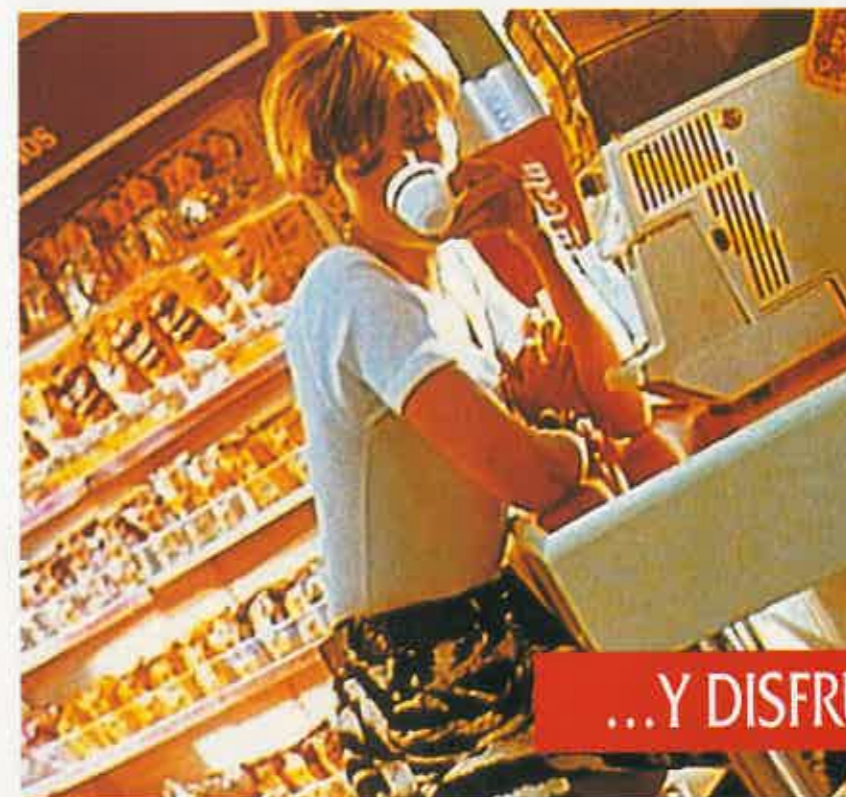
BMW 520i: Pintura metalizada (114.149 ptas.). Llantas de aleación (202.116 ptas.).
SAAB 9000 CDI: Pintura metalizada (87.000 ptas.). Llantas de aleación (142.000 ptas.).

DATOS DEL COMPRADOR

BMW Importado: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono (91) 335 05 05. Red de postventa: 70 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año en piezas y mano de obra.

Saab Importado: Porsche España, S.A. Avda. de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. Red de postventa: 27 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.

REPÓN ENERGIA



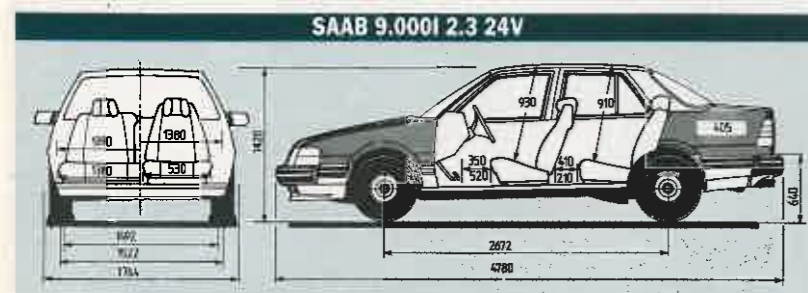
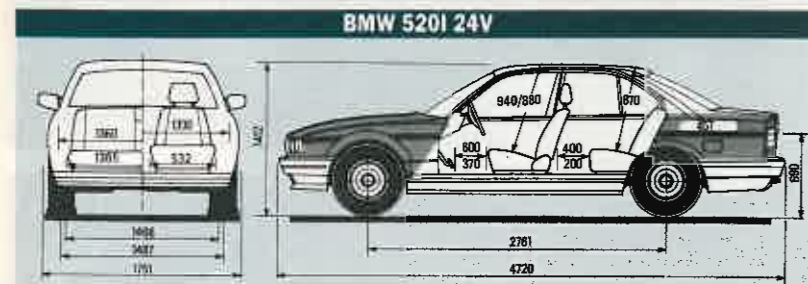
...Y DISFRUTA

EN LA NUEVA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO CEPESA

Reposar combustible no es la única razón para pararse en una de las nuevas Estaciones de Servicio CEPESA. Con nosotros, tu vehículo estará en buenas manos para llenar el depósito, engrasar o darle un buen lavado. Pero eres tú quien nos importa. Bájate, estira las piernas, haz unas compras en nuestro MiniMarket y tómate algo. Tú también necesitas reponer energía antes de reemprender la marcha. Por seguridad, por comodidad y porque nos gusta hacer bien las cosas.



CEPSA
CALIDAD DE SERVICIOS



MECÁNICA

1º SAAB La mecánica sueca sorprende por su equilibrio entre respuestas y su gran suavidad de funcionamiento.

2º BMW Sin desmerecer su alta tecnología, el propulsor alemán resulta menos aprovechable y más impersonal en sus respuestas.

COMPORTAMIENTO

1º SAAB En curvas de buen asfalto es muy eficaz. La facilidad de conducción de la tracción delantera juega a su favor en este sentido.

1º BMW Intachable en autopista, se muestra sobrevividor en curvas lentas. Un peso mayor también perjudica este apartado.

RENDIMIENTO

1º SAAB A pesar de su mayor cilindrada, la respuesta del motor del Saab permite dosificar mejor el consumo.

2º BMW Consigue mejores valores que el Saab en carretera abierta, pero en ciudad se ve superado claramente.

CONFORT

1º BMW En general es el 520i el que ofrece un habitáculo más acogedor y dispone de una amortiguación más blanda.

2º SAAB También dispone de una gran amplitud, pero el tren trasero rebota sobre firmes de estado irregular.

CARROCERÍA

1º BMW El nuevo diseño de la Serie 5 presenta un aspecto muy sofisticado y elegante, con grandes mejoras en cuanto a rigidez y seguridad.

2º SAAB Es muy segura en caso de colisión y noble en su comportamiento, pero su diseño resulta desfasado en comparación.

ECONOMÍA

1º SAAB A igualdad de potencia, prestaciones y equipo, resulta bastante más asequible y con opciones mucho más baratas.

2º BMW Es un cuarto de millón más caro y lo justifica por su prestigio de marca aunque las opciones lo gravan aún más.

FRENTE A FRENTE

CUESTIÓN DE VOLUMEN
El Saab dispone de un maletero de mayor capacidad y, además, su asiento posterior es divisible.

incorpora aire acondicionado de serie, al igual que el Saab, y ha aumentado sensiblemente su nivel de equipo de serie. No obstante, sus opciones son más caras.

Para quien quiera una berlina rápida, potente, amplia, cuatro puertas y, además, una exclusiva marca de coches de lujo, tanto sirve el BMW como el Saab. Los precios compiten hacia abajo con coches menos aparentes y sofisticados y es aquí donde estas motorizaciones tienen su razón de ser: el 2.0i en el caso del BMW y el 2.3i en el del Saab. Con ellas, no se echan en falta los caballos a la hora de viajar cargado, pero los consumos se contienen hasta equipararse a mecánicas menos potentes y brillantes. A pesar de mantenerse



ESTILOS DISTINTOS
A pesar de poseer parecidos planteamientos, ambos coches se diferencian con estéticas particulares.

en una franja económica inferior al resto de sus hermanos de gama, heredan todo el desarrollo tecnológico y así incorporan piezas y componentes del deportivo BMW 850i o del Saab 9.000 CSET. No hay más que abrir el capó o echar un vistazo a las especificaciones de la carrocería y chasis para darse cuenta del elevado nivel tecnológico incluido en ambos modelos.

La decisión final vendrá seguramente supeditada a tres premisas planteadas en este orden: la estancia del coche en un segmento de lujo, la diferencia de carácter para clientes más o menos «deportivos» y una variación económica de un cuarto de millón nada despreciable a la hora de pagar el seguro o algún extra. El Saab 9.000i es más «antiguo» pero también más barato y brillante en sus respuestas mecánicas y dinámicas. El BMW posee, sin embargo, la perfeccionista homogeneidad de la marca y, en general, es más amplio y confortable. ○

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez



YA ERA HORA.



Ya era hora de que alguien creara un cronógrafo para las mujeres. De cuarzo, con función centesimal, timer, calendario, doble horario, dos alarmas, contador para 24 horas, sumergible. En estuche obsequio, con una correa de recambio a juego.

FESTINA
EL PRIMER CRONOGRÁFO PARA MUJER

Citröen XM Turbo CT «Grand Luxe»

SUAVE RESPIRO

Es, sin lugar a dudas, uno de los coches más cómodos que se pueden comprar. Además, ahora, sin aspirar a la potencia del motor V6, pero con algo más de respiro que el dos litros, se presenta con este nuevo motor, turboalimentado, de 145 caballos.

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

CITROËN nos tiene acostumbrados a la originalidad de sus productos. Pero no sólo los envoltorios son distintos, sino también sus soluciones técnicas. El usuario que haya poseído un Citroën DS, el famoso Tiburón, un BX, un CX y ahora un XM, no se sorprenderá cuando, parado en un semáforo, note cómo la carrocería de su coche empieza a subir o bajar hasta que se nivela, emitiendo como un suspiro.

El XM, con su especial suspensión denominada hidractiva -combinación del clásico mecanismo hidroneumático de Citroën con la electrónica-, parece que tiene vida propia. Se eleva, luego desciende un poco, como si tomara aliento para respirar.

Aunque lo realmente nuevo del Citroën XM Turbo CT es el propulsor. Es un motor, como su propio nombre revela, turboalimentado y con intercambiador de calor del aire de admisión. Desarrolla 145 caballos de potencia y su intención es la de llenar el hueco que existe entre el XM de dos litros de 122 caballos, del que deriva y el XM V6 de 170 caballos.

La denominación CT (Constant Torque) se debe a que este motor desarrolla un par constante (23 mkg) desde 2.200 revoluciones por minuto hasta las 4.400. Régimen, este último, en el que se obtiene la potencia máxima, que también se mantiene constante hasta las 6.200 revoluciones.

VIRTUDES

Confort de marcha
Comportamiento
Equipamiento

CITROËN XM TURBO CT
PRECIO: 4.217.000 PTAS.

Visibilidad trasera
Consumo elevado
Precio

DEFECTOS

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata y bloque motor de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 145 CV (104 kW) de 4.400 a 6.200 rpm. Par máximo: 23 mkg (225 Nm) de 2.200 a 4.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbocompresor e *intercooler*. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,6 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,94. Diámetro de giro: 12,5 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 283 mm. de Ø. Traseros: Discos de 224 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente hidractiva con corrector de altura, brazos triangulares y barra estabilizadora. Trasera: Independiente hidractiva con brazos longitudinales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 R 15 MXV2. Llantas de aleación 6JX15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.400 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	15,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,6
En conducción rápida	19,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	12,3
A 140 km/h de crucero	15,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	570



EL SIGNO DE LA MARCA

El nuevo XM se reconoce, en su exterior, por el anagrama «Turbo CT», situado a la altura de los pasos de ruedas delanteros. Las llantas son de aleación ligera, de serie, en la versión «Grand Luxe». Un aleroncillo remata la parte trasera del coche.



El obtener un par y potencia máxima, constantes en una escala de revoluciones, se traduce en una mayor elasticidad del motor. Lo cierto es que el XM no tiene el tirón, más o menos brusco, de los propulsores turboalimentados. Se aprecia una ligera respuesta a partir de las 2.000 vueltas y otra después de las 4.000, sin embargo, una vez alcanzadas las 5.000 revoluciones, le cuesta llegar a su régimen máximo, 6.200 rpm, cifra a partir de la cual la inyección se interrumpe.

La característica principal de este propulsor es una buena dosis de suavidad. Una centralita electrónica es la encargada de regular la sobre-

presión del turbocompresor, para que la presencia de éste apenas se note. Es un motor más bien tranquilo en aceleración, pero muy elástico y efectivo en recuperaciones, incluso llega a recuperarse mejor que el motor V6. Esto es cierto hasta el punto que, por ciudad, casi se olvida uno de cambiar.

Otra peculiaridad de este motor es la de ser muy silencioso. Por debajo de las 4.000 revoluciones el sonido del motor es casi imperceptible. Esto, unido a la comodidad de la suspensión, la amplitud de los asientos delanteros y traseros y la abundancia de equipamiento, lo sitúan entre los coches más confortables para viajar. La nota negativa corresponde al consumo de com-



EL SALTO DE LA RANA

En estas dos fotografías se aprecia claramente la variación de altura de la carrocería del XM. La posición más alta se utiliza sólo para superar obstáculos. La más baja es para cuando el coche se queda parado durante varios días.

DESAFÍO AL VIENTO
La original y perfilada línea, en forma de cuña, del alto de gama de Citroën, arroja un coeficiente aerodinámico de tan sólo 0,28. Todo un desafío a la resistencia del viento.



TURBOSUAVE
El motor es lo realmente nuevo del XM CT. Es turboalimentado, de par constante en una escala de revoluciones y desarrolla 145 caballos. Su acelerar es suave y su recuperación extraordinaria.

combustible, que es bastante elevado para un motor de dos litros.

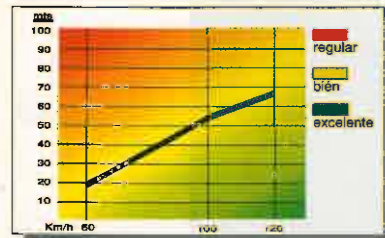
En lo que concierne al comportamiento, el XM CT monta de serie la mencionada suspensión hidractiva, con dos posiciones para la dureza de los amortiguadores: una automática y otra sport.

Es muy seguro en curvas gracias a su excelente estabilidad y, salvo en terrenos muy especiales, como podrían ser carreteras con muchas curvas enlazadas, la posición automática de las suspensión es la recomendada. Como es obvio, la posición sport evita balanceos de la carrocería, pero castiga más los cuerpos con su dureza. Por supuesto, también en este XM se puede

PRESTACIONES

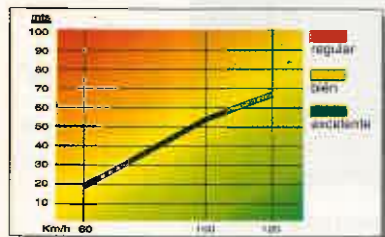
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	205
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,0
1.000 m salida parada	30,8
De 0 a 100 km/h	9,7
Recorriendo (metros)	158
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,3
recorriendo (metros)	206
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,9
recorriendo (metros)	278

FRENOS



A 60 Km/h:	19,3
A 100 Km/h:	53,1
A 120 Km/h:	66,3

SONORIDAD



Al ralentí:	51,8
A 60 Km/h:	62,5
A 90 Km/h:	65,7
A 120 Km/h:	68,3
A 140K m/h:	70,7
A Tope:	77,4

DATOS DEL COMPRADOR

CITROEN
Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00.
Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión.
Red de postventa: 872 puntos de asistencia en toda España.
Opciones:
 Autorradio con mandos en el volante: 134.945 pesetas. Tapizado en cuero negro: 281.138 pesetas.

56/ **Motor 16**



GRAND LUXE.
 Esta especial versión equipa toda suerte de elementos. El volante es ahora de dos radios y sin retorno automático. La radio, con mandos en el volante, es opcional.



FRENO DE PIE
 El freno de estacionamiento o de mano, se acciona con el pie y se desbloquea apretando con la mano la palanca reseñada con la P. La apertura del capó se acciona a pie de asiento.



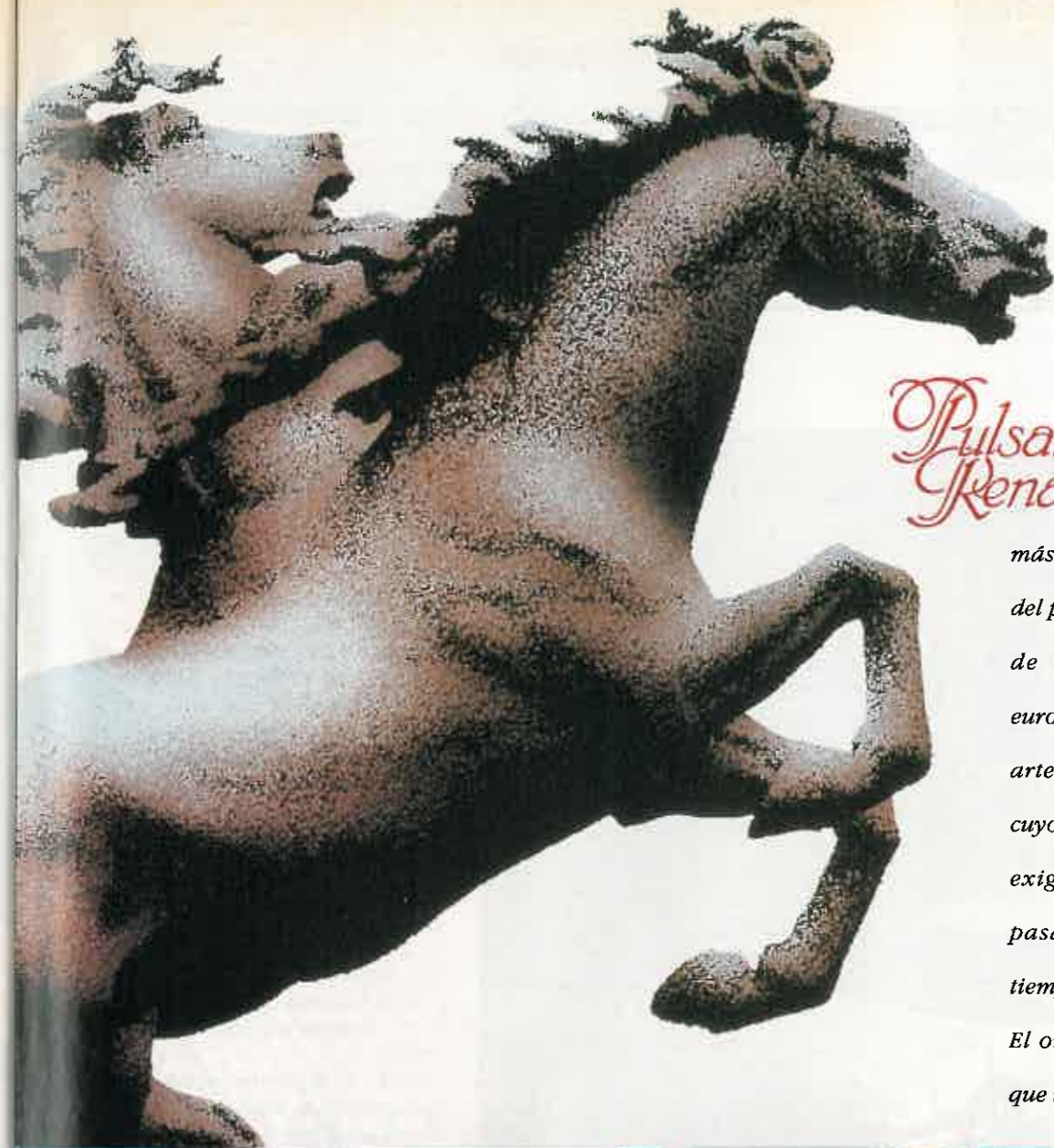
variar la altura del chasis para sobrepasar algún obstáculo.

La dirección nos sorprendió agradablemente por equipar de serie un servo mucho menos sensible que en los otros XM. Pero, sobre todo, porque ya no incorpora el mecanis-

mo de retorno que obligaba a un cierto adiestramiento.

Los frenos paran el coche en pocos metros y no se fatigan fácilmente, aunque hay que adaptarse a su especial tacto.

En lo referente al manejo de la



Pulsar Renaissance significa mucho

más que una mera reinterpretación del presente. Con el espíritu artesanal de la más admirada tradición europea, Pulsar ha creado piezas de arte que marcan el tiempo. Relojes cuyos detalles cumplen con los más exigentes criterios de calidad del pasado. Artesanía que expresa el tiempo con una precisión absoluta. El orgullo de Pulsar. Una colección que une la tecnología ultramoderna a

las enseñanzas de los grandes artistas del Renacimiento. Sencillamente, lo último.

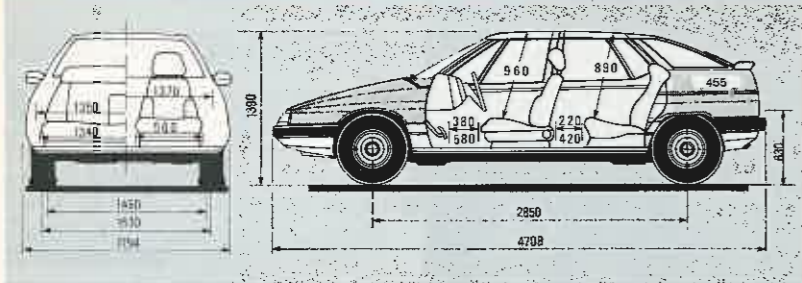


PULSAR

Inspirado en el pasado para el futuro

PSZ 006

CITROËN XM TURBO CT



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El mecanismo para elevar el coche en altura permite superar obstáculos de considerable volumen.

▲ La computadora es muy sencilla e informativa.

EN CONTRA

▼ Aunque el XM CT incorpore un equipo muy completo, su precio resulta caro.

▼ Solamente se pueden comprar dos opciones, la tapicería en cuero y el equipo de música.

COMODIDAD ANTE TODO
La especial suspensión denominada hidractiva, la amplitud interior, el silencio de marcha y la abundancia de equipamiento, hacen del XM el coche ideal para viajar.

FRENTA A SUS RIVALES

Los rivales del Citroën XM Turbo CT, tienen en común el ser más baratos que éste. Se han escogido sólo los modelos de cinco puertas y con una potencia muy similar. Por orden alfabético éstos son: el Fiat Croma 2.0 ie Turbo (3.874.579 pesetas.) con más caballos y mejores prestaciones, pero que adolece de una terminación regular; el Renault Safrane 2.2 RT Si (3.960.000 pesetas.) que se distingue por su buen equipamiento y acabado; y el Saab 9000 CSI 2.0 16V 5p. (3.828.250 pesetas.) que es el más barato pero también menos equipado y con algunos caballos menos.

palanca de cambios, en nuestra unidad, encontraba cierta resistencia la marcha atrás y la quinta velocidad.

La carrocería del nuevo XM se diferencia de las demás versiones de gama alta por las siglas de «Turbo CT», en los laterales delanteros. Las novedades interiores se centran en el volante, que es ahora de dos radios y una pequeña palanca anclada en el suelo, cerca de la puerta del conductor, que se utiliza para abrir el capó.

Los asientos delanteros son amplios y con la dureza justa (el del conductor se ajusta en altura); sin embargo, el respaldo es algo corto y no permite apoyar del todo la espalda. Se dispone también de una plataforma para descansar el pie izquierdo y un pedal que acciona el freno de mano, el cual actúa sobre las ruedas delanteras.

Entre otros detalles de equipamiento citaremos: el sencillo ordenador, la pantalla informativa sobre posibles anomalías del funcionamiento del coche, elevalunas y retrovisores eléctricos, apoyabrazos delantero y trasero, etc. Entre los detalles criticables destaca la limitada visibilidad trasera y la situación de la rueda de repuesto, debajo del maletero y susceptible de ser robada.

El nuevo motor turboalimentado se comercializa, además, en versión menos equipada. Esta versión no incluye en el precio (3.621.619 pesetas) ni el antibloqueo de frenos, ni las llantas de aleación, ni faros para niebla, ni ordenador y tampoco pantalla informativa electrónica, entre otros elementos. La versión «Grand Luxe» se puede adquirir con caja de cambios automática por 267.000 pesetas de más. Y, por último, este motor está disponible en versión Break o familiar, sólo en acabado «Grand Luxe» y con cambio manual o automático.

En definitiva, el nuevo Citroën XM CT es un excelente vehículo para devorar kilómetros con un mínimo esfuerzo. El motor, turboalimentado, no destaca por su potencia de aceleración, pero sí por el extraordinario poder de recuperación. Sus defectos son económicos. Consume mucho y su precio es mayor al de su competencia.

Simonetta Garib
Fotos: José Robledo

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 mañana,

en la SER, Iñaki está contigo para

contarte la actualidad a su estilo.

EMPIEZA EL DÍA
CON LAS COSAS
CLARAS.

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

Las noticias de cada mañana, a las

claras.



DONDE HAY QUE ESTAR

Lada Samara 1.5 4P

**BARATO,
BARATO**

EL Lada Samara acaba de aparecer en nuestro país con la carrocería de cuatro puertas. Prescinde de todo tipo de lujos, pero ofrece una amplitud interior notable y, sobre todo, destaca por su contenido precio. Es uno de los modelos familiares más económicos del mercado.

DISÑO	★★
ACABADO	★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

EL Lada Samara de cuatro puertas es un ejemplo claro de que, hoy en día, hasta las clases sociales más modestas pueden tener acceso a un coche. Por un millón de pesetas, el importador de esta marca soviética ofrece un modelo familiar de dimensiones considerables con una mecánica de 1,5 litros y un equipamiento suficiente. Además, Credilada, la financiera de la marca, ofrece unas for-

**VIRTUDES**

Amplitud interior
Capacidad de carga
Precio contenido

**LADA SAMARA 1.5 4P
PRECIO: 999.000 PTAS.**

Nivel de acabado
Frenos escasos
Postura al volante

DEFECTOS**PRUEBA**

Motor 16

FICHA TECNICA



MOTOR:

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.499 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82 mm. Carrera: 71 mm. Compresión: 9,9 a 1. Potencia máxima: 71 CV (52 Kw) a 5.550 rpm. Par máximo: 11,8 mkg (115 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: un carburador de doble cuerpo. Combustible: gasolina súper de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISIÓN:

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCIÓN:

Sistema: de cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,6 vueltas. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS:

Delanteros: discos macizos de 239 milímetros de diámetro. Traseros: tambores de 200 milímetros de diámetro. Antibloqueo de frenos: no.

SUSPENSIÓN:

Delantera: independiente, de tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: eje simi-rígido con amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales.

RUEDAS:

Neumáticos: 165/70 R13. Llantas de chapa estampada de 4,5J x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 26,9 km/h de promedio	10,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción rápida	10,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,1
A 140 km/h de cruceo	11,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	435

mas de financiación muy interesantes que facilitan en gran medida la adquisición de uno de estos coches.

La diferencia del Lada Samara de cuatro puertas con respecto a sus hermanos está muy clara. Es veinte centímetros más largo e incorpora un maletero más grande que supera al de los Samara de dos volúmenes en 130 litros más de capacidad. Con esto, sus aptitudes familiares han aumentado considerablemente. En el interior se acomodan sin grandes estrecheces cinco personas y en el maletero hay sitio suficiente para todo su equipaje. Además, el respaldo del asiento trasero es abatible y permite aumentar el volumen

baja calidad y están pobremente terminados.

El equipamiento no es precisamente de lujo, pero, para el precio que tiene este coche, dispone de algo más que lo imprescindible. Entre sus elementos destaca un práctico lector de mapas, los cinturones de seguridad de inercia en todas las plazas, un mando interior de reglaje de la altura de faros, los dos espejos retrovisores exteriores con mando interior y una eficaz luz situada en el capó que resulta de gran utilidad en caso de avería nocturna.

La instrumentación es también bastante completa, aunque cambiaríamos el voltímetro y el econométero por un buen cuentarrevoluciones.

T O D O F A C I L I D A D E S



A excelente precio de lanzamiento que ha aplicado Lada sobre el Samara de cuatro puertas (999.000 pesetas) hay que añadir las facilidades de compra que ofrece la financiera de la marca para adquirir uno de estos coches. Hasta finales de año, Credilada mantendrá una promoción en la cual se establece una entrada de 278.000 pesetas y tan sólo hay que pagar 6.000 pesetas en las cuotas mensuales del primer año. De esta forma, las condiciones de compra son mucho más atractivas y, acceder a un Lada Samara, resulta realmente fácil.

de carga enormemente. En el piso del maletero se encuentra la rueda de repuesto y una práctica bolsa de herramientas con todo lo necesario para salir de un apuro. Es más, tiene hasta una bomba de hinchar.

En el resto de los apartados, el Samara de cuatro puertas es prácticamente igual a las versiones de dos volúmenes. El lujo es algo superfluo en este modelo y el equipamiento no da cabida a ningún elemento con mando automático: los elevalunas se accionan con manivela y las puertas hay que cerrarlas una por una. El diseño del salpicadero no es de los más atractivos y el nivel de acabado no debe pasar un control de calidad muy severo. Los materiales empleados son de

Un punto criticable del Samara es el puesto de conducción. El volante está muy encima del conductor y da cierta sensación de claustrofobia. Los pedales quedan algo ladeados a la derecha y la palanca de cambios está un poco baja.

En los asientos delanteros se puede reglar la banqueta en longitud y el respaldo en inclinación y tienen un mullido algo blando que, si en un principio resulta cómodo, en los viajes largos deja sentir bastante la fatiga.

El apoyo lumbar es correcto, pero la sujeción lateral es nula y en las curvas hay que agarrarse con fuerza al volante o a lo que se pueda para no moverse. Quizá por este motivo, el Samara tiene dispuestos



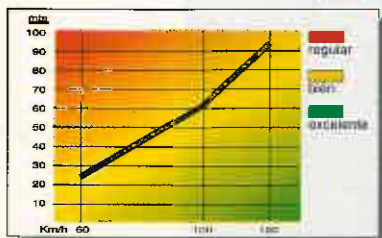
SENCILLEZ
Las líneas del Samara, a pesar de haber sido dibujadas por el renombrado diseñador italiano Giugiaro, carecen de formas llamativas.

TRES VOLÚMENES
El Lada Samara de cuatro puertas sólo se diferencia de sus hermanos en la parte de atrás. El maletero le confiere una línea de tres volúmenes con un corte clásico y una mayor longitud.

PRESTACIONES

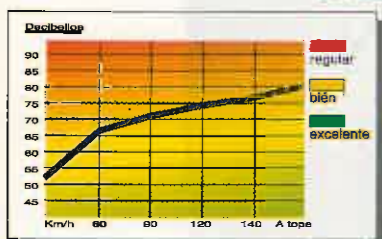
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	153,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	36,4
De 0 a 100 km/h	14,4
Recorriendo (metros)	252
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,8
recorriendo (metros)	503
De 80 a 120 km/h en 5ª	28,8
recorriendo (metros)	815

FRENOS



A 60 Km/h:	23,9
A 100 Km/h:	61,3
A 120 Km/h:	93,6

SONORIDAD



Al ralentí:	52,6
A 60 Km/h:	66,8
A 90 Km/h:	71,7
A 120 Km/h:	74,5
A 140 Km/h:	77,6
A Tope:	80,1

DATOS DEL COMPRADOR

LADA
Fabricante/ Importador: Lada Ibérica S.A. Avenida de la Industria s/n. Tres Cantos. 28760 Madrid. Teléfono: (91) 803 42 44.
Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
Red de postventa: 44 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES:
 Pintura metalizada: 20.781 pesetas.

POBRE ACABADO
 La terminación interior del Samara no está muy cuidada. El volante de corte deportivo resulta muy atractivo, pero el tacto a plástico y los remates algo ásperos empobrecen la buena impresión que causa a la vista.



unos agarradores de grandes dimensiones en los laterales del techo que serían la envidia de cualquier autobús de línea.

SIMPLICIDAD MECÁNICA

El Lada Samara de cuatro puertas tiene el mismo motor de 1.499 centímetros cúbicos utilizado en los otros modelos. Recurre a un esquema tradicional de cuatro cilindros en línea con un árbol de levas en cabeza y la alimentación se realiza a través de un sencillo carburador de doble cuerpo, aunque el encendido es ya electrónico.

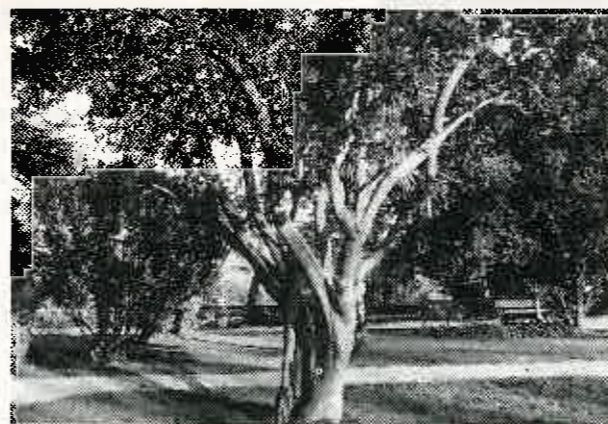
De esta forma desarrolla una potencia de 71 caballos que son más

que suficientes para mover el Samara con cierta agilidad, siendo aceptable el nivel de prestaciones y los consumos moderados.

Las relaciones de cambio contribuyen en buena parte a que esto sea así. Están bien adaptadas y permiten sacar todo el partido a la mecánica. Sólo entre la tercera y la cuarta existe un salto algo excesivo. El manejo es un poco duro, aunque está a años luz de la antigua caja de cambios de los Samara y ahora no plantea grandes problemas.

El pomo de la palanca, por su parte, tiene un diseño ergonómico poco acertado y un tanto extraño que no resulta muy cómodo.

AMPLIO
 El espacio interior del Samara 4p es notable y permite albergar a cinco personas sin grandes estrecheces. Los asientos delanteros carecen de sujeción lateral y tienen un mullido algo blando.



¿Un madroño o un tejo?



¿Una garza o una grulla?



¿Una cabra hispánica o un muflón?



¿Una salamandra o un tritón?



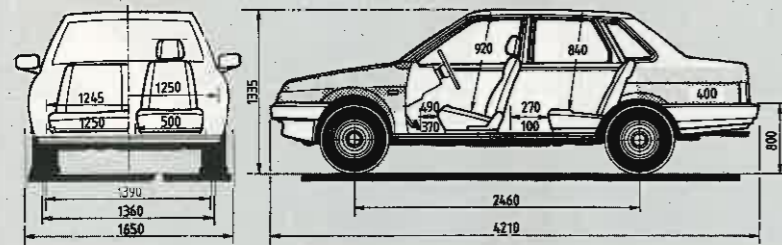
¿Un champiñón o un boleto de Satanás?



¿Una águila imperial o culebrera?

Para conservar nuestra naturaleza, hay que empezar por conocerla...

LADA SAMARA 1.5 4P



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Los faros delanteros se pueden regular en altura mediante un mando interior.
- ▲ El respaldo trasero es abatible y permite ampliar el volumen del maletero considerablemente.

EN CONTRA

- ▼ El Samara recurre a tres llaves diferentes para abrir las puertas, para abrir el tapón de la gasolina y para arrancar el coche.
- ▼ Los remates del mando de regulación de los faros pinchan.



SIN COMPLICACIONES

La mecánica del Samara de cuatro puertas destaca por su sencillez. Cuatro cilindros en línea alimentados por un carburador de doble cuerpo y 71 caballos de potencia. Su labor es honesta y el consumo resulta razonable.

La dirección carece de servoasistencia y es un poco dura en maniobras. No tiene ninguna holgura y cumple bien su cometido, pero se muestra algo desmultiplicada y no muy directa.

Los frenos son quizá el apartado mecánico menos afortunado del Samara. Detienen el coche, pero no son un alarde de eficacia y las frenadas se alargan más metros de los deseados. Además, no resisten mucho el trato duro y acusan rápidamente la fatiga.

En cuanto a las suspensiones, se deja sentir rápidamente su filosofía familiar. Son blandas y bastante cómodas pero no permiten dar rienda

suelta a una conducción alegre. El Samara se inclina bastante en los apoyos y el tren delantero tiende a seguir recto cuando se entra en las curvas algo más rápido de lo normal.

En cualquier caso, la filosofía de este vehículo no se acerca, ni de lejos, al de un modelo deportivo y la estabilidad no presenta ningún tipo de problema para realizar un tranquilo viaje con toda la familia con un nivel de seguridad bastante razonable.

El enfoque del Lada Samara 1.5 de cuatro puertas está muy claro. Es el coche idóneo para todos aquellos que necesitan un coche de di-

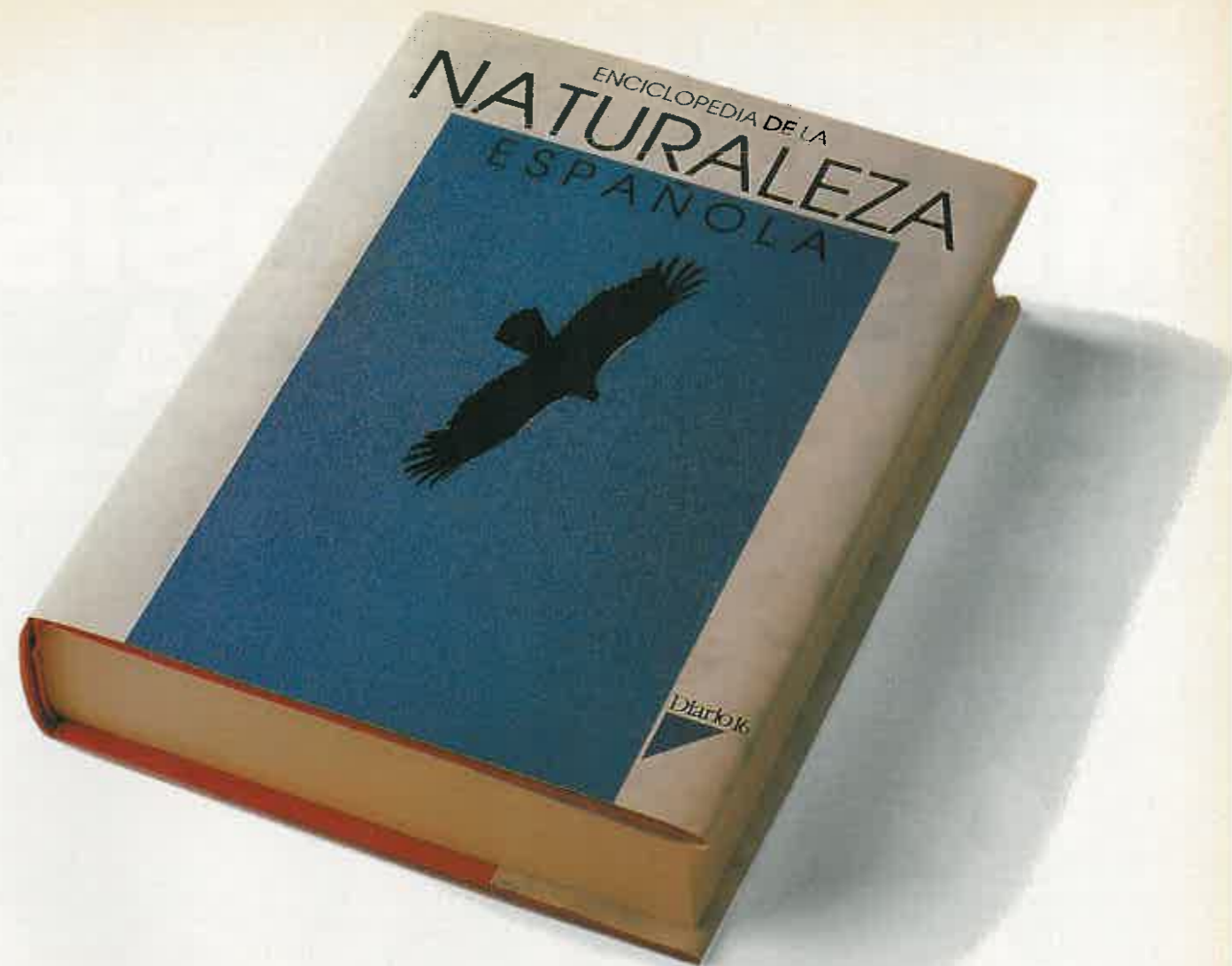
FRENTE A SUS RIVALES

Los competidores más directos del Samara 1.5 4p. son precisamente otros modelos fabricados en los países del Este. Así encontramos el Aleko 2141 (924.000 ptas.), un coche con motor de 1,6 litros y 74 caballos, el Dacia TLX (774.400 ptas.), con mecánica de 1.397 centímetros cúbicos y 65 caballos, el Polonez 1500 (1.051.000 ptas.) con 75 caballos y el Skoda Forman 1.3 (1.060.000 ptas.) con 58 caballos de potencia. Todos tienen unas dimensiones y un equipamiento similar. El Samara es el único con carrocería de tres volúmenes y las diferencias principales estriban en el precio y en los puntos de asistencia, en donde el Lada se destaca frente a sus rivales.

mensiones familiares pero disponen de unos medios económicos muy ajustados.

Hay que tener en cuenta que, los coches de este tamaño y nivel de motorización comercializados por Ford, Opel o Renault, en las versiones más básicas, cuestan en torno a seiscientos mil pesetas más que el Lada y suponen un esfuerzo más importante a la hora de pagarlos. Es cierto que tienen unos acabados mejores y una tecnología modernizada, pero no están en precio al nivel del Samara. ○

Victor M. Fernández
Fotos: Alex Blanco



La guía más completa para conservar nuestra naturaleza.

¿Puede distinguir una marta de una garduña? ¿Sabe en qué se diferencia un haya de un fresno? ¿Conoce nuestros diferentes espacios naturales? Ahora, Diario 16 pone a su alcance éstas y muchas otras respuestas sobre la naturaleza de nuestro país, con la nueva Enciclopedia de la

Naturaleza Española. La más completa y práctica guía de la naturaleza. Parques naturales, espacios protegidos, minerales, fauna, flora... Todo lo que le interesa, ilustrado con las más espectaculares fotografías. Una obra única, para conservar lo mejor de nuestra naturaleza. Consígala a partir del domingo 13, todos los días un fascículo, con el nuevo Diario 16.



Diario 16



Con la colaboración de

Central Hispano y enresa

I-DE-A Grigua

METAMORFOSIS EN MINIATURA

Muy pocos han sido los coches tan prolijamente versionados antes de su aparición en el mercado como el Fiat Cinquecento. Visto por el I-DE-A Institute constituye uno de los más avanzados prototipos existentes hoy en día.



ra o Pininfarina entre otros. Casi todos se decantaron por las premisas estéticas o puramente funcionales, pero I-DE-A fue más allá, en un intento de evolucionar al simpático Cinquecento hasta los límites de sus posibilidades. La marca, fundada en 1978, realiza además, en todos sus productos, un exhaustivo análisis de mercado y de inversión para hacer factibles y reales las inversiones y los costes del producto.

ANTE la expectativa levantada por la comercialización del Fiat Cinquecento, Paolo Cantarella, director general de Fiat Auto, propuso a los mejores carroceros Italianos que interpretaran el nuevo utilitario según sus propias y geniales inspiraciones.

De los diez prototipos presentados, el sugerido por I-DE-A es quizás el más futurista y evolucionado. Optando por una metamorfosis a monovolumen, el pequeño Cinquecento adopta aires de vehículo espacial. Grandes superficies acristaladas lo convierten en una acogedora burbuja en cuyo interior tres asientos asimétricos aprovechan, con el mayor confort posible, las posibilidades del reducido habitáculo. En este diseño ha primado, ante todo, la ergonomía y el conductor está sentado en una posición central para ampliar su campo de visibilidad y, además, los pasajeros hallan un mayor espacio para las piernas.

Según I-DE-A se ha individualizado el proyecto que, por otra parte, se separa mucho de las otras interpretaciones que realizaron en su día tan importantes firmas como Zagato, Coggiola, Bertone, Maggio-

Todos los elementos característicos del diseño son analizados individualmente y se elaboran detalladamente todas las representaciones mediante técnicas gráficas computerizadas. El siguiente paso es la realización de una maqueta a escala real 1:1, que toma forma mediante proyecciones sobre la sección perpendicular de los puntos previamente diseñados. Esto último se hace mediante el sistema tradi-

cional o con ayuda del CAD (Computer Aided Design), en conexión con el CAM (Computer Aided Manufacturing) para el mecanizado del modelo.

El Grigua es, por lo tanto, un minucioso ejercicio de habitabilidad. Su elemento diferenciador y clave en su línea es un anillo estructural lateral, que soporta las puertas y lunetas transparentes. Además de conferir al coche un elemento estético original, sirve de protección ante

cualquier impacto lateral. El conductor se encuentra completamente centrado dentro del habitáculo, en posición ligeramente elevada y con la información sobre velocidad, carburante, termómetros o presiones, integrada en la columna de dirección.

Las características estructurales de la plataforma están proyectadas para flexibilizarse y transformarse según las necesidades, en coupé,



NADIE LO DIRÍA
Que este
vehículo lunar
es en realidad
un Fiat
Cinquecento
vestido por la
firma italiana
I-DE-A.

FUERA DE SERIE

spider, taxi y vehículo de todo terreno. El nombre de Grigua deriva del dialecto genovés, en el que significa lagartija, nombre alusivo a la agilidad que tiene este espectacular Cinquecento a la hora de maniobrar por cualquier tipo de recorridos. Inmerso en el ojo del huracán urbano, donde el tráfico llega a paralizarse, el Grigua amplía la posibilidad de maniobra y ofrece a sus ocupantes un ambiente agradable y sin las

opresiones características de los utilitarios convencionales. Las particulares formas del Grigua han obligado a los ingenieros de IDEA a diseñar elementos nuevos como el limpiaparabrisas de dos palas, que se mueve gracias a un motor eléctrico sincronizado con el ángulo de rotación para barrer las zonas más alejadas de la superficie transparente.

A pesar de sus formas, completa-

mente innovadoras, el Grigua es, según sus creadores, perfectamente accesible respecto a la producción convencional, utilizando tecnologías normales y cumpliendo las normativas de homologación vigentes. La plataforma básica del Fiat Cinquecento se mantiene inalterada, lo que simplifica el proceso industrial a un acoplamiento de la carrocería. Con ello se consigue un vestido muy personal y fuera de se-

rie del pequeño utilitario italiano. Cuatro coches distintos en uno y unas dimensiones idóneas para circular por las vías más estrechas, han sido el resultado de llevar al heredero de los Topolino y Fiat 500 hasta un vehículo de anticipación.

La solución futurista, pero realista, del IDEA Grigua es un claro ejemplo de cómo avanzar un paso en la evolución del moderno utilitario.

J.L.S

MODULABLE

La carrocería diseñada para el Grigua se transforma en un coupé, un spider, un utilitario o un minúsculo todo terreno para los momentos de ocio. Las cualidades innatas del pequeño Fiat han ganado en habitabilidad y seguridad.



Las Válvulas de Motor 16

NO hace mucho tiempo, Motor 16 cumplió nueve años de vida y, en conmemoración de ese acontecimiento, un año más, otorga sus galardones anuales, las prestigiosas «Válvulas Motor 16», destinadas a premiar a las personas e instituciones que, a lo largo del año, han destacado en el mundo del automóvil. Al mismo tiempo, y por tercer año consecutivo, el grupo de publicaciones europeas que forman EURAUTO se une a nuestra fiesta para otorgar su propia distinción a la personalidad más relevante en el ámbito europeo. Eberhard von Kuenheim, presidente de BMW AG, ha sido el nominado, sucediendo en el tiempo a Carl Hahn, «Hombre del Año 1991», y a Jacques Calvet, merecedor del premio en 1990. El acto de entrega de los premios tendrá lugar el día 16 de diciembre en los salones del Hotel Eurobuilding, de Madrid.



HOMBRE DEL AÑO EUROAUTO
EBERHARD VON KUENHEIM

LAS siete publicaciones aunadas en torno a EURAUTO (L'Action Automobile, de Francia; Auto Zeitung, de Alemania; Car, de Gran Bretaña; Gente Motori, de Italia; Turbo, de Portugal; Vi Bilägare, de Suecia; y Motor 16) han elegido «Hombre del Año» a Eberhard von Kuenheim. Seis de los siete votos han sido para él, mientras que el restante ha sido para Louis Hughes, presidente de General Motors Europa. Von Kuenheim, de sesenta y cuatro años de edad, nació en Prusia del Este, y se diplomó como ingeniero mecánico en la Universidad Técnica de Stuttgart para, posteriormente, recibir el doctorado por la Universidad Técnica Clausthal-Zellerfeld de Munich. Tras una brillante trayectoria profesional de dieciséis años en varias empresas, el 1 de enero de 1970 fue nombrado presidente ejecutivo de BMW AG. Su brillante labor al frente de BMW, en los últimos 22 años, ha pesado mucho en la decisión final de las siete publicaciones votantes. Bajo su dirección, BMW AG ha experimentado un crecimiento enorme en los últimos tiempos, ha logrado una extensa, homogénea y brillante gama de modelos y, este mismo año, ha puesto en marcha una nueva fábrica en Estados Unidos; un verdadero reto para su marca en tiempos no precisamente favorables.



CAMPEONISIMO MOTOR 16
CARLOS SAINZ

QUÉ decir del mejor piloto español de todos los tiempos! Obras son amores... y Carlos Sainz, el hombre más galardonado por Motor 16, nos ha dado un nuevo título Mundial de Rallyes. Sus merecimientos están ahí, y su figura, ejemplo de humanidad y profesionalidad, es el espejo donde debe mirarse la juventud española. Para Motor 16 ya no cabía otra solución que otorgarle el título de «Campeonísimo», tanto por su trayectoria deportiva como por haber sido la primera persona que logra por tercera vez nuestras «Válvulas».





DISEÑO DEL AÑO RENAULT TWINGO

HACÍA mucho tiempo que un constructor europeo no arriesgaba tanto con un nuevo modelo. No están los tiempos como para asumir tales riesgos, pero Renault no es de esa opinión y ha creado el Twingo. Yves Dubreil ha sido el padre de ese diseño que causó una impresión imborrable a los visitantes del pasado Salón de París, donde el coche fue presentado oficialmente. Para Renault, el reto no está sólo en el diseño, sino que con el Twingo han creado un nuevo segmento de mercado que causará furor en un futuro muy próximo.



LANZAMIENTO DEL AÑO NISSAN SERENA

SU nombre es japonés, y su origen también, pero en definitiva tiene pasaporte español y se fabrica en Barcelona para toda Europa, lo cual no es poco. Es, por lo tanto, un claro «lanzamiento español del año» y por ello recibe las correspondientes «Válvulas de Motor 16». De acertado diseño, el Nissan Serena es un modernísimo monovolumen que ofrece innumerables posibilidades. Versatilidad, economía, una acertada política de versiones y, sobre todo, una muy acusada personalidad avalan a un producto que está llamado a alcanzar un gran éxito comercial.



IMAGEN DE MARCA DEL AÑO SEAT

EL año 1992 se recordará siempre como «el año de España». Unos y otros, todos, han contribuido a realizar ese acontecimiento, y de entre ellos la firma automovilística Seat ha destacado sobremedera. Ha sabido unir su nombre a las Olimpiadas y mejorar, así, su imagen. Pero no sólo por ello es merecedora del premio. En los últimos tiempos es ejemplo de dinamismo en su faceta de fabricante de automóviles con un sello propio e inconfundible. Ha sabido preparar un futuro que se concreta en su fábrica de Martorell y en su nuevo Ibiza.



DEPORTISTA DEL AÑO PEDRO MARTINEZ DE LA ROSA

NO es frecuente en nuestro deporte de circuitos contemplar la victoria de un español. Esas especialidades no nos han sido, históricamente, muy propicias. Pero este año, un joven piloto español ha logrado lo que hace años se venía buscando, y nada menos que en Inglaterra, cuna del automovilismo deportivo, y en una competición tan difícil y competida como la Fórmula Renault. Pedro Martínez de la Rosa representa el futuro de nuestro automovilismo, el seguro relevo de Carlos Sainz que, como él, también se formó corriendo en los circuitos.



ECOLOGIA SAAB

EN el pasado Salón de Ginebra, en el stand de la firma sueca Saab, había un coche que, a simple vista, llamaba poco la atención. Era un Saab 9000 muy especial que respondía a la denominación «Ecosport» y no era más que la expresión de un modo de hacer, de una filosofía de marca preocupada por todo lo que la rodea; y la ecología es preocupación primordial en el mundo del automóvil. El Saab Ecosport reúne en su seno quince importantes soluciones de futuro que, poco a poco, se van incorporando a los productos de serie con gran éxito.



MOTO DEL AÑO YAMAHA GTS 1000

PARECÍA que las motos habían alcanzado límites difíciles de superar y resulta que no es así, como lo ha demostrado Yamaha con su modelo GTS 1000. Las innovaciones técnicas que incorpora el último producto de la marca japonesa la convierten en la «moto del año», pues atañen a la parte ciclística con la adopción de un nuevo concepto de chasis, y a su tren delantero, sin horquilla, sustituida por un monobrazo. El sistema de amortiguación-dirección es único en la GTS 1000, en la que la electrónica también tiene una presencia muy activa.

Las Válvulas de Motor 16



LAS VÁLVULAS DE UN CAMPEÓN

MOTOR 16 apuesta por los mejores. En la novena edición del Premio de las Válvulas 16 que nuestra publicación convoca cada año con motivo de su aniversario, y donde hace un merecido reconocimiento a las personalidades más destacadas del mundo del motor, hará entrega en esta ocasión del trofeo decorado con las válvulas del motor Renault RS3c-V10, Campeón del Mundo de Fórmula 1 en 1992. Un impresionante trofeo realizado por el también impresionante artista José Lucas. Este creador murciano de Cleza es, en sí mismo, un capítulo esencial de la historia de nuestros tiempos; uno de los nombres claves del arte de vanguardia. Como pintor y escultor, José Lucas se recrea en la belleza, y en la literatura, donde encuentra su máxima fuente de inspiración. Sus obras, que atraviesan el umbral de la recreación visual para convertirse en un ataque sensorial, devuelven la vida al blanco de las paredes de grandes colecciones en España, Francia, Alemania, Chile, México, Yugoslavia, Inglaterra, Estados Unidos, así como en el Museo de Bellas Artes de Murcia y el de Arte Contemporáneo de Granada. En enero próximo, José Lucas inaugura en la Caja de Ahorros del Mediterráneo una esperada exposición de 40 lienzos de su última producción.

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 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	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	1480	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	1080	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5360	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2280	—	—	—	—
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	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTi	1720	—	—	—	—
414 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	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	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Meastro 2.0 EFi	1090	950	810	680	570
Montego Mayfar	—	—	—	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 DSL Turbo	1190	1040	900	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbelia/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320
Ibiza GL, XL y GLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL Crono y GLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	880	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	750	630	570	480	430
Ibiza Disc.Spc.Str 1.2 5p	820	690	630	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	680	580	520	440	350
Ibiza 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	360	—
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	650	420	320
Malaga GLD y GLXD	900	770	690	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.	1760	—	—	—	—
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 EKD y GTD Aut.	—	—	—	—	360
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	480	—
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	1080	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1190	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GII	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quertelt	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 CL	—	—	—	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	1190	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 1.6	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	680
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GLT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	960	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GLT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/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	1090	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—		



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

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

PACIFICO. Citroën BX GTI, negro, M-IY, A.A., ABS, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Orion 1.6 CLX, blanco, M-MT, 25.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 309 GT, aire acondicionado, blanco, M-KK, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Toledo 1.8i GL, rojo, M-NT, aire acondicionado, 34.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Fiesta 1.4 CLX 5P, rojo, pocos kilómetros, 950.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Astra 1.4i 5P, blanco, año 92, garantía de la marca, 27.000 ptas. mensuales. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, muy bonito, 895.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 205 Style, azul, M-MS, 18.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Alfa 75 1.8, plata, M-IF, 21.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra 2.0i U.P., azul met., A.A., M-MH, 1.550.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

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

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.

año 88, garantía 12 meses, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Alfa 75 2.0, año 86, con aire acondicionado, garantía de 12 meses, por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza SXL, año 89, 18 meses de garantía, por 825.000 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. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza SXT, año 89, 18 meses de garantía, por 825.000 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.

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 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 325.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A. Alfa 33 1.5 TI, año 87, por 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

AUDI 90 Quattro 20V, full equip, negro metal, nuevo. Tels. (967) 30 46 10 y 30 21 09.



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

(91) 329 33 14 y 329 33 15.

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.,

PACIFICO. Renault S-5 GTL Triana, blanco, M-JW, 17.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra Cosworth 4x4, procedente de concurso, plata, full equip, 71.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

F. TOME, S.A. Ford Escorpio 2.9 T Ghia, con todos los extras, año 88, garantía 18 meses, por 1.590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

PACIFICO. Ford Escort 1.6i Cabrio, blanco, capota eléctrica, a estrenar, 1.975.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 19 TS 5P, blanco, M-MV, impecable!, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 75, año 87.
- Audi 100, año 89 y 88.
- BMW 535i, año 90 y 88.
- BMW M-5, año 90.
- Citroën AX 11 RE, 30.000 km.
- Fiat Tipo 16 V, año 91.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 300 E, 24 V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 Fam, nueve plazas, año 88.
- Mercedes 300 E, años 88 y 90.
- Mercedes 230 CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 92.
- Opel Vectra GT, año 90.
- Peugeot 405 SRI, año 90.
- Peugeot 309 SR, 28.000 km.
- Renault 21 Turbo, año 89.
- Renault Clio 1.4 RT, 6.000 km.
- Ranger Rover, año 89 y 86.

IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC, CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

SUPER OFERTA:

LANCIA DEDRA 1.6: 2.600 PTAS. DIARIAS

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

INFORMACION Y RESERVAS EN:

JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 M-28007
AVDA. DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 M-28028
VILADOMAT, 212 TEL: (93) 4 39 38 66 BARCELONA 08029



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

MERCEDES 190 2.3, precio automático full, 2.290.000, año 89, garantía un año. García-Prof. Teléfono (91) 541 00 36.

BMW 525 i, año 90, full, 2.780.000, garantía un año. García-Prof. Tel. (91) 541 00 36.

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

CITROËN XM V 6 i, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Prof. Teléfono (91) 541 00 36.

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

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

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

MERCEDES 300 E, año 89, 2.990.000, garantía un año. García-Prof. Teléfono (91) 541 00 36.

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

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

RENAULT Alpine V 6 Turbo, del año 89, 2.975.000, garantía un año. García-Prof. Tel. (91) 541 00 36.

VOLKSWAGEN Corrado 16 V, año 90, aire dirección, 1.950.000, garantía un año. García-Prof. Teléfono (91) 541 00 36.

DISTRITO 39. María Zayas, 21.

DISTRITO 39. Peugeot 309 GTI.

DISTRITO 39. Porsche 944 Turbo, full.

DISTRITO 39. BMW M-3.

DISTRITO 39. Volkswagen Corrado, G-60, full.

DISTRITO 39. Ford Scorpio 2.9i Ghia, full.

DISTRITO 39. Opel Omega 2.0.

DISTRITO 39. Porsche 911 Carrera.

DISTRITO 39. Tels. 571 54 63/571 86 72.

SE VENDE

KAWASAKI ZXR '92

7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72

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/ Velazquez, 146. Tel. 564 55 56
TALLERES: Tel. (91) 658 11 97

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 24 meses

Contactos Sres. Maria Echevarria Campos
Maribel Pefiafoco



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 91 40 - 315 33 40

Castellana Motor S.A.

AGENCIA SEAT, VOLKSWAGEN Y FIAT

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

REGALO 2 CASCO (SHOEI)

YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ

SE VENDE 890.000 PTAS

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



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



AUTOMOBILH Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta. **MERCEDES 560 SEL**, full equip, año 87, inmejorable estado, 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22. **VW Golf Sprinter 1.6 4P**, impecable estado, garantía 12 meses, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 22. **PROMOCION** especial, Suzuki Samurai y Vitará, entrega inmediata. Información Azcona, 62.

AUDI 80 E, color rojo, llantas, spoiler, impecable estado, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22. **SUPERCINCO GT** Turbo competición, baratísimo. Azcona, 62. **BMW 325 IX**, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevallunas eléctricas, cierre centralizado, asientos Recaro, garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/22. **BMW 325 I Cabrio**, negro diamante, llantas, BBS, impecable estado, gran oportunidad, 2.350.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22. **BMW 316 4P**, año 86, español, perfecto estado, oportunidad, sólo 650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21. **BMW 318i**, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22. **LANCIA Y 10**, semi-nuevo, M-KN, 490.000 ptas., facilidades, 100.000 ptas. entrada/24 meses a 19.630 ptas. Tel. 725 86 21. **PEUGEOT 205 GTI**, A/AC, M-JU, perfecto estado, garantía, 1.075.000 pesetas; 150.000 entrada/36 meses a 34.377 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

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

FORD PROBE 93

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

HONDA CIVIC COUPE



MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

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

•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

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

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11. **QUADS**. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95. **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, elevallunas 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

•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



DE INTERES



C.A.N.S.A.



SUZUKI
OUTBOARDS

OFERTA

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



C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TEL: 725 96 21
725 96 22
726 17 17

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep Nissan Patrol GR-Nuevos.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS-Nuevos.
- Jeep Toyota Runer TD16-Nuevos.
- Jaguar XJ-R15-Nuevo.
- Bugatti EB 110-Nuevo.
- Porsche 959-Nuevo.
- Toyota Celica 2.0 GTi 16V Cabriolet.
- Lamborghini Diablo-Nuevo.
- MB. 600 SEC-Nuevo.
- MB. 600 SL-Nuevo.
- Porsche 911 Carrera (1.870) Clásico.
- Mitsubishi 3000 GT VR4-Nuevo.
- Ferrari F40-Nuevo.
- Rolls Royce Corniche-Nuevo.
- Morgan Plus 4-Plus 8-Nuevo.
- Nissan 300 ZX-Nuevos.

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

LIFTING

CAR

MARCA LIDER

EN EL TRATAMIENTO DE TEFLON
OFRECE
CENTROS DE APLICACION
DESDE 148.239 PTAS

INTERESADOS SOLICITEN MAS INFORMACION AL
FAX AL Nº (96) 6 80 43 19
TEL: AL Nº (96) 5 85 35 72

AUTO RADIO

UNION

ALARMAS

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNK
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Tels. (91) 248 42 46/247 71 28
28005 MADRID

ALARMAS GT PROFESIONAL
• TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
• TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
• TELEMANDO 28.000 PTAS.
• SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
• SIRENA 18.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

Motor 16



DE INTERES



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.



LA NUEVA GENERACION
DE LAS AUTENTICAS LLANTAS
DESMONTABLES EN 3 PIEZAS

BRAID

476/ IGUALADA (BARCELONA)
TEL. (93) 8 03 18 36. (93) 8 03 16 66
FAX. Nac. (93) 8 05 07 02.
FAX. Int. 34-3- 8 05 07 02.

PONTIAC
TRANS - AM
ROJO - 244 CABALLOS
FULL EQUIP. TARGA. ABS.
AIRE ACONDICIONADO KITS
SPOILERS.
OPORTUNIDAD
(91) 632 04 71
HORAS COMIDA

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



- Cobertura Europea.
- Hasta 2 años de Garantía.
- Servicio Asistencia 24 horas.
- Financiación Especial VW Credit.

Ferper
Avda. General Mola, 18
Tel. 715 35 50
POZUELO DE ALARCON

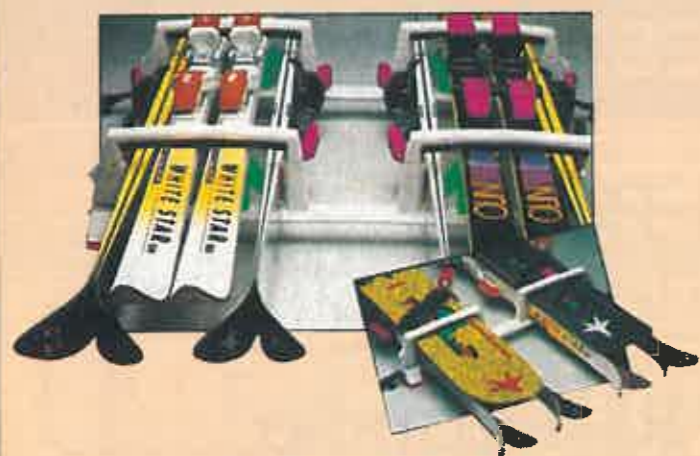
PARTICULAR
Vende
ALFA 33 1.7 SW,
FAMILIAR
Aire acondicionado,
llantas, radio M-
K, 50.000 kilometros,
muy buen estado.
1.000.000 ptas.
TEL:(91) 767 06 72.

GOLF GTD, aire acondi-
cionado, extras, año
89, con garantía,
1.200.000 ptas. Tel.
715 35 50.
VENDO Audi 90, 20 V,
Quattro nacional, año
89, garantizado,
1.900.000 ptas. Tels.
646 24 39, casa. Ofici-
na, 715 28 19.

SEAT Málaga Inyec-
ción, año 88, un año de
garantía, 650.000 ptas.
Tel. 715 35 30.
AUDI 100 Familiar, 18
meses garantía, matrí-
cula M-KC, año 89. Tel.
715 28 19.
MERCEDES 300-E 24
V, año 90, full equip.
Tel. 549 64 71.

SE VENDE
FORD SIERRA
COSWORTH
4X4
(Apartir de 10 de la noche)
A MATRICULAR
TEL: (93) 525 76 96
(93) 68 85 40

Motor 16



TRANSPORTA TUS SKIS CON LA ULTIMA NOVEDAD!!

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

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



SIN HERRAMIENTAS MADE IN CANADA

SportRack SYSTEM

EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO



TEL (93) 8 46 28 11
8 46 28 50
FAX (93) 8 46 17 44

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00. Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



BMW 325i Cabrio, teléfono móvil, compact-Hi-Fi, Pioneer, Recaro, térmicos regulables, ordenador, retrovisores y elevallas eléctricas, dirección asistida, cierre centralizado, ABS y llantas, M-LD, import. 3.800.000 ptas. Señor Gómez, Tels. (91) 715 54 23/351 29 35, noches.

PARTICULAR vende Mercedes 300 SL 24V, 3 meses de uso, gris antracita metal, full. Tel. (968) 51 22 90 a partir 10 noche. Andrés.

MITSUBISHI Montero Corto V-6 TDI GLS, nuevo, estrenar. Tel. (91) 531 32 80.

VENDO/cambio Golf Rally nuevo. Noches. Tel. (96) 144 26 82.

PORSCHE 944 rojo, año 1989, automático, full equip, compra y total revisiones en Porsche España, un solo propietario, muy cuidado, 2.800.000 ptas. Tel. (91) 562 29 35.

FORD Mustang convertible 1988, colores azul-blanco, 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.

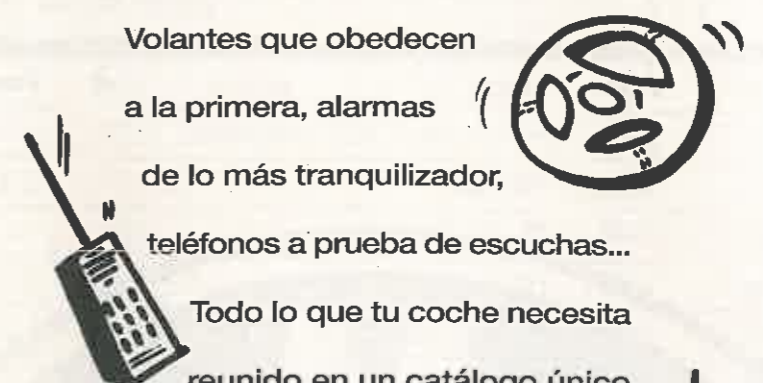
MUSTANG GT descapotable, modelo 1989, 5L, 8 cilindros, un solo conductor, siempre en garaje, 35.000 km, médico, vendo por marcha al extranjero, buen precio. Teléfonos (96) 374 37 12, de 8 a 3 h. y 393 46 27, noches.

MASERATI 228, octubre 90, gris metalizado, full equip, cuero, impecable, 3.500.000 negociables, urge venta por cambio domicilio, llamar tardes de 7 a 9. Tel. (91) 639 34 84.

BMW M-3 vende, rojo, 80.000 km, impecable, M-KK, 3.800.000, cojo coche o moto como parte pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92.

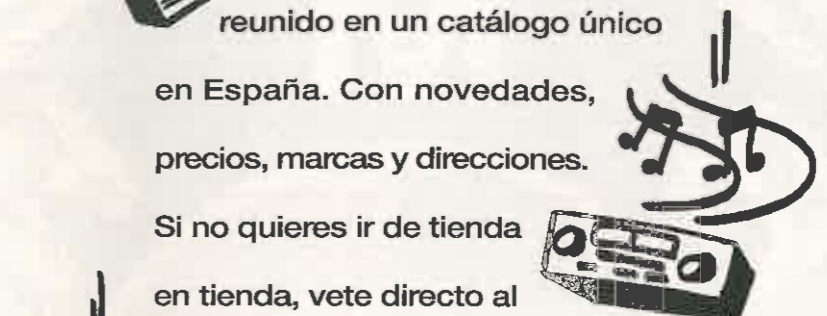
TODO LO ACCESORIO EN UN CATALOGO IMPRESINDIBLE.

Volantes que obedecen a la primera, alarmas de lo más tranquilizador, teléfonos a prueba de escuchas...



Todo lo que tu coche necesita reunido en un catálogo único en España. Con novedades, precios, marcas y direcciones.

Si no quieres ir de tienda en tienda, vete directo al



Catálogo de Accesorios de Motor 16. Imprescindible.




CATALOGO
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

Finance
BMW
Leasing

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

 **SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	535i	1985	Air. Aco./Cuero/ABS/Llantas/Radio	1.750.000	A. Albelda
Mercedes	300 E	1986	Full Equip	2.300.000	A. Albelda
Ford	Sierra 2.0 S	1988	Air. Aco./Techo/Radio	1.100.000	A. Albelda
BMW	325i Touring	1990	Full Equip	3.300.000	Auto Ampuria
BMW	325i/2	1988	Aire Acondicionado	1.750.000	Auto Ampuria
Ford	Sierra 2.0 S	1988	De Serie	1.100.000	Auto Ampuria
Porsche	911 Carrera 2	1992	Full Equip/Tro-Tronic	8.500.000	Auto Paris
Mercedes	300 DA	1987	Climatizador/ABS/ASD/Techo	2.800.000	Auto Paris
BMW	735	1987	Techo/Climatizador	3.400.000	Auto Paris
BMW	735i	1988	Full Equip	3.500.000	Armosa
Peugeot	V-6 3.0	1990	De Serie	2.500.000	Armosa
BMW	535i	1988	Full Equip	2.750.000	Armosa
BMW	635iA	1990	Full Equip/Placa Turística	4.400.000	Autogal
Audi	90/20 V	1990	Full Equip/Placa Turística	2.500.000	Autogal
Toyota	Supra 3.0 Targa	1988	Full Equip/Placa Turística	2.200.000	Autogal
BMW	M635Ci	1986	Full Equip	4.250.000	Autolago
BMW	735iA	1988	Full Equip	4.500.000	Autolago
Opel	Vectra 2.0 GLS	1990	Full Equip	1.500.000	Autolago
BMW	318i/2	1988	Full Equip	1.600.000	Autosa (Oviedo)
BMW	318i/4	1988	Full Equip	1.700.000	Autosa (Oviedo)
BMW	318i/2	1987	Elev. Luntas/Air. Aco./Hi-Fi	1.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	535i	1988	Climatizador/Cuero	4.500.000	Bertolin
Volkswagen	Golf GTi G60	1990	De Serie	1.900.000	Bertolin
Peugeot	405 Sport	1990	Full Equip	1.700.000	Bertolin
Renault	21 Turbo	1988	Air. Aco./ABS/Cuero/Hi-Fi	1.500.000	Bikar Motor
BMW	318i/2	1988	Air. Aco./Dirección Asistida	1.600.000	Bikar Motor
BMW	324d	1988	Dirección Asistida/Hi-Fi/Pint. Met.	1.300.000	Bikar Motor

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Renault	25 V6	1987	Full Equip	1.500.000	Carmelo
Saab	900 Turbo	1988	Full Equip	1.525.000	Carmelo
BMW	530i	1988	Full Equip	2.750.000	Carmelo
BMW	535i	1988	Cuero/Techo/Radio	2.300.000	Cuzco Motor
Mercedes	190/2.3	1988	Air. Aco./ABS/Radio	1.800.000	Cuzco Motor
BMW	320i/4	1988	Techo/ABS/Radio	1.050.000	Cuzco Motor
Volkswagen	Passat 1.8	1990	Llantas	1.350.000	Dipauto
BMW	324d	1987	Aire Acondicionado	1.350.000	Dipauto
BMW	520iA	1986	Aire Acondicionado/Llantas	1.500.000	Dipauto
Volkswagen	Golf GTi	1989	Aire Acondicionado	1.050.000	Elitemotor
BMW	325i/2	1988	Llantas/Air. Aco./Hi-Fi	1.600.000	Elitemotor
Citroën	BXT ZD Turbo	1990	Aire Acondicionado	1.250.000	Elitemotor
BMW	325i	1987	Full Equip	1.550.000	Engasa
Rover	V-8	1988	Full Equip	2.200.000	Engasa
Opel	Calibra 2.0/16V	1990	Full Equip	2.275.000	Engasa
BMW	325i Touring	1991	Full Equip	3.800.000	Fersan
BMW	325i	1988	Full Equip	2.200.000	Fersan
Mercedes	190 E 2.6	1987	Full Equip	2.000.000	Fersan
BMW	635Ci	1990	De Serie	5.800.000	G. Guarnieri
BMW	Z1	1992	De Serie	6.800.000	G. Guarnieri
Mercedes	500 SE	1986	De Serie	2.500.000	G. Guarnieri
BMW	318i/4	1988	Air. Aco./Elev. Ec.1/Llantas/C. Cent.	1.600.000	Hispanovil
BMW	324d	1986	Llantas/Guerra Centralizado	1.500.000	Hispanovil
Mercedes	190 2.3 16V	1986	Full Equip	3.150.000	Hispanovil
Porsche	924 S	1987	Air. Aco./Cuero/Techo	1.800.000	Keldenich
Mazda	626 2.0 16V	1988	Air. Aco./Techo/ABS	1.900.000	Keldenich
Peugeot	405 STR	1989	Aire Acondicionado/Pint. Met./Radio	1.200.000	Keldenich

Ruiz Nicoló

A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
ARMOSA. Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**
AUTO AMPURIA. Ctra. de Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERES**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA** **ORENSE**
AUTOLAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 280 01 39. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramon y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOSA. Cardaño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
A. BERTOLIN. Nat. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**

CUZCO MOTOR. Capitán Haya, 35. Tel. 556 48 08. **MADRID**
DIPAUTO. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 237 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 102-104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE. Monte Sierra, 29. Pol. Industrial Ctra. Amarilla. Tel. 46 62 90. **SEVILLA**

MOVIJEREZ. Ctra. N-IV Madrid-Cádiz, Km. 633. Tel. 18 08 79. **J. DE LA FRONTERA**
MOVLNORTE. Ctra. El Planto-Majadahonda, Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 410 62 75. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 49-51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Tel. 63 57 50. **PERILLO-OLEIROS. LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
PORFESA. Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**
QUILES. P'de la Estación, 21. Tels. 21 11 01 / 21 14 57. **GUADALAJARA**
R. CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares, C/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Via Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**

SARAN. Trav. Miguel Ibañez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TORRE-MOVIL. Ctra. de Madrid, Km. 383. Tel. 30 64 44. **MURCIA**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

DESDE que el estilo *custom* ha calado entre los motoristas europeos y de otros continentes, la calidad de estas motos ha mejorado en virtud de haberse podido librar de la obligación de parecerse a las Harley Davidson.

El mercado estadounidense encorsetaba la imaginación de los fabricantes y, por norma, una *custom* debía tener las incongruencias que caracterizaban a las famosas y entrañables bicilíndricas de Milwaukee.

A diferencia de otros constructores, Yamaha, allá por el año 1981, tomó la iniciativa de introducir en el mercado la moto *custom* basada en conceptos técnicos modernos. De hecho, la XV 750 SE no tuvo éxito comercial; sin embargo, representó el comienzo de un concepto técnico válido, que dio lugar a una estirpe de *custom* apreciables: las Virago.

Entre la poderosa y espectacular XV 1100 Virago, y la pequeña y remilgada 535, había un hueco, por muchos considerado impropio para una *custom*, que por norma ha de ser colosal o vacilona. Por el contrario, la aparición de la XV 750 Virago, ha demostrado que el equilibrio óptimo reside exactamente en la fórmula del tres cuartos de litro.

La espectacularidad estética de la XV 750 es equivalente a la de su hermana la XV 1100, y respecto a la XV 535, se diferencia totalmente al tener un empaque indiscutible. Respecto al nivel de acabado y a la presencia de detalles «custom», no se puede negar que la XV 750 carece de toques chabacanos, sin sacrificar por eso los imprescindibles accesorios de adorno.

En primer lugar, la terminación externa del motor merece un elogio, que se puede hacer extensible también a su mecánica tradicional. La estanqueidad de la unión entre sus múltiples componentes es total y, gracias a eso, se pueden conservar impolutas sus amplias zonas cromadas, entre las cuales figuran también los llamativos escapes.

Como se ha dicho anteriormente, este propulsor es de diseño clásico; la refrigeración por aire, las dos válvulas por cada cilindro, la admisión por medio de carburadores tradicionales a depresión, son buena prueba de ello; sin embargo, se trata de un propulsor de talante fiable y generoso a la hora de desarrollar sus modestos cincuenta y cinco caballos de potencia. De hecho, a dos mil revoluciones por mi-

VIRTUDES

Motor progresivo
Frenos eficaces
Estética acertada

YAMAHA XV 750 VIRAGO
PRECIO: 899.800 PTAS.

Suspensión posterior
Poca autonomía de viaje
Cambio ruidoso

DEFECTOS

Yamaha XV 750 Virago

LA CUSTOM DEL EQUILIBRIO

Es, sin lugar a dudas, la Virago más equilibrada. Su línea estética responde a los estrictos cánones del *custom*, y la tecnología que encierra su motor está a la altura de las circunstancias.

PRUEBA

Motor 16

FICHA TECNICA



MOTOR:

Bicilíndrico en V a 75 grados, longitudinal a la moto. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Árbol de levas en cabeza. Dos válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera 83 X 69,2 mm. Cilindrada total 748 cc. Relación de compresión 8,7;1. Potencia máxima 55,5 Cv a 7.000 rpm. Par máximo 6 Kgm a 6.000 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Encendido electrónico CDI. Dos carburadores Mikuni BST 40. Arranque eléctrico. Batería 12 V/16 Ah.

TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Cambio con cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR:

Estructura tubular sencilla con el motor suspendido. Basculante con brazo cardánico en la parte izquierda y tubular en la derecha. Horquilla delantera telescópica con barras de 40 mm. de sección y 150 mm. de excursión. Suspensión posterior de dos amortiguadores regulables y 97 mm. de excursión de la rueda.

FRENOS:

Freno delantero de doble disco de 235 mm de diámetro. Freo posterior a expansión de 200 mm de diámetro. Llanta delantera 2.15 X 19". Llanta posterior 3.00 X 15". Neumático delantero 100/90-19". Neumático posterior 140/90-15".

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.285 mm. Distancia entre ejes 1.525 mm. Altura el asiento 715 mm. Peo en seco 219 Kg. Capacidad del depósito del combustible 15 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 40 km/h de promedio	6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,5

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	170
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14

108/ Motor 16

BUENAS CONDICIONES
Es lo que requiere las suspensiones de la Virago, ya que en un mal asfalto rebota la rueda, acusando el peso de la transmisión cardánica.



ESTILO CROSS BOULEVAR
La XV 750 permite rodar con cualquiera de las cuatro primeras velocidades de su cambio, sin vibraciones ni tirones, con un simple toque de acelerador.



nuto, se dispone del ochenta por ciento del par motor y la curva de potencia empieza su caída a partir del tope de las revoluciones permitidas.

Si se quiere pasear al estilo «cross boulevard», la XV 750 permite rodar con cualquiera de las primeras cuatro velocidades del cambio, a un régimen de rotación del motor no superior a las dos mil revoluciones por minuto. En esas condiciones, no hay vibraciones, no aparecen baches de carbura-

ción ni tirones, y con un simple toque de acelerador, se alcanzan las siete mil revoluciones por minuto sin problema alguno.

A pesar de tratarse de un motor con los cilindros dispuestos a setenta y cinco grados, las vibraciones son mínimas y soportables; en compensación, se caracteriza por una erogación muy lineal de su potencia. Desde arrancar en parado, hasta alcanzar las siete mil revoluciones por minuto

con la quinta velocidad engranada, se disfruta de una progresión gratificante, que curiosamente se extiende hasta que la manecilla del cuentarrevoluciones entra en la zona roja.

Inexplicablemente, el cambio es ruidoso, aunque preciso en todas sus relaciones y bien compaginado con la progresión del embrague. Junto a esto, es remarcable la calidad de funcionamiento de la transmisión secundaria por cardan que, de algún modo, conserva la solera tecnológica que Porsche aportó en el estudio de las primeras transmisiones Yamaha de este tipo.

A pesar de tratarse de una custom del más puro estilo, en la XV 750 se ha estudiado minuciosamente la postura de conducción. Muchos pequeños retoques en las proporciones del manillar, el depósito del combustible, el asiento y los reposapiés, combinados con un acurado cálculo de las medidas geométricas, han permitido obtener un confort inesperado. La espalda no está arqueada, no es necesario sujetarse al manillar, y la leva del cambio se puede manejar como la de cualquier moto de gran turismo.

La Virago XV 750 es agradable de conducir sobre cualquier trazado, siempre y cuando el asfalto esté en buenas condiciones. De no ser así, la suspensión posterior hace rebotar la rueda, acusa sensiblemente el peso suspendido de la transmisión cardánica, y la moto se descoloca de su trayectoria. Sin embargo, en condiciones favorables, es una moto estable con la cual se puede negociar cualquier clase de curva sin temor a encontrarse con las típicas jugarretas de las custom, condicionadas por el exagerado lanzamiento de la horquilla, y la poca longitud del basculante.

Otra prueba del buen equilibrio que caracteriza a esta custom, es la eficacia del freno delantero en relación a la estabilidad del neumático, incluso en las frenadas más apuradas. Al contrario que otras motos de esta clase, la XV 750 conserva la direccionalidad también sobre suelo mojado, sin estar calzada con neumáticos de gran calidad, y el habitual abanico a velocidad elevada, aparece sólo si se sobrepasan los ciento cincuenta kilómetros por hora. Su velocidad ideal está comprendida entre los ciento veinte y los ciento cuarenta kilómetros por hora, margen en el cual se puede vencer el choque con el aire sin fatigar los brazos con exceso.

MOTOS



CONDUCCIÓN AGRADABLE
No presenta ningún problema de conducción, siempre y cuando el asfalto esté en buenas condiciones. Además, no es necesario arquear la espalda.

En cuanto a su autonomía, esta Virago confirma la regla de los doscientos kilómetros, propios de casi todas las custom al tener un depósito del combustible de sólo quince litros de capacidad. En compensación, el consumo es bastante bajo, al no sobrepasar los siete litros por cada cien kilómetros como cota máxima, y se sitúa en los cuatro litros y medio si no se sobrepasan los ciento veinte kilómetros por hora. Sin haber podido comprobar la calidad de los componentes mecánicos, cabe pensar que la XV 750 se sitúa al mismo nivel que la XV 535 y XV 1100, que se distinguen en este sentido.

Y respecto a su capacidad para desafiar el paso del tiempo en el apartado de la estética, no cabe duda que se trata de una moto acertada y equilibrada también en ese aspecto. ○

Gigi Corbetta
Fotos: Alex Blanco



PEQUEÑOS RETOQUES
A pesar de ser una custom, se han estudiado minuciosamente numerosos detalles, como las proporciones del manillar, el depósito del combustible, el asiento y los reposapiés.



Pedro Martínez de la Rosa UN DIAMANTE POR PULIR

EN esta ocasión, el premiado con las «Válvulas de Motor 16» al mejor deportista del año ha sido Pedro Martínez de la Rosa. Un joven piloto, que se está configurando como una de nuestras firmes promesas, es más, podríamos decir que ya es una auténtica realidad del automovilismo español, como así lo demuestra su triunfo, esta temporada, en el Campeonato Inglés de Fórmula Renault. Un certamen en el que ha sido el gran protagonista, logrando el título.

Pedro es un joven que, desde muy pequeño, comenzó a sentir algo especial por los coches y todo lo que se mueve valiéndose de un motor de gasolina, pero curiosamente sus comienzos en la competición fueron distintos a los seguidos por otros pilotos:

«Desde muy pequeño siempre quise correr en coche, pero en casa, mi padre quería que me dedicase a una especialidad que no entrañase mucho riesgo. Entonces comencé a interesarme por los coches teledirigidos, porque era lo más parecido a un coche de carreras, pero para mí no tenía ningún peligro. Me dediqué unos cuantos años al radio control, y en seguida quise competir, porque esa era mi gran ilusión. Me fue muy bien, en el 83 con 12 años, gané el Campeonato de Europa y en el 86 el Subcam-

**TAMBIÉN ME GUSTAN LAS
MOTOS, PERO SI TENGO QUE
ELEGIR ME QUEDO, SIN DUDA,
CON LOS COCHES.**



penato del Mundo. A partir de ese momento creí que había llegado a lo máximo que podía en el radio control».

Fue el momento de cambiar y de dar el paso a los karts, y de sustituir la emisora de RC por un casco y un mono y estar dentro de la pista. Después de un fugaz pero brillante paso por los karts, fue seleccionado para formar parte del proyecto de la Federación Española de Automovilismo en el programa Ofensiva Uno, en la Fórmula Fiat Uno. Una decisión que a sus padres no entusiasmó demasiado:

«En casa siempre me han apoyado en todo lo que he hecho. Cuando corría en karts mi padre me acompañaba a todas las carreras y me preparaba el coche. Pero cuando pasé a correr en el 89 la Fórmula Fiat Uno, me dijo que él ya no iría más a las carreras. En los karts ya lo pasaba muy mal y por lo tanto prefería quedarse en casa. Entonces, a partir de aquí, siempre he ido solo a las carreras. Esto también tiene sus ventajas, porque en las carreras paso muchos nervios y

**EL PASO QUE DI A
INGLATERRA FUE EL
MÁS COMPLICADO
DE TODA MI VIDA.**

mucha tensión y de esta forma me tengo que concentrar sólo en lo que hago. Además, ir solo me ayuda a madurar más y a buscarme la vida por mí mismo».

Pedro Martínez de la Rosa, desde que fue elegido por la Federación Española para formar parte de la Ofensiva Uno, siempre ha estado unido a esta entidad, logrando importantes éxitos. En el 89 ganó el Campeonato de Fórmula Fiat Uno y en el 90 fue Campeón de España de Fórmula Ford, pero qué habría sido de este piloto si no hubiese tenido el apoyo de la Federación:

«Es muy difícil saber qué habría sido de mi trayectoria deportiva sin la ayuda de la Federación Española de Automovilismo. Gané mi primer Campeonato de España gracias a ellos y más tarde siguieron confiando en mí. Hemos mantenido una unión que pienso que ha sido muy

fructífera para las dos partes. Sin su ayuda, mi vida de piloto es probable que se hubiese acabado. Posiblemente no habría podido captar los sponsors que he tenido y no habría podido tener suficiente respaldo económico».

Tras vencer en España todos los certámenes en los que tomó parte, llegó el momento de desplazarse a Inglaterra y medir allí sus fuerzas

cado, porque estás volcado en una profesión en la que es muy difícil tener amigos. Te relacionas poco con los otros pilotos, no puedes vivir en un ambiente agradable. Otra gente va a estudiar a Inglaterra y se encuentran enseguida involucrados en grupos, pueden tener relación con mucha gente. Pero la vida de piloto en ese país es muy rara y solitaria. Además, dejas a la



**COMIENZO
EN LOS
KARTS
Martínez
de la Rosa
dio sus
primeros
pasos
en los
karts.**

**INGLATERRA
A SUS
PIES
El himno
español
sonó en
honor de
nuestro
piloto.**

**SUBCAMPEÓN
DEL MUNDO
Sus inicios
en la
competición
los hizo con
coches de
radio control.**

con una serie de pilotos de todo el mundo, jóvenes como él, dispuesto a demostrar, caiga quien caiga, su valía. Un momento difícil sin duda, porque suponía romper con todo lo conocido y empezar una nueva vida.

«El paso que di a Inglaterra ha sido el más complicado que he dado en mi vida. Por un lado correr allí es muy duro, pero creo que lo es más adaptarte a vivir allí. Es muy compli-

familia y a todos los amigos a una edad muy crítica. Para mí el primer año en Inglaterra fue muy duro, tuve la suerte de coincidir con Álvaro de Arezana que me ayudó mucho, pero a pesar de eso lo pase mal».

La estancia de Pedro en Inglaterra prácticamente ha estado dedicada al cien por cien a los coches y a las carreras, un trabajo que, según el piloto, le absorbe gran parte del

V Carrera de Campeones

LA TRASTIENDA

Desde hace cinco años la ex-piloto francesa de rallyes, Michele Mouton y su marido Fredrick Johnsson vienen poniendo en pie la Carrera de Campeones, Souvenir Henri Toivonen, una competición que reúne a los campeones del Mundo de Rallyes para tratar de establecer el campeón de los Campeones.

Esteban Delgado

Enviado especial

INSTALADA en el calendario apenas una semana después del RAC Rally de Inglaterra, última prueba del Mundial de Rallyes y flanqueada por el Memorial Bettega, una competición similar instaurada en Italia en memoria de otro de los pilotos Lancia, muerto en Córcega, Attilio Bettega; la Carrera de Campeones ha ido pasando por sucesivos países con distinto resultado. Después de Monthlery (Francia) y Nurburgring (Alemania), la de mayor éxito, esta competición parece haberse aposentado en España, sin duda un lugar ideal para el descanso y relajación, después de una temporada agotadora como la de este año. Y después de Barcelona y Madrid, lugares donde el mal tiempo

no propició el éxito, Michele Mouton decidió trasladar acertadamente todo el montaje a las Islas Afortunadas, las Canarias. Sol, buen tiempo, playa, un marco excelente para pasar unos días en compañía de la familia, rodeado de los compañeros de siempre y ganando una buena cantidad de dinero haciendo precisa-



mente lo que más le gusta, conducir al máximo. La noticia que había saltado esa misma semana, la del fichaje de Carlos Sainz por Lancia estaba desencadenando, como esos interminables juegos de fichas de dominó de que tanto gustan los japoneses, una serie de reacciones, fichajes y noticias. Todo en la trastienda de la V Carrera de Campeones.

La entrada de una empresa española, la petrolera Repsol, como *sponsor* principal de un equipo oficial como Lancia, a poco más de un mes vista del Rallye de Montecarlo y con las Navidades y Año Nuevo por medio, ha hecho que tenga que correr contra el viento para tenerlo todo a punto. Primero la decoración

LA PELICULA DE LA CARRERA

JUNTOS PERO NO REVUELTOS
Típica foto de familia para los doce pilotos participantes en la V edición de la carrera de campeones organizada por Michele Mouton y su marido.



Dispuesta a mantener interesados a los aficionados canarios, Michele Mouton encontraba una nueva fórmula que añadir al Rally Masters y al Spanish Masters, añadiendo el Canarian Idem. En esta competición surgía Flavio Alonso, un joven gran canario de 23 años que iba a ser el protagonista de la jornada. En la serie española el triunfo era para Fernando Capdevila que eliminaba a Luis Monzón, clasificándose ambos para el Rally Masters junto al joven Flavio, con un excelente crono, al no acudir el apesadumbrado François Deleconz. Flavio Alonso, la revelación de esta edición, terminaba adjudicándose este título tras eliminar sorprendentemente en la final a «Mia» Bardolet después de haberlo hecho antes con el escocés McRae y Dario Cerrato. En la Carrera de Campeones quedaban rápidamente eliminados Alonso, falta de kilómetros sobre los potentes grupo A, Monzón, Vatanen y Auriol. En cuartos de final, el sueco Stig Elomqvist,



ganador de dos ediciones de esta carrera, se resistió al joven Colin McRae, que tuvo que emplearse a fondo después con el tricampeón mundial Juha Kankkunen en una auténtica final anticipada que obligó también a una tercera manga de desempate. Por su parte Andrea Aghini se deshacía de Bardolet primero, y de Sainz después, al romperse el cambio del Subaru del español y una transmisión en el de reserva. Al tercer intento Carlos se pasaba en una curva cediendo la victoria a su nuevo y joven compañero de equipo. En la final con McRae, el escocés se adjudicaba la primera manga con el Subaru y Aghini la del Lancia disputándose la tercera con el vehículo italiano, por lo que finalmente Andrea lograba ser el primer no campeón del mundo en hacerse con la Carrera de Campeones.

del nuevo Repsol-Lancia HF Integra-le y todos los vehículos de asistencia del nuevo equipo, para lo cual se está trabajando con una serie de bocetos. Luego toda la línea de vestimentas para pilotos, mecánicos y directivos, tanto de trabajo como sport en la que se encuentran inmersas tres agencias especializadas. Todo ello pensando siempre en que no haya cambios de última hora. Uno de los patrocinadores con el que más identificado se encuentra Carlos Sainz todavía está a la espera de saber si solo va a estar en el mono ignífugo del piloto o logra hacerse un hueco en el vehículo. Una reunión algo más que evidente la llevada a cabo entre los hombres de Sainz y los directivos de esta empresa en los comedores del hotel Tamarindos a la hora del desayuno, el sábado antes de la carrera. Igualmente, tampoco le faltan nuevos sponsors al bicampeón español, terreno más que abonado a la rentabilidad para alguien que quiera proyectar su imagen tanto a nivel nacional como internacional que procurarán llenar espacios libres en un equipo a priori ganador, como el puesto en marcha por Carlos Sainz. Todo ello sin olvidar realizar la próxima semana las pruebas previas a Montecarlo, que además deben servir como contacto serio al piloto español con su nueva montura sobre la que deberá acumular kilómetros y más kilómetros antes del próximo 23 de enero.

La primera ficha de dominó arrastrada por la firma de Sainz con Lancia fue automáticamente el fichaje de Juha Kankkunen por Toyota. El piloto finlandés tres veces campeón del mundo había considerado como Ayrton Senna la posibilidad de tomarse un año sabático tras no ver clara su situación en ningún equipo. Su permanencia en Lancia dependía de lograr un importante patrocinador capaz de poner en pie el equipo, pero Marlboro-Finlandia no podía llevar todo el peso por sí mismo. Su paso a Ford era altamente lógico ya que el equipo de Boreham necesita todavía de un piloto nórdico capaz de imponerse en terrenos como Finlandia o Inglaterra y como además el finlandés comparte manager con Miki Biasion...

Sin embargo, aquello que se daba por descartado, su paso al equipo Toyota, con el que debutase en



VENCIO AGHINI
La mayor experiencia de Andrea Aghini al volante del Lancia HF Integrato le supuso el triunfo en la Carrera de Campeones.

el Mundial, del que saliera en 1989 tras un grave enfrentamiento con Andersson y que había ocasionado su veto en Japón, ha sido finalmente lo que ha ocurrido. De esta forma Juha Kankkunen tendrá de nuevo como compañero de equipo al francés Didier Auriol que nada más quedar eliminado de la Carrera de Campeones marchaba rápidamente a Millau donde desde el lunes iniciaba sus primeros contactos con el Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz limited edition», puesto finalmente a punto por el español.

La siguiente pieza de dominó en moverse ha sido la permanencia de



ETERNA PAREJA
Sainz corría esta vez sin su copiloto Luis Moya, pero éste también estuvo presente para aportar su experiencia.

CAMBIOS
Mientras Armin Schwarz atiende las consignas de sus nuevos dirigentes en Mitsubishi, Rino Buschiazzo y los mecánicos de Lancia escuchan con atención la opinión de su nuevo piloto Carlos Sainz.



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 nuestros motos te hacemos AL INSTANTE un REGALO de hasta 50.000 ptas.!. Sólo por preferir YAMAHA ¡ya tienes REGALO!

HASTA **50.000** P.T.A.S.

- 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

AUTÉNTICO ESPECTÁCULO
Colin McRae
deletó a los
cerca de
20.000
espectadores
canarios con
la conducción
siempre a
fondo de su
Subaru.



PROMESA CANARIA
El joven
Flavio Alonso
sorprendió a
todos
ganando el
Rally Masters
y
defendiéndose
al volante de
los potentes
grupo A.

Markku Alen en el equipo para la preparación del rally Safari en detrimento de Jorge Recalde y que motivó su ausencia en las Islas Canarias. Igualmente faltaron a la cita, Timo Salonen, campeón del mundo en 1985, perdido en medio del Sahara en pruebas con el equipo Citroën para el ya inminente París-Dakar y Massimo Biasion, bicampeón como Sainz en 1988 y 1989, absolutamente enfermo, además de François Delecour, retenido por unas pruebas con el Ford Escort Cosworth cuyo funcionamiento parece estar aún distante del previsto. En Subaru, descartada la opción Sainz y con el patrocinio de los cigarrillos 555, Colin McRae y Ari Vatanen tan sólo esperan con impaciencia la homologación en julio del nuevo Subaru Impresia, mientras que en Mitsubishi, Armin Schwarz reconocía en Canarias haber probado un solo día el nuevo Lancer RS, queriendo empezar cuanto antes su desarrollo sobre asfalto.

Ya a nivel nacional, Jesús Puras espera tomar parte en la Copa FIA de Grupo N con un Mazda 323 GT-R dentro del MRT Italia, con el apoyo de Tecnitrade, pero el buen gusto de boca que le dejaron sus tiempos con el Lancia HF Integrale de grupo A en el pasado Rallye Catalunya-Costa Brava podrían hacerle reconsiderar su programa, que en todo momento dependerá de un patrocinador y de la cantidad de dinero aportada. Otro que está consideran-



do su paso a vehículos de mayores prestaciones es el piloto tinerfeño Fernando Capdevila, siempre con un Ford Escort Cosworth preparado por Mike Taylor, pendiente, cómo no, del tema económico. ¡Ah!, por cierto, la V Carrera de Campeones fue ganada por el italiano Andrea Aghini, que se impuso en la final al joven Colin McRae. ○

CLASIFICACIONES

KANKKUNEN 01.48.89 (1) 01.49.06 (1)	KANKKUNEN 01.47.47 (1) 01.48.83 (0) 01.46.35 (0)	McRAE 01.46.83 (1) 01.48.55 (0) 01.47.06 (0)	
01.53.23 (0) 01.54.42 (0) MIKKOLA	01.46.35 (0) 01.47.55 (1) 01.45.95 (1) McRAE		
BLOMQUIST 1.49.84 (1) 01.50.20 (0) 01.47.92	01.50.02 (0) 01.46.81 01.47.59 (1) McRAE		
AGHINI 01.48.25 (1) 01.49.93 (1)	AGHINI 01.46.98 (1) 01.48.35 (1)		AGHINI
01.50.47 (0) 01.51.42 (0) BARDOLET	01.49.84 (0) 01.57.96 (0) SAINZ	01.47.26 (0) 01.47.54 (1) 01.46.72 (1) AGHINI	
SAINZ 01.47.46 (1) 01.48.28 (1)			
01.50.32 (0) 01.50.50 (0) WALDEGARD			

¡¡¡ARRRANCA!!!

Ya puedes disfrutar de todas las ventajas de la nueva Tarjeta Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto en marcha.

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista: descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de estas ventajas... y de muchas más.

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

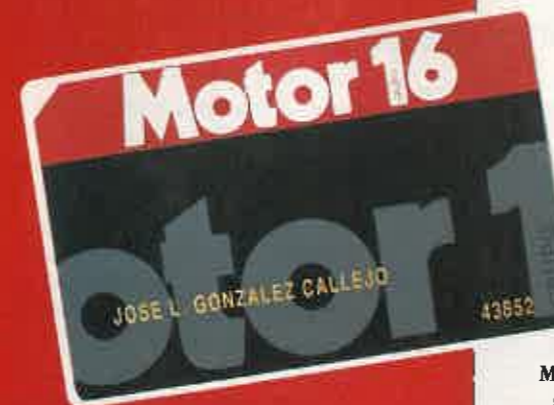
411 T51

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





Pocos españoles al Dakar

EL Rallye París-Dakar, que marcó la pauta en las grandes pruebas africanas, no está pasando por su mejor momento. La próxima edición celebrará su **quince aniversario**, y en este cumpleaños tan señalado, a pesar de los esfuerzos de la TSO por organizar una carrera con la filosofía de las primeras ediciones, con la mayoría del recorrido por el desierto y con etapas de navegación pura, el número de inscritos será mucho menor.

Esta carrera requiere de los participantes un fuerte desembolso económico, algo que en estos tiempos de crisis motiva múltiples dificultades para disponer del presupuesto suficiente. Esto ha motivado que el número de inscritos sea menor que el de otros años. Por supuesto, también ha originado que en la salida de esta mítica prueba el número de pilotos españoles sea muy inferior al de ediciones anteriores.

Si habitualmente en el apartado de coches, siempre había en torno a diez equipos españoles, hasta el momento tan sólo lo tiene claro Salvador Serviá, que acudirá con su ya habitual **Lada-Trident** y acompañado de Jaime Puig en el asiento de la derecha. Este equipo contará con una buena infraestructura de apoyo, dispondrán de dos camiones Mercedes, un 4x4 y un 6x6. Además, un ingeniero y varios mecánicos viajarán en avión.

Quien definitivamente no acudirá al Dakar es Miguel Prieto. Después de estar colgado al teléfono durante unos días, esperando una respuesta afirmativa, ésta no llegó. Los planes de Prieto se centran principalmente en correr con su espectacular **Nissan pick-up** la recién creada Copa del Mundo de Rallyes, que comienza en el mes de abril con el Rallye de Túnez, y para la que ya tiene gran parte del presupuesto.

Por lo que respecta al apartado motocicletas, en el que España siempre tuvo una magnífica representación, y en el que siempre se han conseguido resultados espectaculares, tan sólo tienen definido su programa Jordi Arcarons y Carlos Mas, que estarán integrados en el mismo equipo. Los habituales Xavi Riva, Carlos Sotelo, Agustín Vall, que siempre han sido una seria amenaza para sus rivales, tienen difícil su participación.

A T O D O G A S

AVERO VENCIO EL ISLA DE TENERIFE

RICARDO Avero impuso su Mitsubishi Galant VR4 en el Rallye **Isla de Tenerife**, prueba que solicitó la pre-inspección de la Federación Española de Automovilismo para que en el 93 sea **puntuable** para el Campeonato de España. La victoria de Avero se fraguó en el segundo tramo, en el que su principal rival José María Ponce, realizó un trompo y pinchó, ocupando al final del rallye la segunda posición. El tercer clasificado fue Gregorio Picar con un Ford Sierra Cosworth 4x4, vencedor además en grupo N. Picar finalizó la prueba separado por un escaso margen de Manuel Mesa que con un vehículo similar rivalizó durante toda la prueba por el liderato entre los coches de serie.



BARRICHELLO EN JORDAN

EL brasileño **Rubens Barrichello** continúa su meteórica carrera y en el 93 debutará en Fórmula 1 integrado en el equipo Jordan. Este joven piloto de 20 años de edad, ha destacado en todas las especialidades en las que ha tomado parte, como la Fórmula **Opel Lotus** y Copa de las Naciones, con uno de estos monoplazas. También venció en el 91 el Campeonato Inglés de **F-3**, siendo uno de los pilotos más sobresalientes esta temporada en la **F-3000**. Barrichello comenzará ahora un intenso programa de entrenamientos y pruebas con el nuevo Jordan-Hart 193.



ALFA ROMEO 155 EN ALEMANIA

EL nuevo Alfa Romeo 155 GTA desarrollado especialmente para participar en el Campeonato **Alemán de Turismos** será oficialmente presentado en el circuito de Zolder el próximo 4 de abril, con ocasión de la carrera inaugural de dicho certamen. El nuevo vehículo ha sido denomina-

do **Alfa 155 T.I.** y se encuadrará en la clase D1. Está impulsado por un motor V6 de 2,5 litros de cubitaje que proporciona una potencia aproximada de 400 caballos. La fábrica italiana ha anunciado la presencia de dos de estos vehículos bajo los colores de Alfa Corse y pilotados por **Nannini y Larini**.

APRILIA ENTRENO EN JEREZ

EL circuito de Jerez está ocupado al cien por cien en sesiones de entrenamientos de diferentes equipos, tanto de motos como de coches, de cara a la temporada 93. En los últimos días ha estado probando el **equipo Aprilia** del Mundial de Motociclismo con sus cuatro pilotos: Carlos Giró, Jean Philippe Ruggia, Loris Reggiani y Jean Michel Bayle.

Giró, que defenderá los colores de este equipo en 125, estu-

vo trabajando para desarrollar el nuevo chasis, completando un total de 240 giros a la pista andaluza rodando muy cerca del **récord** de la pista. Ruggia, que estará en el cuarto de litro, tras dar cien vueltas al circuito logró batir el récord de esa categoría. Reggiani se limitó a probar una nueva válvula de escape electrónica. Quien acaparó la atención fue Jean Michel Bayle, que en los entrenos de Jerez logró unos tiempos esperanzadores.

PLANES DE TOYOTA

TRAS la marcha de Carlos Sainz del equipo Toyota, la escuadra japonesa se reforzará de cara al 93 con **Juha Kankkunen**, que de esta forma vuelve a la marca con la que logró sus primeros éxitos. Con la llegada del finlandés, volverán a estar juntos un año más él y **Didier Auriol**. También Toyota ha hecho público su acuerdo con Castrol, que les une por un periodo de tres años. Otro cambio importante en el TTE, es

que sus Celica calzarán neumáticos Michelin en sustitución de los Pirelli usados hasta ahora.



B R E V E S

FÓRMULA OPEL LOTUS
La temporada 93 de la Fórmula Opel Lotus tiene ya prácticamente definido su calendario. Constará de quince carreras, diez coincidirán con Grandes Premios de Fórmula 1. En este certamen podría haber representación española con Roger Norback.

♦ **ANDALUZ DE RALLYES**
Juan Antonio Tobaruela ha conseguido la victoria en el Campeonato Andaluz de Rallyes con un Peugeot 309 GTI 16V, a falta de una prueba, el Rallye de Huelva.

♦ **GRAMIGNI CON GILERA**
El Campeón del Mundo de 125 centímetros cúbicos, el italiano Alessandro Gramigni, ha firmado un contrato con Gilera, para defender los colores de la marca en 250. Gilera ha decidido abandonar los grandes raids africanos para centrar sus esfuerzos en el mundial de velocidad.



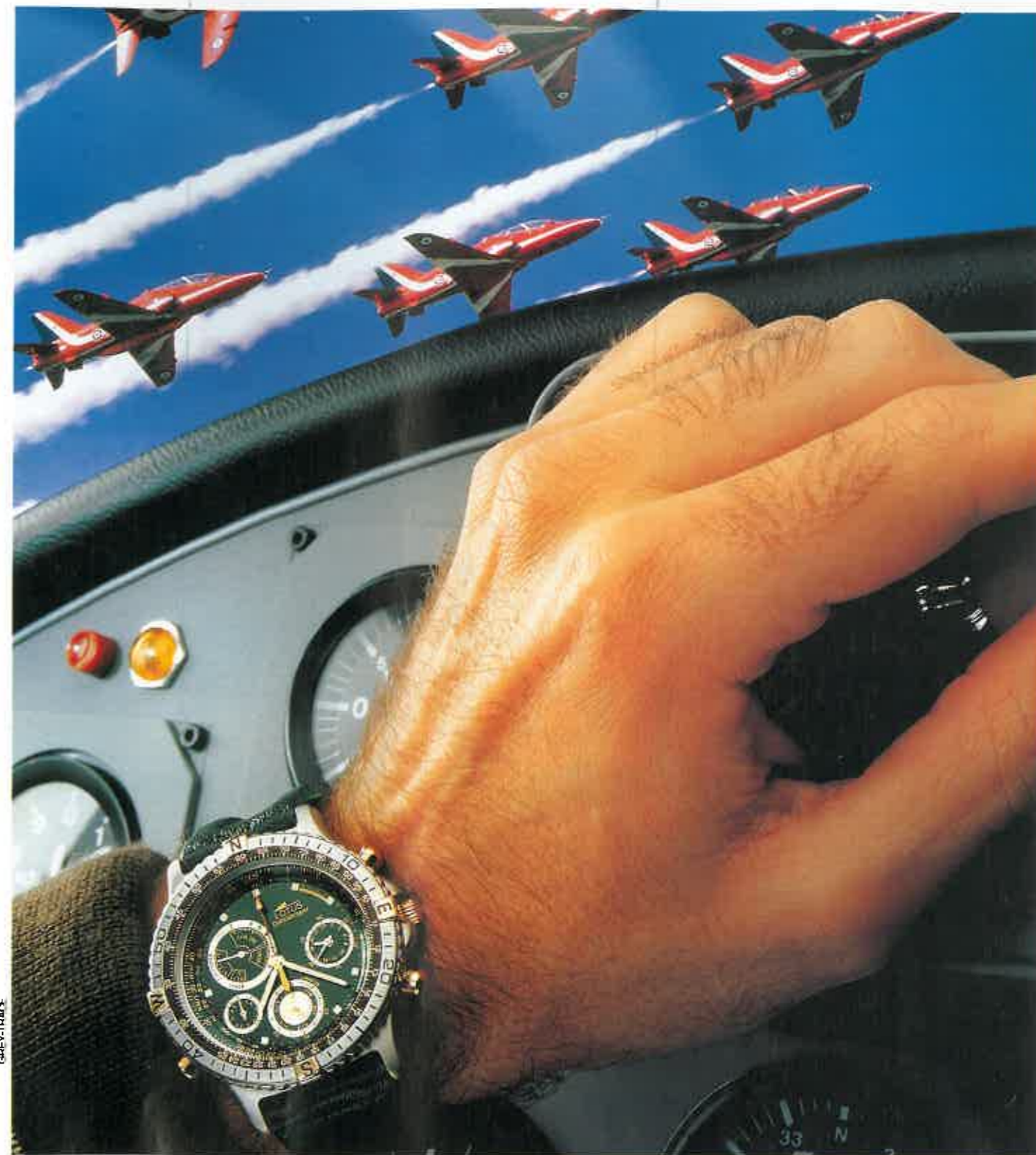
♦ **ALLIOT AL DESIERTO**
El ex-piloto de Fórmula 1, Philippe Alliot, que este año ha participado con el equipo Peugeot de Sport Prototipos, ha decidido tomar parte en el próximo París-Dakar, algo que no hacía desde 1988, año en el que no pudo finalizar viéndose obligado a abandonar en una etapa argelina. En esta ocasión participará al volante de un buggy muy similar al de Jean Louis Schlesser.

París-Dakar: el espectáculo del desierto

FALTAN pocas semanas para que vuelva a celebrarse el **París-Dakar**. Esta competición, que comenzó a conocerse como la «carrera de los dentistas», debido a la elevada posición económica de sus primeros participantes, ha perdido buena parte del ánimo con el que empezó. Equipos oficiales, con potentes respaldos económicos y fuertemente interesados en la repercusión publicitaria de su victoria, traicionan quizá los orígenes de un raid cuyo componente básico era la aventura de unos cuantos ricos en busca de emociones. Sin embargo, éste no puede considerarse un grave problema. Gracias a estos intereses, se pueden contemplar en todo el mundo espectaculares imágenes que se consumirían en sí mismas de no existir el trasfondo publicitario y comercial. No. **El problema es otro**. La cuestión radica en si es moralmente aceptable un espectáculo semejante, que se diría que pasa veloz para no ver lo que le rodea, para quedarse, todo lo más, en lo superficial de lo exótico, dejando atrás una estela de oprobio, calderilla y miseria. La organización aduce que destina importantes sumas de dinero en mejorar el nivel de vida de los habitantes de los lugares que atraviesa su espectáculo y también que el mero paso de la caravana por los países más pobres supone un porcentaje considerable de su producto nacional bruto. Pero todo ello, quizá, no sirva más que para acen-

tuar la humillación y lavar la mala conciencia. Con estos actos de ostentación, que recuerdan de alguna forma los fastuosos desfiles militares de algunos países, no se hace más que agrandar el surco labrado entre ricos y pobres. A éstos, la sorpresa les aguarda cuando se presentan a pedir cobijo a esos países ricos y se encuentran con las fronteras cerradas, un **racismo creciente o peores** condiciones de vida que en sus pueblos de origen. La riqueza que crea el París-Dakar en África no es más que la limosna que permite perpetuar la relación de vasallaje. Nadie está obligado a ayudar a los países necesitados, pero sí cabe esperar un mínimo de respeto. Existen otros lugares donde llevar a cabo aventuras apasionantes, sin necesidad de adentrarse en **trayectos marcados por el hambre**. Los coches son máquinas fascinantes, que han otorgado al hombre una libertad de movimientos desconocida hasta el presente siglo. Y la competición automovilística, una de las más bellas que existe. El desafío del hombre a las fuerzas de la naturaleza, a su propio destino, queda plasmado en cada curva en la que se cuestionan los límites de la física en conjunción con la máquina. Es la misma atracción que siempre ha sentido el hombre por volar, expresión máxima de libertad. Pero esta libertad se convierte en obscena en la puerta de la cárcel.

Javier Moltó



CHRONOGRAPH AIR TEAM

Sigue el rumbo de los más intrépidos. El rumbo que marca el Chronograph Air Team de Lotus. El cronógrafo-calendario con 5 memorias de tiempos parciales y 2 temporizadores, que cuenta entre sus exclusivas características con un indicador de rumbos de navegación y una brújula.

LOTUS
Chronograph Air Team

Marca tu rumbo



La Estatua de la Libertad.

El Genuino Sabor Americano.



LOS ANSÍMOS DE BAHAMA INVENTADOS POR FOMAR PERJUDICA SEMPRENTE LA SAGU

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

15 de diciembre 1992

Núm. 478 • 350 ptas.



Llegará a España en Primavera

FORD MONDEO



HONDA ACCORD: EL NUEVO JAPONES HECHO EN EUROPA



BMW M3: 286 CABALLOS Y 250 KILOMETROS / HORA

AL VOLANTE

