

A FONDO: NUEVO RANGE ROVER Tdi

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

23 de febrero 1993

Núm. 488 • 350 ptas.

# LOS PRIMEROS DEL AÑO



**Opel Corsa**



**Toyota Supra**



**Ferrari 348 Spider**



**Volvo 850 GLT S.W.**

NOVEDADES  
'93



**Ford Mondeo**

Motor 16



Samara 1.500. 4p.



Samara LX 1.500. 3p.



Samara 1.300. 3p. y 5p.



NIVA 1.600.



NIVA CABRIO.

# NO HAY LADA IGUAL

Disfrutar de un buen automóvil es más una cuestión de inteligencia que de dinero. Y en relación calidad - precio no hay otro coche como LADA. Cada uno de sus modelos es único, y siempre a un precio que no tiene rival. Como el NIVA, el todoterreno de importación más vendido del mercado. O como el SAMARA, superior en prestaciones frente a otros vehículos de su categoría. Y es que en cualquiera de sus versiones, LADA son palabras mayores... y números pequeños.



SE PONE DE TU LADO



## MOTOR 16



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

**Director:**  
 Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M<sup>o</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Pacione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Maa (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garín, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molá, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel 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 Parco. **Colaboradores (Pruebas):** José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehina (Cierre) y José Luis de la Vía (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazábal.

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

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Eivira Aricha y M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaña Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Trujillo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 61. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tlf. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
**Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.  
**Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bta. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

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

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

ESTAS SEMANA



50 Range Rover Tdi

<b>PUNTO DE MIRA</b>	6	<b>FRENTE A FRENTE</b>	56
<b>SU CASO</b>	14		Audi 100 2.6 E
<b>LO ÚLTIMO</b>	16		V6/Mercedes 220 E/
Toyota Supra Turbo			
Ferrari Spider	20		
<b>AL VOLANTE</b>	24		
Nuevo Opel Corsa			
Renault Clio RSi	30		
Porsche 911 Turbo 3.6	34		
Volvo 850 GLT	38		
Station Wagon			
Ford Mondeo	42		
<b>A FONDO</b>	50		
Range Rover Tdi			



Volvo 850 GLE	56
<b>ACTUALIDAD</b>	70
Señalización en la M-30	
<b>PRECIOS</b>	73
<b>FUERA DE SERIE</b>	98
Retromobile	
<b>GENTE</b>	102
Francisco Tombas	
<b>MOTOS</b>	106
Las Gilera de Gran Premio	
<b>DEPORTE</b>	110
Rallye de Suecia	
A todo gas	118
<b>FIRMA DE LA CASA</b>	122

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

## EL NUEVO PATRON DE PESOS Y MEDIDAS.



Ruiz Nicoli

### SERIE 7 DE BMW.

Si usted cree que el valor de las cosas no se mide en metros ni kilos.

Si piensa que hay que disfrutar de las cosas en su justa medida.

Si sabe que a partir de determinadas dimensiones, no se gana en amplitud útil y, sin embargo, se compromete la maniobrabilidad, la medida exacta de sus exigencias es la de un Serie 7 de BMW.

Grande sin excesos.

Por fuera es pura elegancia y equilibrio.

Por dentro, confort y equipamiento sin excepciones.

Para que elija cuál de todos refleja mejor su forma de conducir, en la Serie 7 encontrará seis modelos de 6, 8 ó 12 cilindros.

Descubrirá también que la cumbre del automovilismo mide lo mismo que un Serie 7 de BMW.

### SEGURIDAD INTEGRAL BMW.

**Prevención:** Incluye sistemas antibloqueo de frenos, o de antideslizamiento en aceleración y deceleración, regulación electrónica de la suspensión o servodirección electrónica.

**Protección:** Incluye desde zonas de deformación programada hasta habitáculo de alta rigidez o airbag de serie.

**Protección de Terceros, educación vial, coordi-**

**nación de los transportes terrestres de pasajeros y seguridad de las carreteras.**



## A qué espera la Administración

**D**ESDE todos los ámbitos de la vida nacional se puede observar la gran preocupación que se ha generado al conocer los datos de ventas **los nefastos datos** - del pasado mes de enero. Por mucho que haya quien piense que no es para preocuparse, la realidad se impone. ¡Hay que hacer algo, y lo antes posible para evitar que luego sea demasiado tarde. Para todos, especialistas o no en la materia, el problema es uno sólo, la **fuerte imposición** que soporta el automóvil, aunque también se piense en la grave situación económica que nuestro país está atravesando en estos momentos. El hecho de que la **Administración**, en vez de normalizar el IVA de los automóviles con el resto de los países de la Comunidad, se haya sacado de la manga el carísimo y controvertido **impuesto de matriculación**, ha sido lo que ha creado un estancamiento de tal magnitud en un mercado que por la importancia que tiene en el concierto de los mercados europeos debería ser uno de los más dinámicos. Pero para que eso suceda hay que sentar las bases necesarias, y parece que la Administración no está dispuesta a ello.

Es un hecho cierto que el automóvil y su entorno suponen un tema en el que nadie ha querido entrar. Los organismos que rigen este mundo de la automoción llevan años y años «**clamando en el desierto**» por una atención por parte de la Administración que nunca se ha producido ni parece que se vaya a producir. El tema de la imposición es prioritario, casi el único, nos atreveríamos a decir, para arreglar la situación. En los últimos días se ha especulado con que tan sólo con la rebaja de un punto de ese IVA (y su impuesto de matriculación, por supuesto), supondría un incremento del **3 por ciento** en las ventas. ¿Qué pasaría si dicho impuesto desapareciera? No somos adivinos, pero estamos seguros de que daría frutos muy positivos. Entonces, ¿a qué están esperando para hacer un gesto de buena voluntad? De no darse tal gesto las consecuencias pueden ser funestas para una industria vital para nuestra economía. La destrucción de miles de puestos de trabajo es inminente y es preciso pararla. Sólo la Administración tiene la clave.

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A

## RENAULT TRIUNFA EN G.B.

**D**URANTE el pasado año, se vendieron en Gran Bretaña 80.478 automóviles de la marca francesa Renault, con un **crecimiento** del 13,1 por ciento, en un mercado que matriculó algo más de 1,5 millones de automóviles y que creció un 0,1 por ciento durante el ejercicio. Este éxito de Renault en el Reino Unido se debe fundamentalmente a la buena aceptación del Clio, que obtuvo una cuota de mercado del 2,2 por ciento y es el coche de importación más vendido en el país. Renault tiene una red de 260 concesionarios, con 369 puntos de asistencia en el territorio británico, donde también se asienta el equipo **Williams-Renault** de Fórmula 1. Esta apuesta deportiva es una de las causas por las que el público británico ha mejorado su aceptación de los automóviles de la marca francesa.



## MICHELIN PARA DOS RUEDAS

**M**ICHELIN ha presentado una nueva cubierta para motos de elevadas prestaciones que es una evolución de la acreditada Hi-Sport, con nueva estructura, dibujo más eficaz y nuevos compuestos de goma. Los nuevos neumáticos son fruto de la experiencia en competición, donde Michelin logró dos títulos mundiales la pasada temporada. Para la rueda delantera se ofrece el **TX-11** y para la trasera hay dos posibilidades, el **TX-23 A** para temperaturas bajas y asfaltos deslizantes y el **TX-23 B** para mayores temperaturas y asfaltos más abrasivos.



## NUEVO OPEL ASTRA CABRIO

**E**N el próximo Salón de Ginebra, Opel va a presentar, además del nuevo Corsa, la versión descapotable del popular Astra. Se trata de un cabrio de **precio contenido**, basado en la plataforma de la versión tres volúmenes del Astra, que es ligeramente más larga que la de la versión de tres puertas, lo que permite que la capota plegable se oculte detrás de los asientos traseros, sin que el espacio interior se vea afectado y reduciendo muy escasamente la capacidad del maletero.

En el mercado español, el Kadett Cabrio ha sido el descapotable más vendido, por delante del Golf. Con la llegada del Astra Cabrio y la reciente aparición de la versión descapotable del Renault 19, este segmento debe revitalizarse en un mercado como el español, en el que la climatología invita al uso de los automóviles **descapotables**.

En una primera fase de comercialización, el Astra Cabrio estará equipado con el motor 2.0i catalizado que alcanza los 115 caballos de potencia.

## S E M A F O R O S

**La iluminación de los túneles, especialmente los urbanos, sigue siendo una de las asignaturas pendientes de los responsables del tráfico. Aún no hace muchos años que las luces se encendían de noche y se apagaban durante el día. Ahora este error se ha corregido, pero siguen siendo un pozo negro al que se llega sin la menor visibilidad. Un ejemplo significativo es el túnel de Plaza de Castilla en Madrid, a contraluz, con una escasísima iluminación en la zona crítica de entrada**

**La brutal caída de las ventas en enero ha producido una seria advertencia de la patronal Anfac a la Administración de los efectos sobre el empleo que puede traer una situación de caída de la demanda. Carlos Espinosa de los Monteros, presidente de Anfac ha puesto el dedo en la llaga al manifestar que, en gran parte, la recesión de las ventas se debe a la nueva carga impositiva que grava la adquisición de automóviles. Ahora, sólo falta que le hagan caso.**

♦ **ESTABILIDAD EUROPEA**  
Contra todo pronóstico, el resultado de las matriculaciones en Europa durante 1992 ha sido sorprendente. Se esperaba una bajada del uno por ciento pero el mercado se ha mantenido estable gracias a los excelentes resultados del mes de diciembre en el que se matricularon 968.088 unidades, lo que permitió cerrar el total del año con un total de 13.926.533 de matriculaciones. Entre los fabricantes, Volkswagen se ha mantenido de nuevo en cabeza por octavo año consecutivo, seguido por General Motors Europa y la francesa Peugeot.



♦ **LA SEGURIDAD DEL SAAB 9000**  
Según los resultados de un estudio realizado por uno de los periódicos de mayor difusión de Suecia, el Saab 9000 resulta el coche más seguro. El estudio se realizó sobre los accidentes ocurridos en ese país durante 1991, y el Saab 9000 resultó ser un 1,8 por ciento más seguro que el Mitsubishi Galant, su rival más cercano.

♦ **VOLVO 950, PREMIADO EN JAPON**  
Con 360 puntos sobre los 258 logrados por su rival inmediato el Volkswagen Golf, el Volvo 950 se ha hecho merecedor del título del coche importado del año en Japón, galardón que otorga RJC, una organización nipona formada por los periodistas y profesionales especializados en el mundo de la automoción.

## Londres

Ian Adcock

### EL LOTUS ESPRIT SE RENUEVA

Tras 22 años de permanencia en el mercado, el Lotus Esprit ha sido sometido a una cura de rejuvenecimiento.

Mecánicamente incluye una servodirección fabricada por Saginaw, empresa filial de General Motors, con lo se corrige el defecto tradicional de su difícil maniobrabilidad en las estacionamientos. Otro de los aspectos superados son las suspensiones delanteras y traseras. Aunque el motor de 2,2 litros y 204 caballos se mantiene, se han introducido importantes modificaciones, tanto en la culata como en el sistema de refrigeración.

Entre las mejoras introducidas cabe resaltar el aumento del par, lo que les ha obligado a

Elan, con nuevos intermitentes y un apolillado en el que se incorporan los ventiladores de agua y aceite, así como dos faros de largo alcance. Otras dos tomas dinámicas se han introducido en un estribo, compuesto en poluretano flexible, para mejorar la refrigeración del sistema de frenos. Un generoso spoiler trasero le confiere un aspecto más exclusivo y elitista. Lotus ha diseñado una nueva llantas de 17 pulgadas de diámetro, con una anchura de 7 pulgadas en las ruedas delanteras, que se incrementa hasta 8,5 en las traseras. Los neumáticos son los Goodyear Eagle GS-A asimétricos. El interior del nuevo Lotus no ofrece duda sobre la influencia de los nuevos propietarios de la



utilizar una nueva caja de cambios, diseñada por Renault. Las prestaciones finales no han evolucionado excesivamente con respecto a la anterior versión, ya que su velocidad máxima sigue siendo de 285 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 de 4,7 segundos. En el exterior del nuevo Esprit S4, denominación de esta versión, se aprecia un nuevo frontal, más perfilado, muy al estilo de la versión del

compañía británica; así los espejos de mando eléctrico, y la mayoría de la instrumentación, son comunes a otros modelos de General Motors. El precio del S4 en Gran Bretaña es de 47.000 libras (alrededor de 8 millones de pesetas). En este precio se incluye servodirección, aire acondicionado, ABS y antibloqueo. El nuevo Lotus Esprit será presentado oficialmente en el Salón de Ginebra.



## NOVEDADES NISSAN

DESDE los primeros días de febrero, los Nissan Sunny que se venden en España incorporan una serie de mejoras, entre las que cabe destacar la inclusión del sistema de inyección multipunto en las versiones 1.6, así como servofrenos más dimensionados, barras laterales de seguridad en las puertas, sistema de aire acondicionado sin CFC, ajuste lumbar de los asientos delanteros y catalizadores de tres vías. Por su parte, las versiones SLX se han sustituido por los nuevos SR para las carrocerías de tres y cuatro puertas.

Por otro lado, se ha anunciado la **ampliación** de la gama Micra disponible en el mercado nacional con la llegada de nuevas opciones. Entre estas opciones cabe destacar la dirección asistida en el Super S y el aire acondicionado en las versiones 1.3 LX y SLX. Finalmente, la transmisión automática de variación continua CVT estará también disponible en el modelo 1.300 LX.

Todas estas novedades han coincidido con la entrega del galardón de «Coche del Año en Europa» al pequeño Nissan Micra, ganador de la edición 1992, entrega que se realizó en un brillante acto celebrado en Amsterdam donde el vicepresidente ejecutivo de Nissan, **Yoshikazu Hanawa**, recogió el prestigioso galardón de manos del presidente del jurado, el periodista francés, colaborador habitual de MOTOR 16, Edouard Seidler.

## FRANCIA Y ESPAÑA MAS CERCA

PARA finales de 1994 está previsto que entre en funcionamiento el **túnel de Puymorens** que atravesará los Pirineos y acercará España y Francia. Este túnel, cuyo presupuesto de construcción es de 750 millones de francos -casi dieciséis mil millones de pe-

setas- tendrá una longitud de 4.820 metros y permitirá atravesar el macizo montañoso en cinco minutos, trayecto en el que ahora se invierte alrededor de media hora. El túnel será de **peaje** y se estima que inicialmente lo atravesarán unos dos mil vehículos al día.



## GENERAL MOTORS EN LA PICOTA

LAS primeras semanas del 93 no van a poder olvidarlas fácilmente los responsables de General Motors, la primera empresa del Mundo. Se inició el «año negro» con una sentencia dictada en Atlanta (Georgia) por la que se condena a la compañía al pago de 12.000 millones de pesetas a un demandante cuyo hijo había fallecido al incendiarse una camioneta, tras una colisión. En la sentencia se condena por imprudencia temeraria a GM, ya que un grupo de expertos demostró que la colocación de los depósitos de combustible es potencialmente peligrosa. La historia no termina aquí. Pocos días después, la cadena de televisión NBC realizó un reportaje sobre este hecho, ofreciendo unas imágenes estremecedoras de una furgoneta GMC Sierra convertida en una tea, tras un impacto lateral. General Motors presentó una demanda contra el programa al comprobar que las imágenes **no eran reales**,

habían sido realizadas por especialistas cinematográficos, que colocaron dispositivos deflagrantes en la furgoneta para dar más realismo y la cadena de TV tuvo que rectificar públicamente. La Compañía no ha dejado de ocupar los primeros lugares en los diarios al conocerse el balance de 1992. Las pérdidas de 23.500 millones de dólares constituyen el **saldo negativo** más elevado que nunca haya obtenido una empresa en la historia comercial, de todas maneras es preciso aclarar que estas pérdidas no son reales ya que en el ejercicio 92 se introdujo una reforma contable según la cual, 20.000 millones de dólares aparecen como pérdidas. Sin este apunte contable, el resultado del ejercicio es de unas pérdidas de 3.500 millones de dólares (algo menos de 400.000 millones de pesetas), que se considera aceptable por los responsables de la Compañía, para quienes el 92 supone el inicio de la recuperación.



### AUTOBUSES CON GAS

El Ayuntamiento de Valladolid ha firmado un acuerdo con Repsol-Burton para que los autobuses urbanos de esta ciudad castellana funcionen con gas en lugar de gasóleo. En principio, una quinta parte del centenar de autobuses que componen la flota vallisoletana, estarán listos en mayo para funcionar con el nuevo combustible. La decisión se ha tomado ante los resultados positivos de la experiencia piloto que se inició hace dos años y no se descarta que la iniciativa se pueda extender a otras ciudades españolas.

### NISSAN NO RENUEVA LAS TRADE

Ante la caída de las ventas que está sufriendo el sector, Nissan Motor Ibérica ha decidido paralizar la renovación de su gama de furgonetas Trade. El retraso en la fabricación de los nuevos vehículos, que deberían salir al mercado en 1996, permitirá reducir costes y



supone posponer la inversión de 28.000 millones de pesetas que la compañía tenía previsto efectuar.

### AYUDA PARA SUZUKI SANTANA

La compañía Cávana Electrónica de Jaén, ha propuesto a Suzuki fabricar piezas para los motores de los vehículos que Santana Motor monta en su fábrica de Linares. De aceptarse esta oferta, Cávana debería invertir entre 150 y 200 millones de pesetas y tendría que generar un centenar de empleos que podrían prevenir del excedente de Santana.

## LOS IMPORTADORES JAPONESES SE PREOCUPAN

PRESE a que las ventas de coches japoneses experimentaron un fuerte incremento, el 28,8 por ciento, en España durante 1992, los importadores siguen seriamente preocupados ante la falta de concreción del Ministerio de Comercio sobre el **cupo** que se les va a fijar para el presente año, lo que les impide hacer la más mínima planificación empresarial.

El problema está en cómo reglamentar los porcentajes de crecimiento anual, desde la tasa del año pasado fijada en torno a las 14.000 unidades -entre turismos y todo terreno- hasta alcanzar los 79.000 coches japoneses que se podrán importar directamente de Japón en 1999, cuando finalice el periodo transitorio. España, aparte de que pretenda un crecimiento lo más lento posible durante los primeros años, a fin de recuperarse de la recesión de los últimos ejercicios, también está a la espera de

que la Comunidad concrete los cabos sueltos que quedaron sin atar cuando se firmó el acuerdo con Japón en julio de 1991 y que están motivando serias discrepancias de interpretación, hasta el punto de que la Comisión Europea se plantea seriamente una renegociación del tratado.

Para la industria automovilística española, igual que para las multinacionales de las que depende, el problema no debe plantearse en términos regularizadores sino en una decidida y firme preparación para la competencia, copiando los sistemas del «enemigo» y, si hace falta, uniéndose a él. Lo que no se puede pretender es poner indefinidamente puertas a una competencia que, además, ya está metida en casa a través de sus fábricas «trasplantes», con una capacidad de producción que para dentro de dos años puede estar rondando los 870.000 turismos que, al consi-

derarse coches europeos, no formarán parte de ninguna cuota de importación, como ya está ocurriendo. Así, durante 1992 se vendieron en España 36.449 turismos japoneses y de éstos, aproximadamente, 25.000 en la Península y Baleares, cuando la cuota fijada para este mercado era de unas 11.300 unidades, lo que supone que más de la mitad son ya «trasplantes» y, considerados como europeos, no sujetos a cupo.

### MODELOS JAPONESES MAS VENDIDOS

MARCA/MODELO	UNIDADES
Nissan Primera	12.767
Nissan Sunny	2.194
Toyota Corolla	2.177
Honda Concerto	2.174
Mazda 323	2.057
Honda Civic	1.731
Mitsubishi Lancer	1.533
Nissan Micra	1.030
Mitsubishi Colt	933
Toyota Celica	924
Toyota Starlet	719
Nissan 100 NX	649
Mitsubishi Galant	634
Subaru Legacy	578
Honda Accord	544

Por otra parte, a partir de este mismo año, el mercado canario, hasta ahora libre, entra a formar parte de un **único mercado**, el del Reino de España -tal como aparece en los acuerdos de la Comunidad Europea- y, por lo tanto, sujeto a los límites para los coches japoneses no fabricados en Europa o Estados Unidos. Los importadores temen que el incremento de la cuota que se debería producir este año quede absorbida al computarse las ventas de estos coches en el mercado canario. Otro motivo de preocupación es que, al haber desaparecido los **controles aduaneros**, el recuento se hará a partir de las matriculaciones con lo que se computarán todas las importaciones, incluidas las paralelas y las efectuadas directamente por los particulares.



### IMPORTACIONES DE COCHES JAPONESES

MARCA	1992 (unidades)	1991 (unidades)	%92/91 (unidades)	Cuota '92
Nissan	17.166	13.119	30,85	2.754
Suzuki	2.083	1.332	56,38	2.177
Daibatsu	267	74	260,81	193
Honda	4.971	2.594	91,63	1.336
Mazda	3.232	2.722	18,74	1.293
Mitsubishi	3.459	2.790	243,98	243
Subaru	649	592	9,63	675
Toyota	4.622	5.085	-9,11	1.442
<b>TOTAL</b>	<b>36.449</b>	<b>28.308</b>	<b>28,76</b>	<b>10.113</b>



## NUEVO ROVER SERIE 400

SERA EL COCHE DE SU VIDA.  
SERA INOLVIDABLE.



En la vida de cada persona siempre hay algún coche inolvidable. Como los de la nueva Serie 400 de Rover.

Coches cuidados hasta el último detalle. Desde la nueva y distinguida parrilla hasta su lujoso equipamiento, que incluye inserciones de madera de nogal, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, retrovisores eléctricos y térmicos, volante regulable en altura y alarma anti-robto perimétrica.

Vehículos equipados con potentes motores. Desde el premiado 1.4 de inyección multipunto y 103 CV hasta el nuevo 2 litros de la serie T y 136 CV, desarrollado

para los Rover 800. Sin olvidar la versión diesel.

Y es que toda la nueva Serie 400 de Rover ha sido creada para recompensarle con momentos inolvidables. Para ser el coche de su vida.



## NUEVO ROVER SERIE 400

SOBRE TODO ES UN ROVER.

Desde sólo 2.025.000 ptas\*

\* Precio final recomendado incluido IVA, transporte e impuesto sobre matriculación.



## ESCUELA DE CONDUCCION MITSUBISHI

JAPON Motor, S.A., la firma importadora de automóviles Mitsubishi en el mercado canario va a poner en funcionamiento una escuela de conducción, en colaboración con la revista especializada **Motor 2000**. De las actividades de la escuela, en la que se utilizarán unidades del Mitsubishi Colt, tanto en su versión 4x4 como

de tracción delantera, se encargará **Aythami Alonso**, redactor jefe de la publicación, que guarda en su haber un reconocido bagaje en el mundo de la competición automovilística. Los cursos se impartirán en las pistas del circuito Islas Canarias, escenario reciente del Rallye Master y de la última edición de la Carrera de Campeones.

## CONTANTE Y SONANTE

**El Grupo Total** ha puesto en marcha un plan de inversiones en España que supera los 15.000 millones de pesetas. Estas inversiones se realizarán a lo largo de cuatro años y la multinacional francesa, que en 1992 facturó 22.000 millones de pesetas, tiene previsto duplicar su negocio este año.

**El MOPT** ha firmado un crédito con el Banco Europeo de Inversiones por valor de 59.000

millones de pesetas. El dinero será destinado casi en su totalidad a sufragar la construcción de 400 kilómetros de autovías.

**Iveco Pegaso** confía en mantener en 1993 su volumen de ventas alcanzando las 10.000 unidades, cantidad similar a la del año pasado cuyo ejercicio, aún sin cerrar, rondará los 17.900 millones de pérdidas, resultado similar al de la marca en 1991.

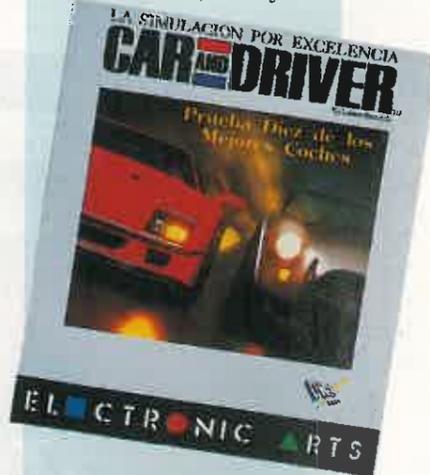
## SEGURIDAD PARA MOTOS

EL conocido distribuidor de motocicletas Yamaha, **Motos Cortés** se hace cargo ahora también de la distribución del Ex-

plo Control, un producto ya comentado en esta revista (**Motor 16 nº483**), que impide totalmente la explosión del depósito de gasolina, incluso a pesar de que sea sometido a cualquier tipo de impacto, ignición con chispas, recalentamientos llamas o incluso disparos con armas de fuego. El sistema **Explo Control** se fabrica con una aleación anticorrosiva de aluminio, magnesio, manganeso, hierro, cobre, titanio y otras sustancias.

## LOS MEJORES DEL MUNDO

**P**ILOTAR los mejores coches del mundo no siempre es un sueño inalcanzable. Ahora Dro Soft ha editado un nuevo juego que supera los límites establecidos por simuladores de este tipo. Bajo el mismo título que la revista británica especializada en automoción, **Car & Driver** ofrece en su primera pantalla la prueba, de formato periodístico, con datos técnicos, prestaciones, etc. de diez de los mejores coches del mundo. Ferrari F40, Porsche 959, Lamborghini Countach, Lotus Esprit Turbo, Mercedes C111, Shelby Co-



bra, Corvette ZR1, Eagle Talon, Toyota MR2 y Ferrari Testarossa 1957. Posteriormente se puede elegir el vehículo deseado y disputar carreras en otra decena de pistas diferentes.

**Car & Driver** permite igualmente almacenar en memoria todas las competiciones para volverlas a visionar mediante las múltiples cámaras situadas en el circuito o en el helicóptero. Su precio es de **4.990 pesetas** y lo distribuye Dro Soft, en la madrileña calle de **Moratin número 52, teléfono 91/429 38 35**.

# APRENDA A CONTROLAR SU COCHE Y GANE UN VOLVO 850

¿Está usted seguro de poder controlar su coche en una superficie resbaladiza, o sabe usted qué hacer si el coche hace "aquaplaning" en la carretera?

Muchas personas nunca contestan a estas preguntas hasta que es demasiado tarde y han pasado a formar parte del creciente número de accidentes de carretera en Europa. Cada año, hasta dos millones de personas se ven envueltas en más de 1,5 millones de accidentes graves, muchos de los cuales los provoca la pérdida de control de los coches a gran velocidad en superficies resbaladizas.

La **COMPETICION VOLVO AL CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA** de 1993 ofrece a los conductores la oportunidad de recibir las enseñanzas de los expertos en el arte del control del automóvil, así como la posibilidad de ganar el último modelo de grandes prestaciones: el **VOLVO 850**.

Inscribiéndose en esta competición libre y respondiendo correctamente las preguntas formuladas para poner a prueba su conocimiento de los temas de seguridad vial, tanto en su propio país como en toda Europa, usted podría clasificarse para una final regional y, posiblemente, conseguir plaza para dos personas entre los 32 finalistas europeos para acudir a

Austria en mayo próximo.

Miles de conductores de Austria, Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Holanda, Portugal, España, Suiza y Reino Unido serán examinados para determinar si poseen las condiciones necesarias para mejorar el nivel de conducción en las carreteras de Europa.

En España, **VOLVO** está buscando un total de 50 competidores para que se sometan a unas pruebas especiales en un circuito de poca adherencia y, a continuación, se examinen de una serie de pruebas diseñadas para subrayar los errores más comunes de los conductores cuando se enfrentan a cambios de la superficie de la carretera. Se invitará a los competidores a asistir a una de las tres finales regionales, la más conveniente para la dirección indicada en el impreso de inscripción. Los tres ganadores se clasificarán para la **FINAL EUROPEA**, que se celebrará cerca de Salzburgo (Austria) los días 29 y 30 de mayo de 1993.

El mejor de los tres clasificados en segundo lugar, será el cuarto finalista en Austria.

La competición de 1993 cuenta con el apoyo de **LA PREVENTION ROUTIERE INTERNATIONALE**, organismo mundial para los temas de seguridad en carretera, y el **REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA**.



## PREMIOS

Los ganadores de las finales regionales obtendrán como premio un viaje para dos personas a Saalfelden en Austria, donde se hospedarán en el Hotel Brandlhof, un magnífico lugar alpino cerca de Salzburgo. Allí competirán en la Final Europea que se celebrará en el circuito anexo donde el vencedor absoluto se convertirá en el propietario de un completamente nuevo Volvo 850, un coche construido pensando en la seguridad. Así mismo, en esa final europea, los mejores clasificados de cada país recibirán un juego de neumáticos Goodyear para su coche y el mejor conductor menor de 25 años obtendrá un viaje de Club Mediterráneo, para dos personas a Córcega, por cortesía de La Prevention Routiere Francesa.



**GOODYEAR**



Conductores de Europa pondrán a prueba sus cualidades en las mejores instalaciones para pruebas de Europa en Saalfelden (Austria).

## REGLAS PARA PARTICIPAR

1. La competición está abierta a cualquier persona que tenga Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones, que su profesión no sea la de conductor, ni que sus ingresos económicos procedan directamente de la conducción (profesionales del volante, pilotos de automóviles, profesores de autoescuelas, etc).
2. El jurado de la competición estará formado por representantes de "La Prevention Routiere Internationale" y el Real Automóvil Club de España, y el fallo de los premios, así como, cualquier pregunta en relación con la competición será contestada por ellos. Sus decisiones deberán ser aceptadas como irrevocables, sin posibilidad de posteriores reclamaciones.
3. El Jurado seleccionará los 50 mejores cuestionarios entre los recibidos y les invitará a participar en una de las tres finales regionales que se celebrarán en España, la más apropiada de acuerdo a la dirección del participante, que aparezca en el cuestionario.
4. Los empleados de Volvo, de los Concesionarios Volvo, así como los de "RACE", quedan excluidos de la competición.
5. Todos los participantes deben residir en el país en el que participan.
6. Para participar no es necesario comprar nada y no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.

## CUESTIONARIO

A continuación encontrará ocho preguntas para evaluar sus conocimientos como conductor seguro. Cada pregunta ofrece distintas alternativas, pero sólo una es correcta. Tache la casilla apropiada.

1. Más del 30% de los conductores implicados en accidentes en Europa son jóvenes de edad comprendida entre los 17 y 24 años y sus pasajeros. ¿A qué hora del día se enfrentan a ese riesgo y ponen en peligro a los otros?
 

<input type="checkbox"/> Mañana de día laborable	<input type="checkbox"/> Tarde/noche de día laborable	<input type="checkbox"/> Tarde/noche de fin de semana
--	---	---
2. Conduciendo por Alemania, Austria e Italia, ¿cuáles de las siguientes cosas son obligatorias de llevar durante todo viaje?
 

<input type="checkbox"/> Permiso internac. de conducir	<input type="checkbox"/> Certificado de seguro	<input type="checkbox"/> Triángulo reflex. de avería
--	--	--
3. ¿Cuánto debe usted incrementar su distancia de seguridad de frenado respecto al vehículo que le precede cuando encuentra placas de hielo en la carretera?
 

<input type="checkbox"/> 200%	<input type="checkbox"/> 300%	<input type="checkbox"/> 500%
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------
4. Para mejorar la maniobrabilidad se recomienda disminuir la presión de los neumáticos:
 

<input type="checkbox"/> cuando se conduce sobre nieve	<input type="checkbox"/> cuando se conduce sobre pavimento mojado	<input type="checkbox"/> en ninguno de los casos anteriores
--	---	---
5. ¿Cuál es en este momento la profundidad mínima exigida en el dibujo en toda su anchura?
 

<input type="checkbox"/> 1.6 mm.	<input type="checkbox"/> 1.8 mm.	<input type="checkbox"/> 3.0 mm
----------------------------------	----------------------------------	---------------------------------
6. ¿Cuál de los siguientes símbolos en cualquier señal de Tráfico le da aviso anticipado de peligro y no una orden obligatoria?
 

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------
7. ¿En qué año instaló VOLVO por primera vez el cinturón de seguridad en sus vehículos?
 

<input type="checkbox"/> 1957	<input type="checkbox"/> 1967	<input type="checkbox"/> 1970
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------
8. ¿En qué modelo introdujo VOLVO por primera vez el asiento infantil integrado tantas veces premiado?
 

<input type="checkbox"/> 740	<input type="checkbox"/> 960	<input type="checkbox"/> 850
------------------------------	------------------------------	------------------------------

## FORMULARIO

Complete este cuestionario y envíelo antes del 25 de Febrero de 1993 a:  
**R.A.C.E. "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"**  
C/ José Abascal, 10  
28003 MADRID

NOMBRE Y APELLIDOS \_\_\_\_\_

NACIONALIDAD \_\_\_\_\_

EDAD \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

CODIGO POSTAL \_\_\_\_\_

PROFESION \_\_\_\_\_

COCHE QUE POSEE \_\_\_\_\_

TELEFONO DE CONTACTO \_\_\_\_\_



### EQUILIBRIO INCIERTO

IMÁGENES como ésta, tomada por mi hijo en un viaje reciente, demuestran que los camioneros siguen actuando a su aire. La carga no va segura y supera la altura permitida, y los que corremos peligro somos los demás automovilistas. Porque, ¿quién le dice a este señor que cualquier ráfaga de aire no le va a tumbar la paja encima de alguien que le precede?

Creo que por el número de camiones que se ven circulando en estas condiciones, el seguimiento de la Guardia Civil de Tráfico no será tan intenso como en otras cosas.

Rafael Vera  
Palencia

### COMO GOTAS DE AGUA

HACE tiempo leí en su revista una carta de un señor que se quejaba del parecido que empiezan a tener los coches entre sí. En concreto este señor hablaba del caso del antiguo Toyota Celica y del Audi Coupé.

Pues aún se puede ir más lejos, aunque el problema sea más cercano, y es que los coches ya no sólo se parecen entre marcas, sino que se asemejan entre modelos de la misma marca. Un claro ejemplo es el nuevo Peugeot 306, parecidísimo a su hermano el 106, también al 405 y al 605. Puede que esté exagerando un poco, pero más de una vez los he confundido de un solo vistazo y no sólo a éstos, sino al Ford Orion y al Sierra o en la portada de su revista al Nissan Primera con la nueva berlina de Ford, el Mondeo.

No quiero ni puedo culpar a nadie puesto que nadie es culpable, pero se echa de menos aquella época en que los diseñadores eran «artistas» y no informáticos.

Juan Torrecusa  
Madrid

### XM Y XANTIA

HE leído que para el próximo mes de abril va a salir al mercado el nuevo modelo Xantia, con una serie de innovaciones técnicas y de equipamiento importantes.

Yo me pregunto: ¿por qué el buque insignia de la marca, el XM, no las incorpora? ¿Es que piensan hacer algún tipo de modificación en dicho vehículo? Si es así, ¿ustedes saben para cuándo?

Les formulo este tipo de preguntas porque está en mi mente adquirir en un futuro próximo el mencionado XM. De igual manera me gustaría sugerirles que la sección «Cuéntenos su caso» deberían ampliarla, ya que de las experiencias ajenas también se aprende.

Rafael Sáenz Gómez  
Madrid



R.- El Citroën XM, como buque insignia de la marca francesa, cuenta con un equipamiento más completo que el Xantia, que se encuentra claramente por debajo. La suspensión regulable del XM es más completa y no va a efectuarse ningún cambio próximamente en el coche, puede comprárselo sin miedo.

### BANDAS SONORAS

LAS llaman «bandas sonoras...», y tan sonoras. Deberían llamarse barreras destrozacoche. Se colocan a diestro y siniestro y provocan más de un incidente, o en el peor de los casos incluso accidentes por alcance o caídas de motoristas. Tenía entendido que Tráfico prohibía todo obstáculo que se interpusiese entre el vehículo y la carretera. También sé que Obras públicas hacía lo que le daba la gana en este sentido. Y no digamos ya las urbanizaciones, en las que se llegan a levantar abultamientos cada pocos metros, que terminan destrozando amortiguadores, bajos

y algún cárter. Conviene que definitivamente alguien coja el toro por los cuernos y se decida a dictar unas normas serias en todo este asunto que perjudica a muchísimos usuarios.

Faustino Hernández  
Madrid

### PROBLEMAS EN LA NIEVE

HACE unos días se me quedó atascado el coche en la nieve y tardé bastante tiempo en sacarlo. Más tarde, un conocido me comentó que lo hubiese sacado en un periquete con sólo desinflar las ruedas. ¿Es eso cierto? ¿No resulta perjudicial recorrer luego algunos kilómetros hasta la gasolinera con ellas desinchadas?

Angel Font  
Avila

R.- Si su vehículo quedó atascado por la poca solidez de la capa nevada sí hubiese sido una solución el ligero desinflado de los neumáticos que se encontraban en apuros. En caso de tratarse de una placa de hielo o de nieve muy dura, a veces puede ser incluso contraproducente este sistema, dando lugar a una situación aún más complicada. Cuando hablamos de soltar algo de aire de las ruedas no queremos decir dejarlas en el sue-



lo. Respetando una velocidad adecuada hasta la gasolinera los neumáticos ni se enteran.

### ACLARACION

El Salón del Automóvil de Barcelona se celebrará del 15 al 23 de mayo en la Ciudad Condal y no del 10 al 15 como apuntábamos en una respuesta hace algunas semanas.



# Bujías Bosch Súper para todos los motores: las campeonas en homologación.



Para conseguir que una bujía sea recomendada para todos los motores europeos y japoneses no basta con ser del agrado de la mayoría de los fabricantes. Es necesario, además, ajustarse al motor como éste lo hace al propio coche. Y asegurarse una combustión perfecta, como la Bujía Bosch Súper: la campeona.

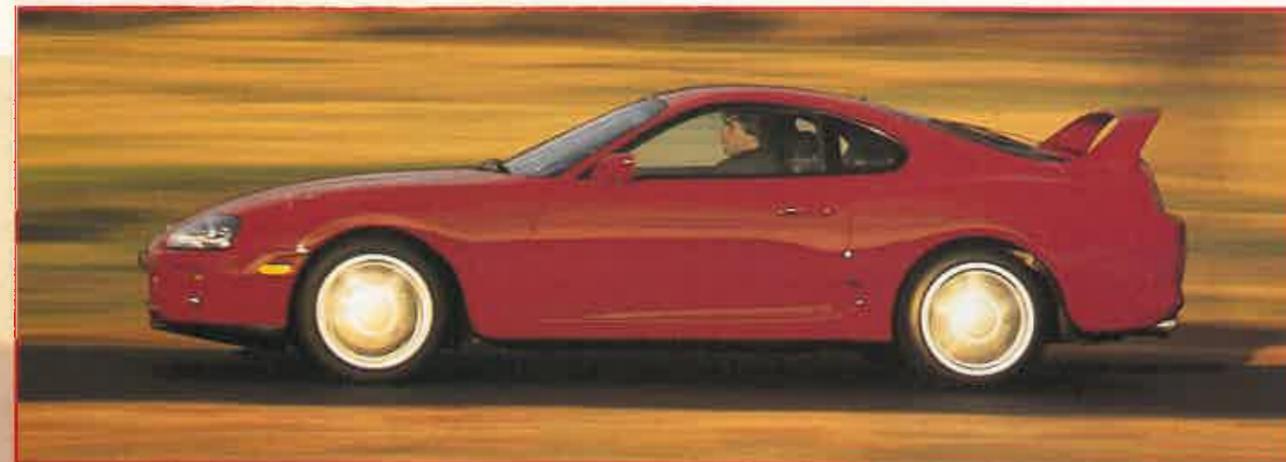


**BOSCH**

*Nuevo Toyota Supra Turbo*

# SUPERIOR EN TODO

Mazda RX-7, Nissan 300 ZX o Mitsubishi 3000 GT son ya nombres habituales en boca de los fanáticos de los grandes deportivos. En este apasionante mercado de Ferrari nipones, Toyota renueva completamente el modelo Supra con mejoras contundentes.



**EXHALACIÓN**  
El poderío del Supra ha crecido considerablemente y consigue cronos reservados a una pequeña élite de coches muy especiales.



**ESTILO CLÁSICO**  
El Toyota se decanta a favor de la sobriedad y funcionalidad en el diseño interior, como los deportivos clásicos.



**T**OYOTA no se anda por las ramas y presenta el nuevo Supra Turbo sencillamente como un coche de carreras para circular por carretera abierta. Sin ambigüedades, la tarjeta de visita incluye dos medidas que lo dicen todo sobre sus actividades particulares: dispone de 320 caballos e invierte 4,8 segundos en acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora.

Casi todo queda dicho en lo anterior, sobre todo para situar el campo donde se mueve el Supra Turbo. Pero el trabajo de la marca no se ha limitado a mantener las cotas ya alcanzadas por el modelo anterior. El nuevo es mucho más potente (nada

menos que 85 caballos por encima de la versión 92) y ha sido completamente remodelado en todos sus aspectos.

Y hablando de aspectos no puede uno quedar indiferente ante la impresionante estampa del súper-deportivo, que ha ganado indudablemente con el cambio. Sus líneas son sin lugar a dudas más bellas, suavizando cualquier arista. La vuelta al diseño clásico, beneficiando una perspectiva más cálida y rehuendo líneas de fuga violentas, ha llegado evidentemente a los tableros de diseño de Toyota.

Dimensionalmente, el nuevo Supra es 100 milímetros más corto, casi 77 milímetros más ancho y apenas 51 milímetros más bajo. El conjunto resulta más macizo, con aspecto de puro músculo y no ha perdido en agresividad estética, algo propio de este tipo de coches. Las tomas de aire frontales, los faros y los grupos ópticos traseros redondos, mantienen una estética muy «Ferrari» tan apreciada en esta línea de vehículos exclusivos. Como contrapartida, los diseñadores del nuevo Supra han sacrificado espacio habitable dentro de la carrocería, que se ha resentido en la altura de las ventanillas, el techo y ha cerrado un poco el ángulo de las rodillas de los ocupantes.

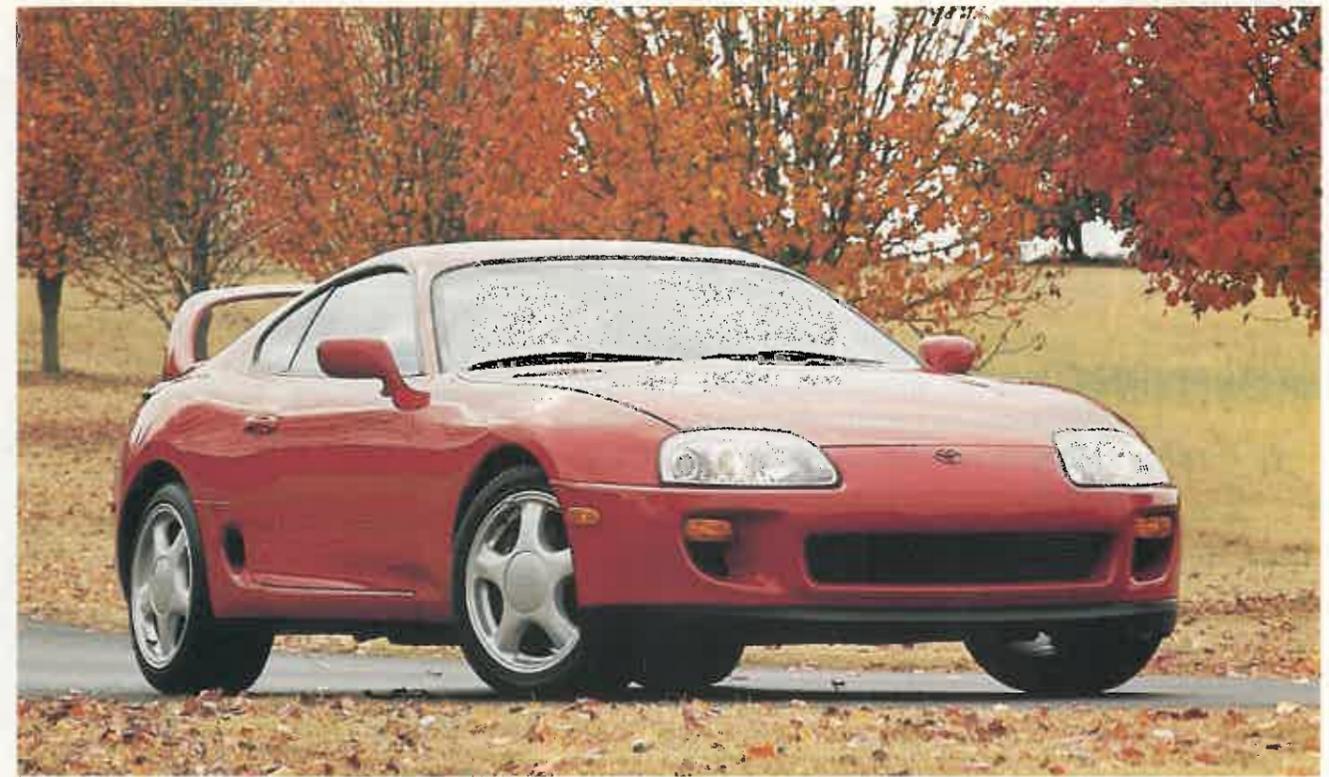
Una superestructura de aluminio, un depósito de gasolina plástico y la utilización de otros materiales ligeros, han reducido el peso del conjunto en 140 kilogramos. Por ejemplo, para realizar el impresionante alerón aerodinámico se ha utilizado en la misma fábrica una mezcla de resinas que da en la báscula un 20 por ciento menos de peso que las

convencionales. En cuanto al corazón del Supra Turbo, se ha tomado como base el motor de seis cilindros y tres litros de capacidad del Lexus SC 300. La potencia extraordinaria se consigue a base de sobrealimentar el motor con dos turbocompresores secuenciales y a través de la culata biárbol con 24 válvulas original. El resultado ya ha sido comentado, un 4,8 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora significa para el Supra Turbo ser 0,2 segundos más rápido que el Ferrari 512TR. En cuanto a la velocidad máxima, un valor que antes era ley en las comparaciones entre modelos y que ahora ha sido limitada por los propios fabricantes, el Toyota podría alcanzar los 290 kilómetros hora. Pero, al igual que BMW o Mercedes, la marca ha considerado los 250 kilómetros por hora como el tope de lo que debe desarrollar el Supra sobre una carretera.

### DOBLE PERSONALIDAD

La particularidad del turbo a la hora de rendir tan impresionante potencial radica en el funcionamiento de sus dos turbos. Dispuestos en forma secuencial, posibilitan que el Supra Turbo pueda llegar a ser un auténtico coche de carreras, pero sin renunciar a unas respuestas progresivas y agradables a medio y bajo régimen. El flujo de gases de admisión se hace máximo cuando entra en acción el segundo turbocompresor, es cuando se solicitan al completo los 320 caballos disponibles. Hasta entonces, el primer turbo se encarga de que fluya de manera continua la potencia más aprovechable por debajo de las zonas más altas del cuentarrevoluciones.

La transmisión de tanto poder se hace a través de una caja deportiva Getrag de seis velocidades y un diferencial controlado electrónicamente. Toyota ha adaptado la tracción a las cuatro ruedas desarrollada para el Lexus SC 400, con su sistema de suspensión de doble brazo y reforzando el tren delantero mediante barras estabilizadoras sobredimensionadas. En cuanto al agarre al suelo, Toyota no ha pecado tampoco de timidez. Unos enormes neumáticos de 235/45 delante y 255/40 para las ruedas traseras suponen, montados sobre las es-



pectaculares llantas de aluminio, toda una garantía de adherencia al asfalto.

Los interiores se decantan por la funcionalidad de un deportivo de pura cepa, al contrario que rivales como el Mitsubishi 3000 GT, que recargan su interior con gran profusión de equipamientos. Su configuración de «dos más dos» limita el uso de las plazas traseras a dos niños pequeños o a algún conocido

masoquista. Delante, los envolventes asientos multirregulables proporcionan una reclinada posición deportiva. Ambos disponen de bolsas inflables en caso de accidente, aire acondicionado y un sistema de sonido con seis altavoces. Como única opción prevista, la marca ofrece la tapicería de cuero.

A Europa, El Toyota Supra Turbo llegará en otoño y a un precio que lo haga competitivo frente a rivales co-

mo el Mazda RX-7 o el nuevo Mitsubishi 3000 GT, es decir, unos ocho o nueve millones de pesetas. Para el mercado norteamericano, Toyota ha previsto otra versión menos potente sin turboalimentación con 220 caballos, caja de cambios automática, descapotable en configuración targa y despojado del gran alerón que lleva el Turbo.

Howard Walker

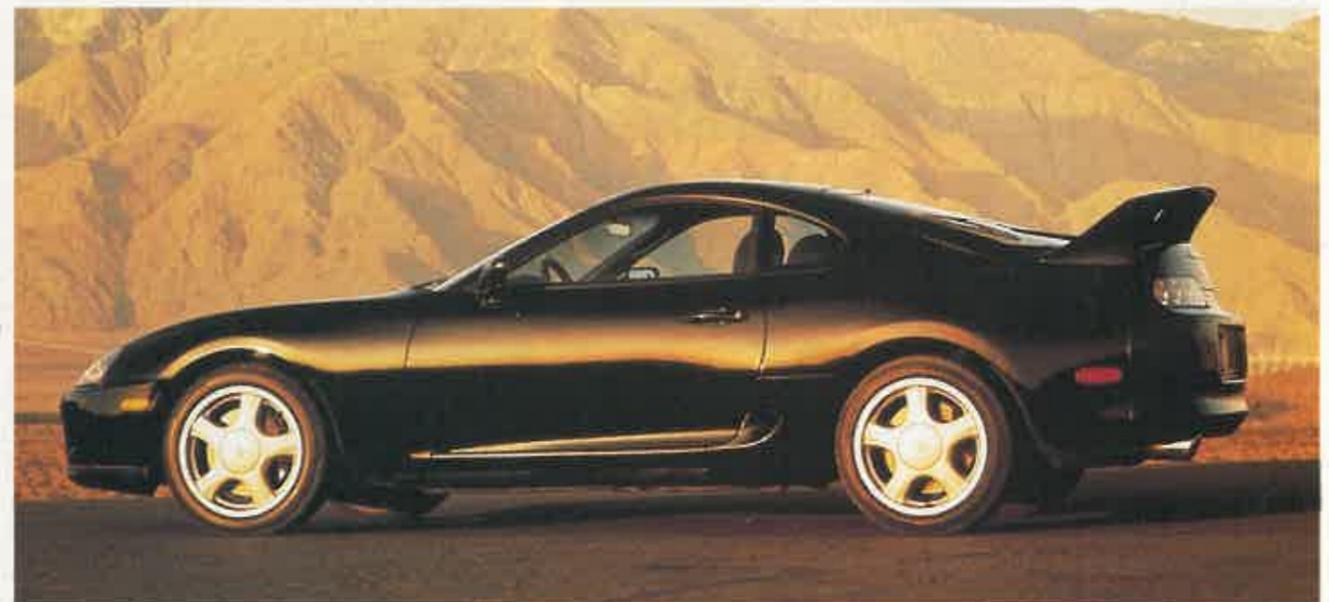
**SEGUNDAS FORMAS**  
El Supra Turbo (la versión USA atmosférica no tiene alerón) ha cambiado de estilo, haciéndose más compacto.

### FICHA TECNICA



#### TOYOTA SUPRA TURBO

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.997
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	In. Elect. y 2 turbos
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	320 cv / 5.600
Par máximo / r.p.m.	42 mkg / 4.000
TRANSMISION	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados
SUSPENSIONES	
Delantera	Doble brazo
Trasera	Doble brazo
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1549
Largo/ancho/alto (mm)	4.514 / 1.811 / 1.275
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,8
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	15,7
A 90 km/h (l/100 km)	-
A 120 km/h (l/100 km)	12,3



Ferrari 348 Spider

# MAS CERCA DEL CIELO

Tres años y medio después de la aparición del Ferrari 348 tb, el Salón de Ginebra será el escaparate mundial donde se desvelará su versión descapotable. Sus características técnicas no se conocen en profundidad, pero se prevé que apenas difieran de aquéllas de la versión completamente carrozada.

**D**URANTE los dos últimos años, el Ferrari 348 tb ha recibido pequeñas modificaciones que apenas han afectado a su aspecto, pero que sin embargo se han traducido en pequeñas mejoras de comportamiento y estética del interior. Ha variado el tarado de los amortiguadores, la geometría de la suspensión posterior, el peso se ha reducido en unos treinta kilogramos y, para mejorar el reparto de peso,

la batería se ha trasladado desde el vano motor hasta la zona delantera. Resulta lógico pensar que estas mejoras se mantengan en el nuevo cabriolet, que, por supuesto, también cambia en lo referente a carrocería. De la cintura para abajo, la línea y el estilo se mantienen invariables, salvo en la zona correspondiente al montante inferior, donde va situada la entrada de aire de superior tamaño, que anteriormente iba pintada de negro y actualmente conserva el mismo color que el resto de la carrocería.

En la parte frontal, se mantiene la inclinación del parabrisas, cuyo

montante superior debe officiar de barra de seguridad. Se desconoce si existe alguna barra de seguridad complementaria, de accionamiento automático en caso de accidente, pero no parece posible, a causa de la estructura del coche, que, con el propulsor situado sobre el eje posterior, no anda sobrado de espacio por esa zona. A causa de esa misma configuración de «todo atrás», sorprende lo bien recogida que queda la capota, de accionamiento mecánico, una vez plegada, sin interferir en la esbelta línea del nuevo modelo. ○



**PULCRITUD**  
Con la capota plegada, el Spider ofrece un aspecto diáfano, sin barras de seguridad que distorsionen, en absoluto, la línea.



**MISMA LÍNEA**  
Con la capota puesta, el 348 Spider mantiene una línea idéntica a la del modelo de techo inamovible, el 348 tb.

**SEAT TOLEDO GT 16 V.**

# EXIJALE MAS A LA VIDA

**128 CV, ABS MARK IV, DIRECCION ASISTIDA, AIRE ACONDICIONADO... DISFRUTE DE LAS PRESTACIONES AL MAS ALTO NIVEL.**

Exija más a la vida. Sin asumir riesgos. Sin renunciar a nada. Póngase al volante del SEAT TOLEDO GT 16 V.

#### EXIJA TEMPERAMENTO.

Todo el que puede proporcionarle un corazón de avanzada tecnología multiválvula con una motorización perfecta: 16 válvulas y 1.781 c.c. que suponen 128 CV de potencia y más de 200 Km/h.



Su innovador sistema de inyección Multipunto "K-Jetronic" permite determinar el instante adecuado de encendido según las condiciones de carga y vueltas del motor. Una brillante gestión que ofrece un sobresaliente comportamiento a cualquier nivel de rendimiento.

#### EXIJA SEGURIDAD.

El SEAT TOLEDO GT 16 V. alcanza los más altos niveles de seguridad que una conducción temperamental y deportiva requiere.



Con la estructura de su habitáculo de pasajeros formada por 6 anillos de máxima seguridad, en la que destaca su Sistema de Protección Lateral en puertas.

Y la sofisticación de la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: el ABS Mark IV. 140 mediciones por segundo permiten controlar todas las circunstancias de la fase de frenado, que se modifican en rápida sucesión, logrando un dominio absoluto del vehículo en situaciones límite.

#### EXIJA AIRE ACONDICIONADO DE SERIE.

Disfrute de un confort sin límites con el SEAT TOLEDO GT 16 V. Desde dirección asistida y Aire Acondicionado de serie, hasta ordenador de a bordo.

Y un equipamiento de talante radiocassette, y asientos para un coche deportivo: spoiler, llantas de aleación deportivos.



**DISFRUTE DE LA GAMA SEAT TOLEDO DESDE 1.590.000 PTAS.**  
Precio final recomendado por el fabricante (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).



Once años han pasado y el Opel Corsa se renueva totalmente. Era necesario tras una limpiísima trayectoria que ha dado como fruto la venta de más de 3 millones de unidades del pequeño coche fabricado en Figueruelas. Ahora, queriendo responder a las exigencias del público más joven y aquél de elevado nivel socioeconómico, el Opel Corsa recibe un diseño innovador, muy redondeado y aerodinámico, que ha hecho suyos muchos conceptos del Opel Junior.

**A**NTES de nada hay que hacer mención obligada a lo que General Motors Europa piensa de su nuevo coche, y el porqué de ese pensamiento. Para Ángel Perversi, presidente de General Motors España -y por lo tanto responsable máximo de la fabricación del nuevo coche en Figueruelas (Zaragoza)-, «el coche pequeño se ha hecho mayor». El porqué es muy sencillo, en lo meramente físico el nuevo Corsa es más largo, casi ocho centímetros, y seis centímetros más ancho y más alto. Pero sobre todo, su distancia entre ejes ha crecido mucho, diez centímetros, lo que permite contar con un mayor espacio en las plazas traseras y un maletero mucho más capaz, de 260 a 1.050 litros frente a los 225 a 845 litros que ofrecía el primitivo Corsa. Sin embargo, se ha hecho mayor también porque en su desarrollo se han aplicado técnicas y soluciones hasta ahora utilizadas en coches de mayor categoría, sobre todo en lo referente al tema de la seguridad.

El nuevo Corsa, que llegará a nuestro mercado en carrocerías de tres y cinco puertas, con cinco versiones distintas de acabado y siete motorizaciones diferentes, hará su debú oficial durante los primeros días del mes de marzo en el marco del Salón de Ginebra, no estará en nuestro mercado hasta la primavera, y es por eso que Opel no ha podido comunicar unos precios que lo más previsible es que se muevan

AL VOLANTE

Nuevos Opel Corsa

# MAS REDONDOS, MAS JOVENES



en el arco que va desde el millón cien hasta el millón ochocientas mil pesetas para la versión GSi 16 válvulas. Los primeros en llegar, en abril, serán las versiones City, Swing y Sport de gasolina y tres puertas. Más tarde, en mayo, llegarán los modelos de cinco puertas, los diésel y las versiones dotadas de aire acondicionado y, finalmente, entre mayo y junio, se podrá contar con la versión GSi.

En la toma de contacto con la nueva familia Corsa hemos podido comprobar que efectivamente el coche es más grande en general que el antiguo modelo y que su diseño está en consonancia con lo que en la actualidad se lleva. Sus líneas, fluidas, limpias y redondeadas resultan sumamente atractivas en los modelos de tres puertas, sin que ello quiera decir nada en contra de



los modelos de cinco puertas, cuya funcionalidad es mayor y su diseño muy homogéneo. En todas sus versiones de carrocería la superficie acristalada es muy elevada y, debido a la práctica ausencia de voladizos delantero y trasero, se presentan como unos vehículos muy compactos. La aerodinámica es otra nota destacable de los Corsa. Destaca la agresiva y atractiva presentación del modelo más evolucionado de la gama, el pequeño deportivo GSi; que es, sin duda alguna, el que más llama la atención aunque no vaya a ser, lógicamente, el que se lleve el mayor porcentaje de ventas por sus muy especiales connotaciones. Si exteriormente convencen, sus interiores no se quedan atrás. Aparte de su funcionalidad y su sencillez, poseen el atractivo de lo bien hecho. La calidad de terminación es



destacable para su tamaño y, en líneas generales, resultan francamente agradables y bien equipados.

Si algo destaca sobremedida en la nueva generación Corsa son sus motores, siete en total y todos ellos catalizados, incluso para el motor diésel atmosférico se ofrece dicho elemento opcionalmente. Los motores de gasolina, cinco en total, ofrecen dos novedades de importancia, los bloques de 1,2 (éste en dos versiones) y 1,6 litros. El motor 1.4 es similar al del Astra e igualmente se ofrece en dos versiones.

El nuevo motor 1.2, de 1.195 centímetros cúbicos, tiene bloque de fundición y culata de aleación ligera, y en él destaca su nuevo sistema de gestión electrónica que controla la inyección monopunto, el arranque (sin distribuidor), el encendido para ajustar automáticamente

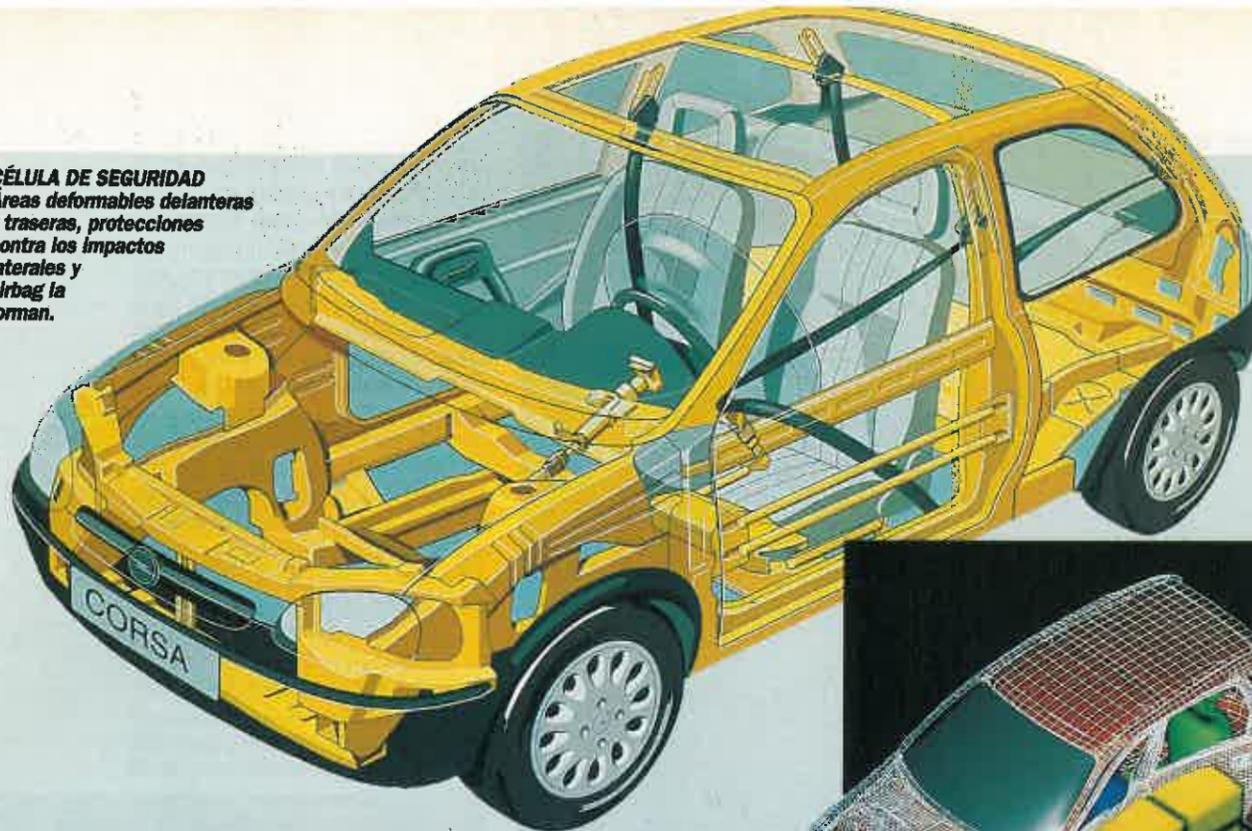


el combustible sin plomo a usar, y el sistema de recirculación de los gases de escape. Con una potencia de 45 caballos, menor que en el antiguo 1.2, y con un mayor valor de par, a lo que se une una más elevada relación de compresión (que produce una mejor eficacia térmica), se consigue un consumo de combustible más reducido. Como en los demás motores, el consumo es prioritario, y por ello se prima más lograr un buen par motor que mucha potencia. Del motor 1.2 hay una versión distinta, con una culata especial, que dispone de la misma potencia.

Radicalmente opuesto es el motor 1.6 de dieciséis válvulas, por cuanto está destinado a servir al modelo deportivo de la familia, pero aun así, este motor dotado de doble árbol de levas en cabeza, también

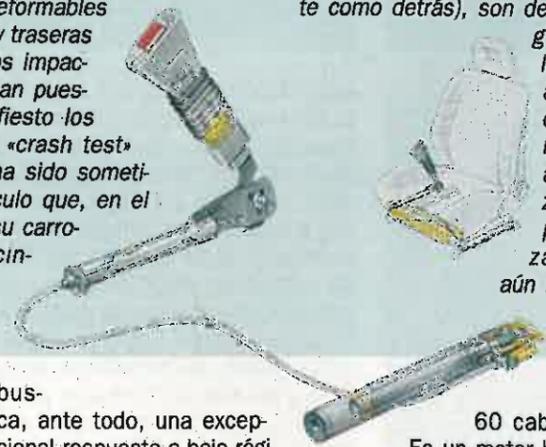
**AMPLIO Y SUGESTIVO**  
Envuelto en una atmósfera de calidad y funcionalidad, el interior de los nuevos Opel Corsa se caracteriza por disponer de una mayor amplitud, sobre todo en la zona trasera y el maletero.

**CÉLULA DE SEGURIDAD**  
Áreas deformables delanteras y traseras, protecciones contra los impactos laterales y airbag la forman.



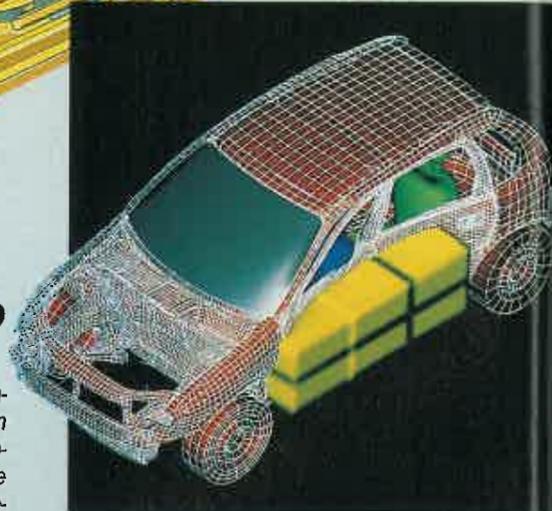
## TODO POR LA SEGURIDAD

Los responsables del diseño y desarrollo del nuevo Opel Corsa no se han dejado nada en el tintero para dotarle de los mayores niveles de seguridad posibles a pesar de su vocación de coche utilitario y, por consecuencia, barato. Lo primero que llama la atención es la completa célula de seguridad que encierra al habitáculo. Áreas deformables delanteras y traseras absorben los impactos como han puesto de manifiesto los numerosos «crash test» a los que ha sido sometido un vehículo que, en el diseño de su carrocería prescindía de salientes en



sus distintos paneles. Pero no contentos con eso han aplicado en sus puertas dobles barras de protección contra impactos (algo que es novedad en coches de su categoría). Todo se ha estudiado pensando en la seguridad, y así no resulta extraño ver cómo se aplican sensores a unos cinturones de seguridad que, además (tanto delante como detrás), son de altura regulable.

Incluso los asientos contienen rampas antideslizamiento para reforzar aún la eficacia de esos



cinturones de seguridad. Esos sensores automáticos (de serie en todos los nuevos Corsa) se activan en fracciones de segundo. El sistema antibloqueo de frenos tampoco podía faltar en este panorama y, si tan sólo es de serie en el modelo GSi, se puede aplicar como opción en el resto de los modelos independientemente de su cilindrada; salvo en las versiones City. Por otro lado, actualidad obliga, los pequeños Corsa también se beneficiarán, a partir del próximo otoño, de un airbag de gran tamaño especialmente diseñado para ellos. Así,

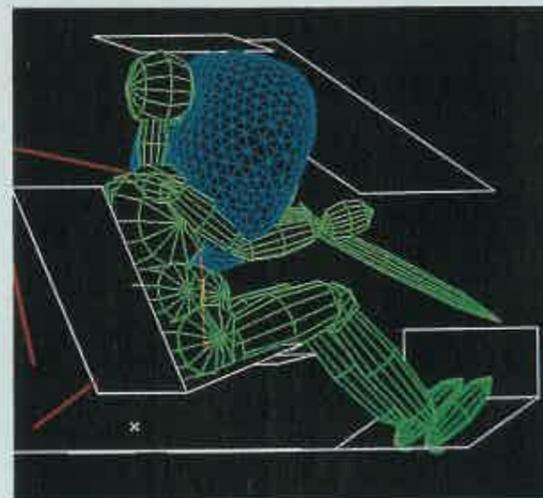
busca, ante todo, una excepcional respuesta a bajo régimen, es decir un elevado par motor, sin que por ello se haya dejado de lado la potencia, que es de 109 caballos. Es un motor muy vivo de reacciones, con un rendimiento satisfactorio a cualquier régimen y una elasticidad espléndida. Los motores 1.4 son ya conocidos. Uno de ellos, dotado de inyección

monopunto, rinde 60 caballos de potencia. Es un motor bastante equilibrado aunque menos vivo que el 1.2. La segunda versión recurre a la inyección multipunto, por lo que consigue 82 caballos de potencia bastante reales. Es un motor ágil con ciertas pretensiones deportivas. Será uno de los motores que más aceptación tengan. En cuanto a los diésel, atmosférico y turbo, desarrollados

conjuntamente con Isuzu y de 1,5 litros de cilindrada, destacan por su elevado par motor y potencia específica. De consumo muy reducido, tienen unos niveles muy bajos de sonoridad. Sus potencias son, respectivamente, de 50 y 67 caballos. En cuanto a transmisiones, se cuenta con cambios manuales de cuatro y cinco marchas y uno automático de cuatro que será específico para la versión de 1,4 litros y 60 caba-



**COMO LOS GRANDES**  
La utilización de un airbag de gran tamaño es un ejemplo más de la preocupación de Opel por la seguridad de los pasajeros de los nuevos Opel Corsa. Los sensores de seguridad tampoco se han olvidado en el pequeño coche.

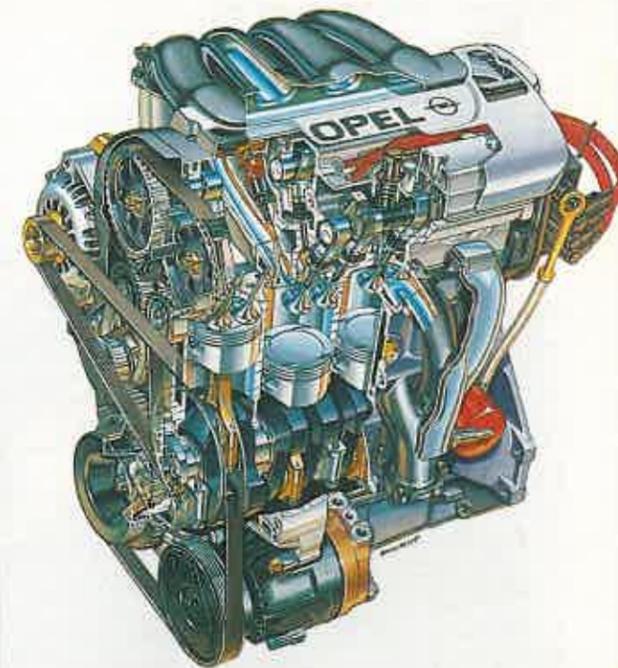


todos los productos Opel ya contarán con ese elemento de seguridad cada día más imprescindible... y cotizado. Por último, la rigidez torsional de la carrocería de los nuevos Corsa se ha visto aumentada en un 40 por ciento con respecto a la que presentaba en el anterior modelo. Aunque se trate de otro ti-

po de seguridad, hay que recordar que el sistema de aire acondicionado elegido para algunas versiones del Corsa no contiene CFC para estar a tono con el medio ambiente. E incluso, en su sistema de recirculación de aire (también de serie) se ha previsto, opcionalmente, la instalación de un filtro de polen.

llos de potencia. Conduciendo los nuevos Corsa hemos podido comprobar que son unos vehículos muy suaves y fáciles de manejar. Su estabilidad es buena en general, aunque en las versiones inferiores la suspensión sigue adoleciendo de cierta blandura por el poco trabajo que realizan los amortiguadores frente a los muelles. No pasa lo mismo en las versiones superiores, S y GSi, cuyas suspensiones están

más equilibradas en cuanto al trabajo que realizan sus elementos elásticos. De todos modos, esa crítica se justifica en carreteras onduladas y viradas, en buenas carreteras apenas si se nota, primando así el confort de los pasajeros. Dirección y frenos se comportan satisfactoriamente, aunque el manejo del cambio, y su ubicación nos siguen pareciendo algo deficientes. El cambio, en general, da la impresión de



**UN MOTOR IMPRESCINDIBLE**  
No podía faltar un motor de las características de este 1,6 litros y dieciséis válvulas en un coche como el Corsa. Con 109 caballos de potencia resulta equilibrado y ágil.



**EL MÁS PEQUEÑO, CONVENCE**  
Con tan sólo 45 caballos de potencia, el pequeño motor de 1,2 litros nos ha parecido muy interesante, tanto por rendimiento como por sonoridad y progresividad.

cierta falta de precisión. De todos ellos destaca la versión GSi, que tiene un andar muy ágil y un comportamiento francamente bueno. Frena bien, su cambio está bien escalonado y sus reacciones son muy interesantes.

En definitiva, estamos ante una familia muy bien definida y completa que tendrá, sin duda, el éxito que se merece.

M. Doménech

La novedad Clio se llama RSi, un coche equilibrado en el que prima sobre todo la comodidad. El RSi, con 110 caballos, aparece para mediar entre el RT de 95 caballos y el 16V de 137.



*Renault Clio RSi*

# EN EL CENTRO ESTA LA VIRTUD

**MOTOR POTENCIADO**  
La novedad del reciente modelo de Clio, el RSi, es su propulsor. Éste desarrolla 110 caballos de potencia, por supuesto está catalizado y destaca por su buena elasticidad.

**E**L nuevo Clio RSi entrará en li-za en el mercado a partir del próximo mes. Se venderá exclusivamente con carrocería de tres puertas, puesto que está enfocado a satisfacer las necesidades de un sector del público más bien joven. De todos modos, la carrocería no resalta por llamativas bandas de colores o apéndices aerodinámicos. Sólo es reconocido por dos discretos anagramas situados encima de las ruedas delanteras y a continuación de los intermitentes laterales. La parte trasera dispone de un pequeño alerón siguiendo la línea del techo y la delantera lleva insertados los faros para niebla.

En cuanto al precio, el Clio RSi se venderá por 1.680.000 pesetas, precio claramente interesante si se compara con la versión RT. Ésta incorpora la misma base de motor, un equipamiento muy similar, pero cuesta diez mil pesetas más. El precio más elevado del RT se explica aún menos si tenemos en cuenta que el motor es menos potente, y encima se alimenta mediante inyección monopunto frente a la multipunto del RSi. La única ventaja del RT,



**ASIENTOS DEPORTIVOS**  
Las butacas delanteras ofrecen una buena sujeción y son duras y largas en su base.



volante. No hay más que echar un vistazo a la curva de par de este motor para percatarse que el 90 por ciento de la fuerza máxima la desarrolla entre las 2.000 y las 5.500 revoluciones por minuto. Así mismo se ha obtenido una refrigeración más eficaz para el motor, a base de reducir rozamientos y peso. En este sentido la cámara de combustión es compartida (culata y pistón), las bielas son más largas, los pistones de reducido tamaño y la refrigeración se efectúa a través de varios puntos de entrada al bloque motor. Para la suspensión, se ha recurrido a una amortiguación con miras a primar más el confort que lo deportivo. Pero no por esto el nuevo Clio manifiesta un comportamiento inestable. La sus-

pensión es más bien blanda, un poco corta de recorridos, pero sujeta bien el coche en curvas. El RSi resulta fácil de conducir y se mueve con agilidad. Sólo en situaciones en las cuales se fuerza más de la cuenta el apoyo del coche, las ruedas delanteras pierden motricidad, pero poca. De todos modos, basta con levantar un poco el pie del acelerador para que el tren trasero reaccione y ayude a continuar la trayectoria que se ha establecido.

En el interior, el Clio RSi ofrece unos espléndidos asientos de corte deportivo. Las butacas delanteras son de guarnecido más bien duro, envolventes y largas de banqueta. Lo único que se les puede pedir de más es una regulación lumbar. Para terminar, la lista de opciones oferta: aire acondicionado (150.000 ptas.), ABS con dirección asistida (224.500 ptas.), llantas de aluminio (59.500 ptas.) y techo solar eléctrico (78.500 ptas.).

Simonetta Garib

## FICHA TECNICA

CLIO RSI	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.794
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV/ 5.500
Par máximo / r.p.m.	16,1 mkg / 4.250
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caía de cambios	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>	
Sistema	Cremallera asis. (top)
Diámetro de giro (m)	10,15
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./discos
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	955
Largo/ancho/alto (mm)	3.709/1.625/1.395
Capacidad del depósito (l)	43
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	-
Velocidad Máxima (km/h)	195
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,9

pues, es la de existir con carrocería de cinco puertas, aunque en este caso el precio se incrementa aún más. Las sinrazones de que un coche que ofrece menos cuestas más hay que buscarlas en técnicas comerciales. Los responsables de mercado de Renault han ajustado al máximo el precio del RSi, ya sea para aguantar mejor la recesión económica, así como el empuje de la competencia. Comparado con la versión inmediata superior, el dieciséis válvulas, la diferencia de precio a favor del neófito, de 255.000 pesetas, es evidente. Claro que el 16V es un concepto más puro de deportivo, tanto de motor como de suspensiones. El nuevo Clio RSi es un vehículo de lo más equilibrado. Equilibrio otorgado tanto por el motor como por las suspensiones. Los 110 caballos de potencia son muy llevaderos y eficaces, dado que el coche responde con suficiente fuerza desde muy pocas revoluciones y su fuerza no es de las que obligan a ir con los cinco sentidos al

# ¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

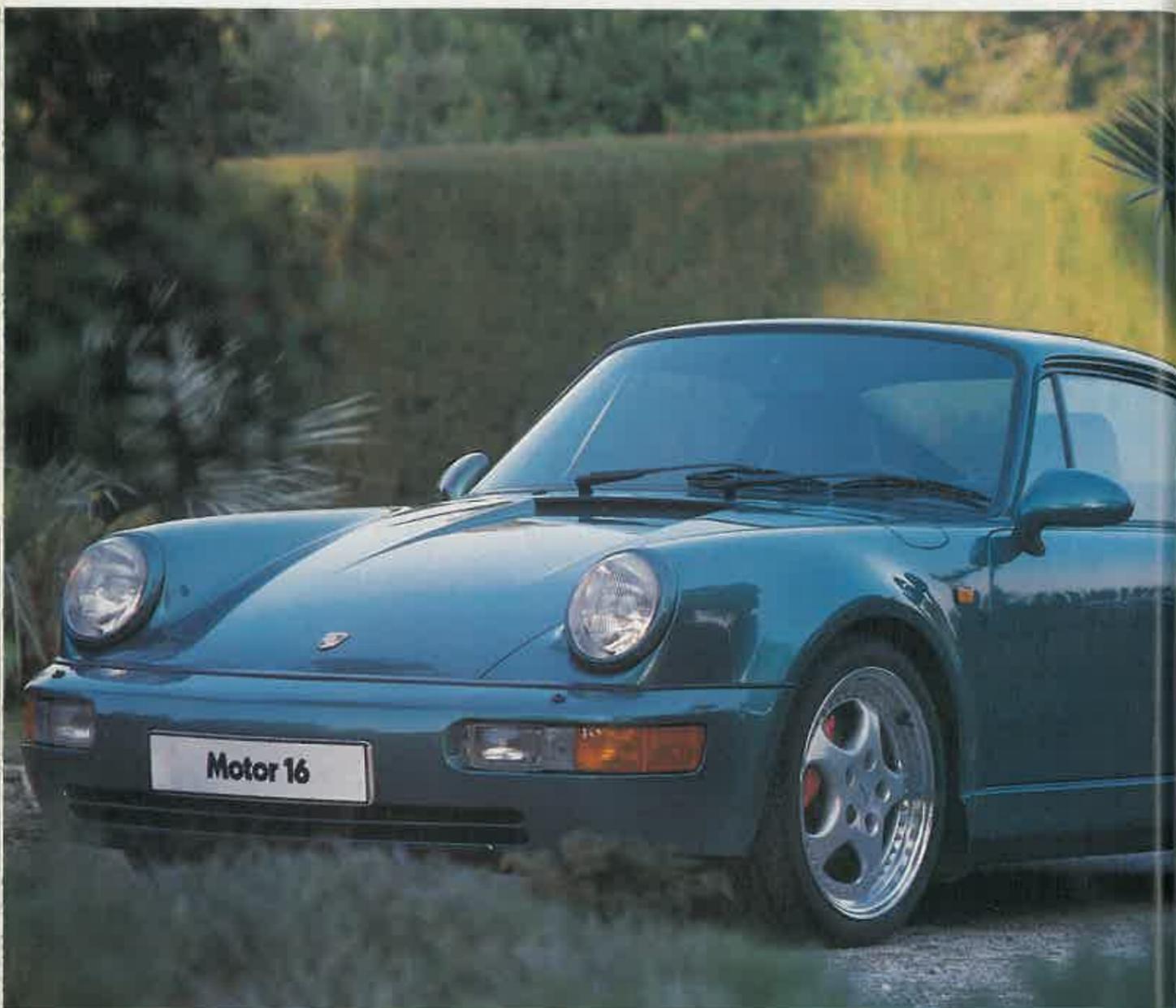
La razón es sencilla. Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



Proveedor de primera línea en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

**FILTROS MANN S.A.** para aceites, aire y combustible.  
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 73 02 00  
Agencia 5007 • Telex 7202 18  
Telegramas: Filtros Mann  
50014 - ZARAGOZA (España)



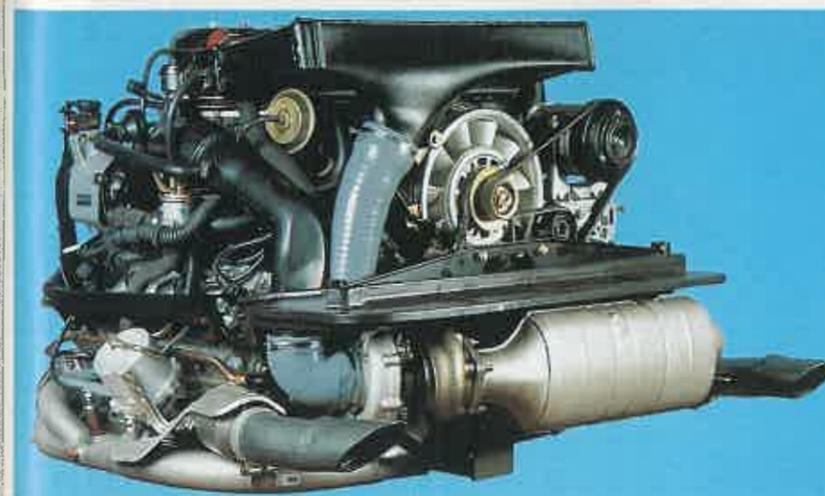


## Porsche 911 Turbo 3.6

# MEJOR IMPOSIBLE

Ni siquiera Ferry Porsche sería capaz de pensar, cuando se presentó por primera vez al público un 911, en el Salón de Francfort de 1963, que su coche iba a alcanzar los treinta años de edad y un nivel de desarrollo tan elevado como el que ofrece su última versión, el 911 Turbo 3.6.

**A**QUEL primitivo 911 (que originalmente se denominó 901 y que fue diseñado por «Butzi», hijo mayor de Ferry Porsche) nació con el mismo motor de seis cilindros horizontales opuestos que hoy mueve al nuevo Turbo 3.6, pero entonces su cilindrada era de dos litros y su potencia de 130 caballos. 30 años más tarde ese seis cilindros tiene 3,6 litros de cilindrada y 360 caballos de potencia. La diferencia salta a la vista. Pero el nuevo Porsche 911 Turbo tiene en otro 911 Turbo su punto de referencia, ya que ha nacido para sustituirle. Se trata del 911 Turbo 3.3, ese modelo que apareció a



finales de 1990 para continuar con la tradición «Turbo» rota en 1989. Pues bien, si aquél fue una verdadera revolución por las soluciones que aportaba y que le hacían muy diferente del primitivo Porsche 911 Turbo, el que ahora se acaba de presentar también tiene mucho que decir y que aportar.

En primer lugar, ciñéndonos al motor, el bloque de 3,3 litros se abandona en favor del de 3,6 litros que equipa a los Carrera 2 y 4, pero convenientemente adaptado a la sobrealimentación, realizada mediante un turbocompresor con su correspondiente intercambiador de calor y una válvula *bypass* para el

**NUEVO CORAZÓN**  
Si por fuera el Porsche 911 Turbo cambia muy poco, por dentro su mecánica ha evolucionado mucho. El nuevo 6 cilindros de 3,6 litros logra 360 caballos de potencia y un brillantísimo par motor.

## FICHA TECNICA

### PORSCHE 911 TURBO 3.6

MOTOR	
Disposición	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	6, horizontales opuestos
Cilindrada (c.c.)	3.600
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyec. electr. y Turbo
Compresión	7,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	360 CV/5.500 rpm.
Par máximo / r.p.m.	53 mkg./4.200 rpm.
TRANSMISION	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual de 5 marchas
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	11,45
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.470
Largo/ancho/alto (mm)	4.275/1.775/1.290
Distancia entre ejes/Vías d. y t. (mm)	2.272/1.422/1.488
Capacidad del depósito (l)	77
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,8
1.000 metros salida parada (s)	23,3
Velocidad Máxima (km/h)	280
Consumo medio normalizado (l/100 km)	13,3

convertidor catalítico metálico separado, de tres vías y con sonda Lambda. Este motor, gracias a las modificaciones recibidas -optimización de su sistema de inyección y una relación de compresión de 7,5 a 1 frente a 7 del motor 3,3 litros- no sólo alcanza la fantástica po-

tencia de 360 caballos (el modelo 3.3 disponía de 320) sino un impresionante valor de par de 53 mkg. frente a los 45,9 del anterior modelo; valor del que ya dispone el nuevo modelo a partir de las 2.400 revoluciones por minuto. Y aunque parezca mentira en un co-

che así, ese par motor se convierte en protagonista frente a la potencia, al ser el que permite al 911 gozar de una progresividad y una fuerza a bajas revoluciones sin rival; al tiempo que un menor consumo de combustible, aunque esto no sea muy significativo en un



Porsche 911 Turbo. Las prestaciones que se logran con este nuevo motor ponen los pelos de punta: 280 kilómetros por hora de velocidad máxima, una aceleración de 0 a 100 km/h. en tan sólo 4,8 segundos y 23,3 segundos para hacer el kilómetro desde parado.

Ópticamente se reconoce al nuevo Porsche 911 Turbo por sus llantas de 18 pulgadas (17 en el anterior) de diseño específico y por su chasis rebajado en 20 milímetros. Por lo demás su presentación externa es idéntica. Ni que decir tiene que ese chasis ha sido adaptado a la nueva potencia gracias a unos amortiguadores más duros y a unos muelles de dureza progresiva. Por otro lado, los frenos también han aumentado en tamaño y, por tanto, en una mayor eficacia. Incluso su aerodinámica (0,35 de coeficiente) ha mejorado un punto con respecto al anterior modelo.

Todas estas modificaciones hacen que el Porsche 911 Turbo sea aún más fácil de conducir, más preciso en sus reacciones y más seguro. Su estabilidad, muy elevada, se ve reforzada por el empleo de un diferencial autoblocante variable

que, si en aceleración es del 20 por ciento, en deceleración puede llegar a ser del cien por ciento mediante un sencillo sistema mecánico por rozamiento. A pesar de esos valores tan tremendos de aceleración y recuperación, el coche es fácilmente controlable gracias a una dirección rapidísima y de una preci-

sión sobresaliente. Por otro lado, los frenos actúan con tal fuerza que parar el coche es cosa de niños en cualquier circunstancia.

Lo que menos ha evolucionado en el nuevo Porsche es su habitáculo, pero tampoco hacía mucha falta porque es como un guante para conductor y acompañante, que cuentan con *airbag* para una mayor seguridad. Los múltiples reglajes eléctricos del asiento permiten una posición óptima ante el volante, y todos los controles quedan perfectamente cerca de las manos del conductor. Entre su completo equipamiento cabe destacar el aire acondicionado, la computadora de a bordo -que contiene entre sus funciones la presión de soplado del turbo-, el sistema de alta fidelidad (con compact disc opcional sin sobreprecio) y un avanzado sistema electrónico de alarma.

El nuevo Porsche 911 Turbo 3.6, que ya se comercializa en nuestro mercado en sustitución del 3.3, tiene un precio total (con IVA y transporte incluidos) de 16.974.200 pesetas. No es que sea barato, pero estamos ante un coche realmente muy especial. ○

Manuel Doménech

**DIECIOCHO PULGADAS**  
Las nuevas llantas de 18 pulgadas contienen mucho más de lo que aparentan: los frenos, que han aumentado de tamaño para poder cumplir con su difícil trabajo ante la nueva potencia.



**Vayan familiarizándose porque los break, los Station Wagon, las rancheras, los familiares, están de moda. Han dejado de ser «mulas de carga» para convertirse en vehículos versátiles tan atractivos, seguros y nobles de comportamiento como una berlina.**

Andrés Más

Enviado Especial

**Q**UIÉN no recuerda el viejo eslogan que rezaba «Cuando tu vas, yo... Volvo»? En el segmento de las berlinas de gran capacidad, el Volvo 850 GLT Station Wagon es digno de ser apoyado por esa frase publicitaria.

Para Volvo, sus Station Wagon son tan importantes como para Renault sus utilitarios. Lleva cuarenta años fabricándolos y ha culminado este período con el 850 GLT Station Wagon, un familiar que Peter Augustsson, responsable del proyecto 850, se atreve a llamar berlina deportiva de cinco puertas.

Y lo cierto es que no es demasiado aventurado. Desde luego, la base sobre la que se ha trabajado no tiene desperdicio. Un motor compacto de cinco cilindros, 24 válvulas, 170 caballos y un sonido cautivador. Un chasis tremendamente rígido y seguro, un esquema de suspensiones eficaces y una combinación mecánica cara a ganar el máximo espacio en el habitáculo o el maletero. La carrocería del 850 berlina se ha alargado en sólo cinco centímetros, sin embargo, la capacidad del maletero se ha duplicado con todas las plazas ocupadas, 960 litros, y más que triplicado aprovechando el espacio que dejan al abatirse los asientos traseros, 1.580 litros.

El Volvo 850 Station Wagon no ofrece un aspecto muy diferente al resto de sus hermanos de gama, sin embargo, el diseño en vertical de los pilotes posteriores y la curvatura de la luna le confiere una imagen poco usual y muy elegante. También es una zona que en un vehículo

*Volvo 850 GLT Station Wagon*

# VAYAN FAMILIARIZANDOSE



#### VERSATILIDAD

La extraordinaria capacidad del maletero, junto con la combinación de asientos abatibles, propicia una versatilidad impresionante.





**DETALLES PRÁCTICOS**  
Los pilotos traseros son una de las características más llamativas. Los apoyacabezas traseros se pliegan para abatir el respaldo. Y el cierre da una seguridad suplementaria.



## FICHA TECNICA

**VOLVO 850 GLT S.W.**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.435
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	170 cv / 6.200
Par máximo / r.p.m.	22,4 mkg / 3.300
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asis.
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos Vent./Discos.
SUSPENSIÓN	
Delantero	Independiente
Trasero	Semiindependiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.420
Largo/ancho/alto (mm)	4.710 / 1.760 / 1.430
Capacidad del depósito (l)	73
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,5
Velocidad Máxima (km/h)	211
Consumo Urbano (l/100 km)	12,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	-

de estas características suele enfrentarse con problemas de suciedad, y tiende a mancharse mucho más que una berlina. Para atajar este problema un gran limpiaparabrisas barre de agua y suciedad el 77 por ciento del cristal. La manilla para abrir el portón va oculta y la cerradura está situada bajo una tapa con muelle. En el interior, un asidero facilita la bajada del portón trasero con amortiguadores de gas en el que se integra el burlete de estanqueidad, lo que impide su deterioro al cargar bultos. La altura del suelo hasta el plano de carga del coche desciende hasta los 59 centímetros.

Pero Volvo ha echado el resto diseñando un asiento trasero que supere todos los inconvenientes que se presentan habitualmente en un Station Wagon. Problemas como la situación de los cinturones o los reposacabezas al abatir el respaldo trasero, han dejado de serlo gracias al diseño especial de la marca sueca. Los cinturones, gracias a la ro-

bustez de la estructura del asiento y al efectivo sistema de enganche, están integrados en el respaldo. Los reposacabezas por su parte, no tropiezan con el asiento delantero ni con la butaca abatida, plegándose con facilidad.

La versatilidad está asegurada ya que a las múltiples combinaciones de los asientos, se le suman dos pequeños transportines como para dos niños de hasta 40 kilogramos cada uno, con sus correspondientes reposacabezas y cinturones. Este conjunto, va situado en el maletero en sentido contrario a la marcha y se pliega en segundos escondiéndose bajo el plano de carga.

En marcha, la agilidad de esta «berlina familiar» queda asegurada de la mano de la suspensión trasera Delta-link asociada en opción con el control de altura (Nivomat). La suspensión delantera tipo McPherson, también es responsable del sano comportamiento. El radio de giro sigue siendo uno de los mejores de su categoría con 10,2 metros y se agradece enormemente en vehículos de sus dimensiones.

## MANUAL O AUTOMÁTICO

Se mantiene el salto importante entre las tres primeras marchas y la cuarta y quinta, que hacen caer el régimen más de la cuenta. Aunque también es cierto que tuvimos ocasión de probar un cambio automático globalmente estupendo. Además, el cuadro de instrumentos, muy al estilo sueco, sigue mereciendo algunas críticas, más por diseño que por calidad o acabado. La política económica mantiene la tónica agresiva que ya se empleó con la berlina. Y desde el 9 de mayo, el Volvo 850 GLT Station Wagon (el 850 GLE no se tiene intención de importarlo) saldrá a nuestro mercado con un precio, de momento oficioso, de 4.435.000 pesetas (150.000 más que la berlina). El equipamiento de serie es muy completo e incluye entre otros, el ABS, la dirección asistida, las llantas de aleación, los cuatro elevadores eléctricos, el volante ajustable en altura y profundidad, la calefacción en las asientos delanteros, etcétera. Las opciones más interesantes serán el *airbag* por 150.000 pesetas y la silla de niños en el asiento trasero por 26.000 pe-

# Ford presenta el equipo que más gusta a los amantes de la música

## y menos gusta a los amantes de lo ajeno.



Súbete a tu Ford y prepárate a escuchar tu música favorita. El increíble sonido que te ofrecen los nuevos Sistemas Ford de Audio. Tecnología, potencia y fiabilidad en perfecta armonía. Con toda la calidad y confianza que proporciona un sistema creado especialmente por Ford

para tu Ford. Todo un recital de medidas de seguridad: panel de seguridad desmontable, luz intermitente al extraer el panel, superficie reflectante bajo el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos anti-robo... Si eres amante de la música, los nuevos Sistemas Ford

de Audio te van a entusiasmar. Pero, si eres amante de lo ajeno, seguro que no.



**Seguridad Total**



**SISTEMAS AUDIO**

Ford Mondeo

# DISEÑO PARA EL MUNDO

Las primeras impresiones sobre la conducción del nuevo Ford Mondeo han justificado la ingente inversión que ha supuesto todo el proyecto. Bajo una apariencia bastante convencional, se esconde una tecnología con grandes posibilidades. Este nuevo modelo de la marca del óvalo iniciará su andadura en España en la primera semana de marzo.

**E**N plena lluvia de novedades, hemos tenido la oportunidad de realizar los primeros kilómetros sobre un Ford Mondeo. Este

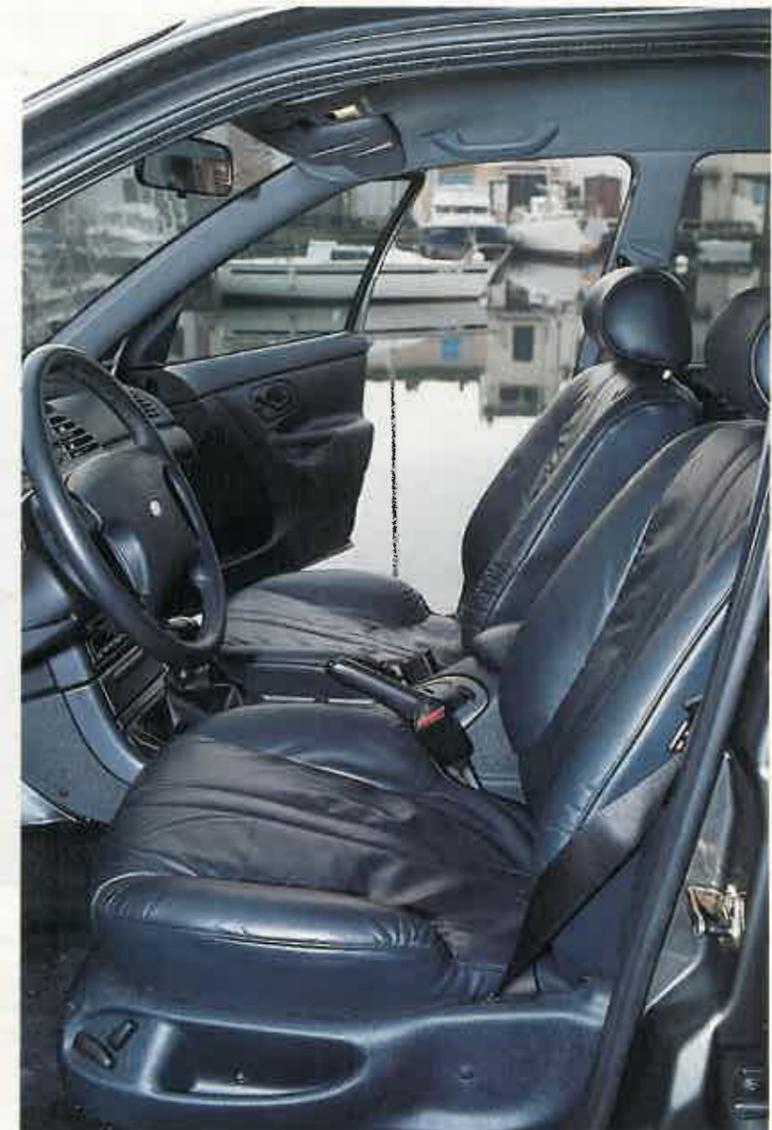
nuevo producto viene avalado por una tremenda inversión económica, tanto a nivel de diseño como de producción. Sólo en la fábrica de Genk

(Bélgica), donde se produce el Ford Mondeo a un ritmo de 1.900 unidades diarias, se han invertido 60.000 millones de pesetas.

## TODOS LOS PRECIOS

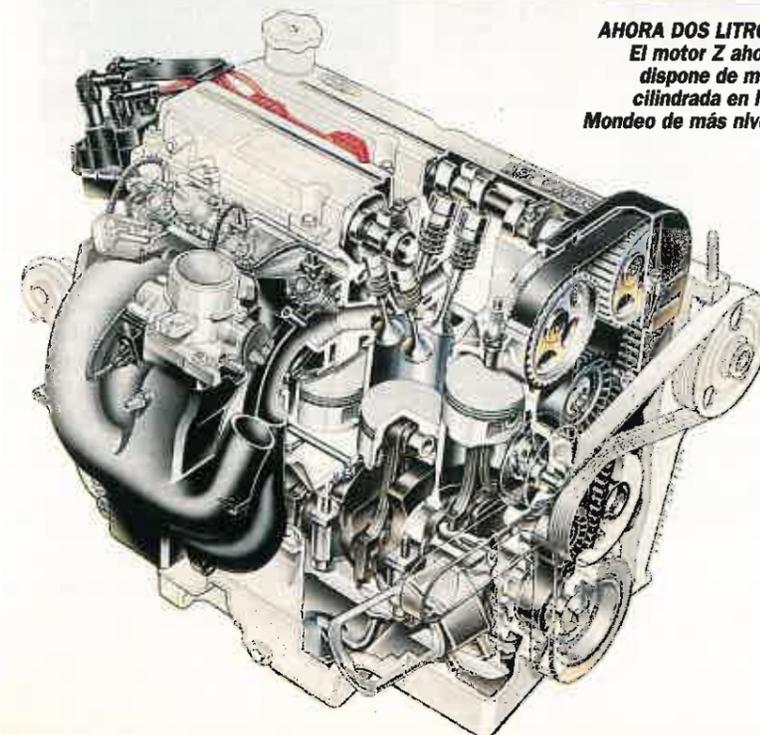
CLX 1.8i	
4 puertas .....	2.370.000 ptas
SPORT 2.0i	
4 puertas .....	2.735.000 ptas
GHIA 2.0i	
4 puertas .....	2.910.000 ptas
CLX 1.8i	
5 puertas .....	2.370.000 ptas
SPORT 2.0i	
5 puertas .....	2.735.000 ptas
GHIA 2.0i	
5 puertas .....	2.910.000 ptas





**CINCO PUERTAS**  
Con una esbelta línea, la versión de cinco puertas añade funcionalidad al Mondeo.

A la vez se han desvelado los planes comerciales de la marca para este modelo. El próximo día tres de marzo se inician las ventas en todo el país, con unos precios que se pueden calificar de atractivos, sobre todo si se echa un vistazo a la larga lista del equipamiento de serie. Inicialmente, sólo se van a vender seis versiones. Éstas corresponden a los tres posibles acabados con motores 1.8 y 2.0 con carrocerías de cuatro y cinco puertas. Poco después de su lanzamiento se incorporará la versión con motor turbodiésel, con un precio de unas 100.000 pesetas más que el equivalente con motor 1.8 de gasolina, mientras que los amantes de los cambios automáticos tendrán que esperar hasta el mes de mayo para poder disfrutar de esta opción. En junio



**AHORA DOS LITROS**  
El motor Z ahora dispone de más cilindrada en los Mondeo de más nivel.

llegará el Mondeo con tracción a las cuatro ruedas.

Las novedades no se paran ahí, ya que en 1994 aparecerá el modelo más alto de la gama con un nuevo motor de 2,5 litros de capacidad y seis cilindros en V.

Al natural, tal y como se aprecia en las fotos, el Mondeo responde a las tendencias actuales de diseño. Es fácil encontrar similitudes de diseño con modelos tales como el Nissan Primera, el Toyota Carina o, incluso el futuro Renault 21. Otro aspecto estético que llama la atención es su comparación con su predecesor el Sierra. Aunque el Mondeo bate a su predecesor en todas sus dimensiones parece más pequeño en virtud de la fluidez de sus líneas y la baja cintura del modelo. En el interior también se disfruta de

**CONFORT Y SEGURIDAD**  
El Mondeo resulta muy agradable de conducir y transmite la sensación de seguridad.

**CALIDAD FORD**

Sin que los materiales destaquen por su nobleza, se ha conseguido un conjunto estéticamente atractivo y muy bien terminado.

**FICHA TECNICA**

	1.8 16V	2.0 16V	1.8 TD
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.988	1.753
Nº válvulas por cilindro	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyectora/turbo
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 cv/5.750	136 cv/6.000	88 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	16,1 mkg/3.750	18 mkg/4.000	18,1 mkg/4.500
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,9	11,0	10,9
Frenos. Sistema(Del/Tras)	D./T. ABS en opción	D./T. ABS en opción	D./T. ABS en opción
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.270	1.280	1.330
Largo/ancho/alto (mm)	4.481/1.747/1.372	4.481/1.747/1.372	4.481/1.747/1.372
Capacidad del depósito (l)	61,5	61,5	61,5
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,1	9,6	13,4
Velocidad Máxima (km/h)	195	204	183
Consumo Urbano (l/100 km)	10,9	11,2	7,4
A 90 km/h (l/100 km)	5,4	6,3	4,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,8	7,8	6,1

46/ Motor 16

una amplitud muy conseguida. Para ello, los diseñadores han realizado una línea en la cual el parabrisas nace desde un punto muy adelantado, lo cual da un aspecto de habitáculo diáfano. El maletero también resulta ligeramente más amplio que en su predecesor, a pesar de los enormes abultamientos que ocultan los elementos de la suspensión posterior. Tanto en la carrocería de cinco puertas como en la de cuatro se cuenta con una amplitud razonable en las plazas traseras. En este punto lo único criticable es el tamaño de las puertas traseras, que resulta algo menor de lo que se estilaba en este segmento.

Se puede decir que los dos motores que vendrán inicialmente a España resultan novedosos. En lo que se refiere al 1.8, se ha variado la gestión del motor y en el Mondeo desarrolla 115 caballos. Frente a las versiones de 105 y 130 caballos de potencia que se montan en los Escort y Orion, ésta resulta más racional. Resulta razonablemente elástico, a pesar de que los largos desarrollos penalizan el rendimiento a la hora de recuperar el motor desde un bajo nivel de vueltas. Por su parte, el dos litros resulta muy agradable de utilizar ya que dispone de unas buenas dosis de par desde un régimen muy bajo. Para este motor

**MÁS CAPAZ**

El maletero del Mondeo resulta suficiente pero sin más.

se ha optado por una filosofía para los desarrollos diferente y todas las marchas son perfectamente utilizables en cualquier situación. No obstante, parece ser que en España habrá posibilidades de elegir entre los dos tipos de desarrollos en función de la versión del Mondeo.

El puesto de conducción tiene un diseño sencillo en el cual quedan todos los mandos perfectamente al alcance de la mano. Los asientos son cómodos y el volante es regula-

# Es noticia



© ARCHIVO GRAFICO ESPAÑA CALPE.

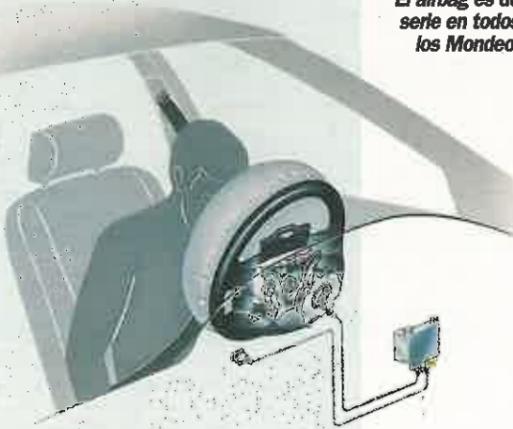


### SEGURIDAD A PRUEBA

Cuando se inició el proyecto del Mondeo, la principal exigencia de los responsables de la marca residía en los niveles de seguridad activa y pasiva. Para la primera, se ideó una configuración capaz de perdurar durante muchos años en el mercado y susceptible de ser mejorada. En primer lugar hay que reseñar el paso de la propulsión posterior del Sierra a la tracción delantera. En la suspensión se ha optado por una suspensión de tipo McPherson delante, mientras que detrás el sistema se denomina Quadralink, con cuatro brazos que mantienen la compostura del coche en las situaciones más difíciles. Sin embargo, donde Ford ha roto moldes es en lo que se refiere a la seguridad pasiva. Todos los Mondeo disponen como equipo de serie de un airbag de 30 litros para el conductor y opcionalmente de uno de 60 para el acompañante. Este sistema se activa en caso de colisión frontal o semi frontal a velocidades superiores a los 30 kilómetros por hora. Así mismo, la estructura del Mondeo supera con holgura las normas de las administraciones más severas, puesto que la propia marca se ha impuesto unas mucho más estrictas. La estructura del coche ha sido estudiada para resistir fuertes impactos sin dañar el habitáculo. Se han dispuesto mecanismos de pretensado en los cinturones para complementar la acción de los mismos y del airbag. Las puertas cuentan con refuerzos para minimizar las consecuencias de un impacto lateral. Por todo esto, sorprende el hecho de que el antibloqueo de frenos, cuya popularización se debe en gran parte a esta marca, sea opcional.



**BOLSA MÁGICA**  
El airbag es de serie en todos los Mondeo.



**PUERTA ESTRECHA**  
Los fuertes pilares de la estructura han obligado a reducir el tamaño de la puerta que, no obstante, es suficiente.

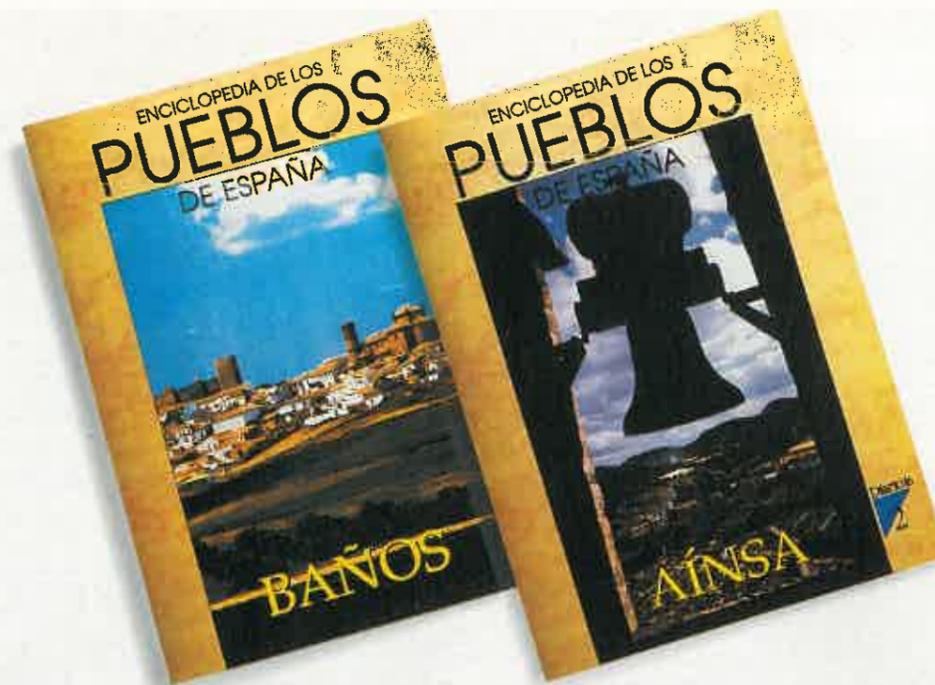


**MÁS SEGURO**  
Los cinturones disponen de este mecanismo de pretensado.

ble en altura y profundidad. El nivel de confort sólo se ve mediatizado por un nivel sonoro un tanto elevado en cualquiera de las dos motorizaciones disponibles. El cambio de marchas es el conocido MTX 75 de cinco velocidades, cuyo funcionamiento no tiene ninguna pega en cuanto a precisión siempre y cuando no se quiera hacer una utilización deportiva del mismo.

El Mondeo muestra un aplomo excepcional en todo tipo de carreteras. El tren delantero sigue fielmente las directrices del conductor, y el eje posterior se muestra dócil y no protesta ni por la carga ni por el estado del asfalto. Aunque el cometido de este coche no es corretear por carreteras de montaña, en las retorcidas rutas de la Costa Azul se mueve con toda seguridad a ritmos impensables para un familiar. La dirección, tal vez demasiado asistida, se mueve con toda facilidad tanto en maniobras a coche parado como en la carretera más enrevesada. En esta corta toma de contacto, hemos podido apreciar que Ford vuelve a ser el abanderado de la calidad en los coches de gran difusión. El nivel de acabado está al mejor nivel, más por el buen diseño y ajuste de los diferentes elementos, que por la calidad de los materiales. El resultado es un producto de aspecto sólido y fiable, en el cual, por muy mal que se encuentre la carretera no aparecen los molestos ruidos de carrocería. Este año se esperan vender cerca de 25.000 unidades en España. ○

Víctor Piccione  
Fotos: José Robledo



Desde el próximo domingo, día 21, Diario 16 le regala la primera "Enciclopedia de los pueblos de España". Un completo recorrido por el arte, la cultura, la historia y los paisajes de los 8.500 Municipios de España. Cada día, un fascículo gratis con Diario 16. Viaje a su pueblo, sin salir de casa. **Diario 16**



Con la colaboración de:



# Range Rover TDi TODO INGLÉS

Desde que apareció el Land Rover Discovery con el motor diésel de inyección directa se empezó a cuestionar la continuidad del motor VM en el Range Rover. Una vez solucionados los problemas de ruido del Tdi, el cambio se ha hecho realidad.



**CONFORT INGLÉS.** Como es tradicional en la marca, la decoración interior, en tonos cálidos, confiere al Range Rover TDi el agradable sabor de salón inglés.



#### VIRTUDES

Consumo en carretera  
Motor elástico  
Confort de marcha

#### RANGE ROVER Tdi

PRECIO: 3.796.000 PTAS.

Ruido y vibración al ralentí  
Marcha atrás sin seguro  
Mando climatización complicado

#### DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aluminio. Distribución: Árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.495 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,5 mm. Carrera: 97,0 mm. Compresión: 19,5 a 1. Potencia máxima: 113 CV (153,5 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 1.800 rpm. Alimentación: Inyección directa Bosch VE4/11F y turbocompresor. Combustible: Gasóleo A.

## TRANSMISION

Tracción permanente a las cuatro ruedas con acoplador central de diferencial viscoso. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,7 km/h

## DIRECCION

Sistema: Tornillo sinfín. Vueltas de volante entre topes: 3,6 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 298 mm). Traseros: Discos (ø 290 mm).

## SUSPENSION

Delantera: Eje rígido, barra Panhard y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con unidad auto-niveladora bogue-hidromat y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: Michelin 205-R16XM + S 244 sin cámara. Llantas de aleación 7J.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.981 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 81,8 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 27,9 km/h de promedio	10,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,5
En conducción T.T.	16,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	13,1
A 140 km/h de crucero	14,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	818

**MUY CAMPERO**  
El nuevo motor ofrece mejores respuestas, lo que beneficia claramente las aptitudes de todo terreno.



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

CUANDO apareció por primera vez el Range Rover con motor turbodiésel, se optó por el motor VM por sus reconocidas cualidades de rendimiento y suavidad de funcionamiento. No obstante estaba claro que tarde o temprano la marca recurriría a su propia tecnología. Hasta que se ha llegado a este punto, se ha seguido un proceso largo, puesto que, dado el carácter y el ni-

vel del Range, era necesario pulir algunos aspectos del motor TDi antes de introducirlo en tan elegante envoltorio. Lo más importante ha sido conseguir reducir el nivel sonoro. Tradicionalmente, los motores de inyección directa resultan más ruidosos que los que disponen de precámara. Esto se ha conseguido gracias a un trabajo integral de insonorización del coche hasta el punto que, salvo al ralentí, se han mejorado los valores obtenidos por su antecesor. El secreto de este buen resultado reside en la adopción de unas mamparas de insonorización así como una nueva tapa de balancines y un cárter de embrague que reducen el nivel sonoro de estos elementos mecánicos. La pérdida

de potencia respecto al VM se atenúa gracias a la mejor voluntad de este cuatro cilindros para subir de vueltas. Los 113 caballos resultan suficientes, aunque según en qué condiciones es necesario hacer un uso intensivo del cambio de marchas. El régimen de utilización de este motor es mucho más amplio ya que desde algo más de 1.000 revoluciones por minuto hasta casi 4.400 vueltas, sube de vueltas con alegría. La cifra de par máximo se obtiene a 1.800 revoluciones por minuto.

En cuanto el Range Rover se pone en marcha, se aprecia la diferencia entre éste y el anterior. En frío el cuatro cilindros se deja oír con nitidez, pero según va tomando tempe-



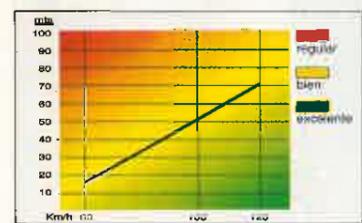
**SILENCIO INTERIOR**  
Los prestigiosos acabados del habitáculo se han visto realzados por una insonorización mejorada.

ratura y se va aumentando el régimen, la rumorosidad deja de ser tan evidente y no llega a resultar molesta en viajes largos, donde el tradicional silbido de las ruedas de campo se aprecia casi con más claridad que el propio motor. El siguiente aspecto que destaca, es la alegría de funcionamiento del propulsor. El coche, a pesar de sus casi dos toneladas de peso, acelera con brillantez y alcanza una velocidad máxima muy razonable. No corre tanto como el anterior y tampoco tiene la misma facilidad para mantener la velocidad contra viento y marea pero, por contra, resulta más fácil adelantar con esta nueva versión. Según van pasando los kilómetros se van apreciando nuevas

## PRESTACIONES

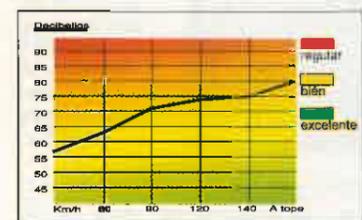
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	145,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,8
1.000 m salida parada	40,7
De 0 a 100 km/h	22,4
Recorriendo (metros)	442,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	46,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	24,3
recorriendo (metros)	696,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	33,7
recorriendo (metros)	965,3

## FRENOS



A 60 Km/h:	17,7
A 100 Km/h:	51,3
A 120 Km/h:	71,4

## SONORIDAD



Al ralentí:	57,1
A 60 Km/h:	63,2
A 90 Km/h:	71,6
A 120 Km/h:	73,4
A 140 Km/h:	75,8
A Tope:	80,2

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Land Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en España.

**Opciones:** Pintura metalizada (83.636 ptas). Llantas de aleación (32.987 ptas.)

54 / Motor 16



**MÁS LUZ**  
Los cambios exteriores se reducen a unas nuevas ópticas más eficaces.

diferencias. La siguiente la podremos ratificar ante el surtidor. Si se mantiene una conducción tranquila, que no lenta, se obtienen cifras sorprendentes para un todo terreno de este tamaño. Gracias a sus 82 litros de capacidad de depósito de combustible se consiguen autonomías sorprendentes tanto en carretera como en conducción campo a través.

Salvo en quinta, el motor responde con rapidez a las solicitudes del conductor. La marcha más larga está pensada para rodar por autopista a buena velocidad rondando las 3.000 revoluciones por minuto.

En campo la mejora es todavía más notable que sobre el asfalto, ya que la buena capacidad de recuperación del motor ahorra muchos

cambios de marcha. Dado el largo desarrollo de la quinta velocidad, es aconsejable que en cuanto las condiciones del camino se compliquen se engranen las reductoras. De esta forma, se cuenta con potencia suficiente para salir de las situaciones más complicadas y se puede rodar deprisa sin tener que pasar a las marchas altas. Los largos recorridos de suspensión hacen de este coche el todo terreno más campero de su categoría, sin perder un ápice de su buen nivel de confort.

Al margen del nuevo motor, se ha aprovechado para introducir algunas mejoras, tales como los faros, que ahora dan un haz más nítido y la incorporación de una bandeja para el portaequipajes bajo la cual también se oculta la rueda de repuesto. No hay grandes diferencias en lo que



**SIN VARIACIONES**  
El salpicadero es el mismo. Los mandos de la climatización siguen resultando complejos para conseguir la temperatura adecuada.

A FONDO

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

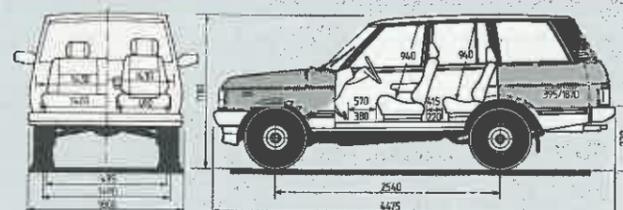
### A FAVOR

- ▲ El equipamiento es suficiente y encaja en la filosofía de un todo terreno de alto nivel.
- ▲ La bandeja del maletero ajusta bien y sólo se deja oír al circular por caminos bacheados.

### EN CONTRA

- ▼ La palanca de cambios no tiene seguro para evitar que se pueda engranar dicha marcha accidentalmente.
- ▼ Los pedales son excesivamente grandes.

## RANGE ROVER



## FRENTE A SUS RIVALES

Anda muy revuelto el mercado de los todo terreno. Los precios son cada día más competitivos. El Range Rover se enfrenta a coches de la talla del Jeep Cherokee Td (3.385.000 pesetas), cuyo precio resulta tremendamente atractivo, pero que dispone de un equipamiento inferior, sin contar con una potencia bastante más modesta. A su favor cuenta con un nivel de confort muy razonable, aunque no resulta tan eficaz por el campo como el Range. Aunque suene extraño, el Range tiene un rival dentro de su propia marca, ya que el mismo Land Rover Discovery TDi (3.550.000 pesetas) resulta muy comparable. Su carrocería resulta algo más moderna, pero no tan atractiva. Sus características camperas son similares, pero tiene algunos elementos mecánicos más sencillos que el buque insignia de la marca. El Opel Monterey Ls TD (3.790.000 pesetas) es tal vez el rival más duro, ya que por un precio muy similar ofrece un completísimo equipamiento, así como algo más de tamaño. El aspecto negativo hay que verlo en las posibilidades para el todo terreno más duro un tanto mermadas respecto a su rival.

se refiere a comportamiento. Tal y como es habitual se requiere un cierto tiempo de adaptación para acostumbrarse a los balanceos de la carrocería en las curvas. El confort de suspensión es el tradicional del Range, se pueden acometer largos viajes con toda tranquilidad ya que el nivel de confort es elevado. En este aspecto, hay que decir que este Range mantiene la consola de mando de la climatización habitual, que resulta un tanto compleja de funcionamiento ya que la gran potencia de la calefacción hace difícil conseguir la temperatura adecuada. La versión que hemos probado en esta ocasión es la de cinco puertas, que resulta la más coherente dado el tamaño del coche. Además de las posibilidades de carga que

**MAYOR EQUILIBRIO**  
Las mejoras técnicas han hecho del lujoso Range un coche más equilibrado en su versión turbodésel.

confiere el amplio maletero, en esta versión se puede abatir por partes asimétricas el asiento posterior, con lo cual se gana en funcionalidad. El mecanismo para abatir el asiento resulta de fácil utilización.

En definitiva se puede decir que el Range Rover ha ganado mucho con la incorporación del nuevo motor a pesar de haber perdido algo de potencia. La experiencia de este motor en los Discovery y Defender, resulta una garantía de calidad y fiabilidad mecánica.

**Victor Piccione**  
Fotos: Ramón Rodríguez.

Audi 100 2.6 E V6 / Mercedes 220 E / Volvo 850 GLE

# DIFERENTES ESTRATEGIAS

En este caso, cada constructor utiliza diferentes estrategias para atraer al mayor número de clientes posible. Audi, con unos planteamientos ya conocidos, pone en juego una mecánica de primera. Mercedes juega las bazas del prestigio de sus modelos y Volvo ataca con un precio realmente competitivo.

**VIRTUDES**

Comportamiento  
Silencio de marcha y acabado  
Excelente motor

**AUDI 100 2.6 E V-6**  
**PRECIO: 3.962.000 PTAS.**

Sin ABS de serie  
Dirección muy asistida  
Selector del cambio impreciso

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

Calidad de acabado  
Recuperaciones  
Confort de marcha

**MERCEDES 220 E**  
**PRECIO: 5.280.000 PTAS.**

Muchas opciones y caras  
Precio  
Cambio lento en el automático

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

Precio  
Equipamiento de serie  
Mecánica brillante

**VOLVO 850 GLE**  
**PRECIO: 3.850.000 PTAS.**

Desarrollos largos  
Peso elevado  
Dirección muy asistida

**DEFECTOS**

**L**a guerra está abierta en todos los frentes, los constructores de modelos de segmentos superiores, hoy más que nunca tienen que preocuparse de que sus coches tengan los mayores atracti-

vos posibles. Ya no basta con ofrecer un espacio interior muy grande y lujoso, además tienen que estar provistos de un buen equipamiento y de lo último en tecnología. Sus motores además de ofrecer unas

buenas potencias y prestaciones, tienen que ser fáciles de conducir, lo menos tragones posible y, sobre todo, lo más ecológicos posible. No podemos olvidar que hoy en día lo verde vende mucho.

Pasa a la página 64...





Motor 16

*Audi 100 2.6 E V6*

# MECANICA NOBLE

Además de su generoso confort de marcha, uno de los atractivos de este modelo de Audi es su prodigiosa mecánica. Los técnicos de la marca han conseguido un motor que sorprende por su facilidad de conducción.

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

**E**L Audi 100 2.6 V-6 difiere muy poco de la versión que equipa el motor de 2,8 litros, tan sólo la reducción de cubicaje, que la han logrado acortando la carrera unos milímetros: de 86,4 ha pasado a 81 milímetros. En lo que se refiere a su rendimiento, han reducido su potencia pasando de 174 a 150 caballos. Una disminución de potencia, que tan sólo se refleja a la hora de acometer rampas con las velocidades más largas, mostrándose más perezoso, porque algo que no ha cambiado son las relaciones finales del cambio.

Lo más destacado de este motor es su facilidad de uso. Se trata de una mecánica, que debido a su bien ideado sistema de inyección variable, hace que tenga siempre un buen rendimiento, sin que influya el régimen de giro a que funcione, logrando en cada momento los consumos más adecuados. El resultado es un motor muy elástico, que res-

ponde sin rechistar a las órdenes del conductor.

El resto de los apartados mecánicos, están de acuerdo con lo que se espera de este modelo. La caja de cambios conserva los desarrollos del motor de 2,8 litros, por lo que en pendientes pronunciadas le cuesta más aguantar las velocidades más largas. Lo más criticable es el selector, que tiene un manejo áspero e impreciso. Por lo que respecta a las suspensiones, están pensadas para que ofrezcan un elevado confort, pero sin descuidar ni un ápice la seguridad. Este Audi es un coche con un comportamiento muy noble y además sin que aparezcan unos balanceos acusados de la carrocería, que incluso en virajes muy cerrados se mantiene muy plana. Los frenos, por su parte, cumplen perfectamente bien su cometido. En este sentido hay que «abuchear» a la marca por no equiparle de serie con ABS, que sí está



disponible opcionalmente a un precio de 190.000 pesetas. Por último, hay que mencionar la dirección, que tiene una excesiva asistencia circulando a elevada velocidad, lo que transmite una cierta inseguridad al conductor.

Por lo que respecta a su calidad

de acabado poco hay que objetar, fiel representante de la marca de los cuatro aros, cuenta con una terminación impecable. En este caso para mantener el escalafón con respecto a su hermano de 2,8 litros no dispone en el interior de inserciones de madera noble.

**MEJOR INFORMACIÓN**  
El cuadro de instrumentos del Audi es el más completo de los tres. Por lo que respecta a la calidad de acabado del interior está a una gran altura.



**OTRO ANAGRAMA**  
Sobre la base del V-6 2.8, Audi ha desarrollado el 2.6.

## FICHA TECNICA

### MOTOR

**MECÁNICA BRILLANTE**  
El motor de seis cilindros en V del Audi 100, es todo un prodigio de Ingeniería, con un rendimiento sensacional a cualquier régimen de giro.

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 81,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 22,9 mkg (225 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISION

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: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

### DIRECCION

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

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: semi-independiente con puente torsional, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de acero de 6J x 15.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.400 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

**ANTE TODO AMPLITUD**  
El Audi es el que tiene unas mejores medidas exteriores, esto se ve reflejado en el interior con mejor sitio para sus pasajeros.



Mercedes 220 E

# TODO CONFORT

Hoy por hoy, si alguien quiere presumir de verdad de un coche de representación acude a Mercedes. La marca de la estrella, consciente de su prestigio hace que sus coches sean auténticos salones rodantes, muy confortables, eso sí con un precio alto.

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

**P**OSEER un Mercedes significa para su propietario contar con una tarjeta de presentación muy valiosa. La marca de la estrella es consciente de ello y por eso no escatima ningún esfuerzo en la elaboración de sus modelos, prestigio obliga. Ello trae consigo un inconveniente inevitable: hay que pagar por uno de sus modelos un precio muy elevado. Eso sí, el que se lo puede permitir se asegura una calidad de acabado inmejorable, una robustez mecánica a toda prueba y un confort de marcha inigualable. Esto que acabamos de mencionar es lo que ofrece el 220 E. Un modelo que pertenece a la nueva generación de motores multiválvulas de la marca.

El motor que equipa es un cuatro cilindros, con un cubicaje de 2,2 litros. Gracias a la adopción de una culata de dieciséis válvulas ofrece una potencia de 150 caballos, muy superior a la del 200, al que sustituye, que rendía 118 caballos. Ade-

más, este motor está realizado con una tecnología muy moderna, con sistema de inyección variable, que permite que su rendimiento sea siempre el óptimo sin que importe el régimen de giro al que funciona. Un motor con un rendimiento similar al de sus rivales. Sale peor parado en el capítulo de aceleraciones, donde se ve perjudicado por su sistema de caja de cambios, automático de cuatro velocidades. Hay que puntualizar que esta caja de cambios de la unidad de pruebas es opcional, de serie equipa una manual de cinco marchas.

Siguiendo con la caja de cambios, hay que señalar que su funcionamiento automático es lento, tanto, que es preferible en muchas ocasiones utilizarla como si tratase de una manual. En ese caso es muy fácil, ya que los movimientos de la palanca son muy precisos. Otra cosa que ofrece este cambio es la posibilidad de utilizarlo en posición



«económica» o «deportiva». El resto de apartados mecánicos tiene un funcionamiento intachable, sus suspensiones son cómodas y seguras, permitiendo, a pesar del tamaño del coche, una agilidad impensable en carreteras estrechas y viradas. Sus frenos son potentes e inagota-

bles y la dirección precisa y con buen tacto.

Por lo que respecta a la calidad general del coche, sobran comentarios, es realmente elevada. Lo peor es su precio, muy alto, además sin contar con un equipamiento de serie que justifique esto.

**PRESTIGIO OBLIGA**  
La calidad de acabado del Mercedes es la mejor de los tres. Pero por ello hay que pagar un precio excesivo.



**EL RELEVO**  
El logotipo 220 sustituye al ya conocido del 200.

**MÁS VÁLVULAS**  
El 220 sustituye al 200, pero gracias a la técnica de las 16 válvulas con más potencia.

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.199 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,9 mm. Carrera: 86,6 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 21,4 mkg (210 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas (opcional) con convertidor hidráulico de par. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

### DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente con triángulos transversales oscilantes con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, cinco brazos transversales y oblicuos, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 205/60 ZR 15. Llantas de acero de 7J x 15.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.



## Volvo 850 GLE UN BUEN PRECIO

**El Volvo 850 GLE tiene su principal atractivo en su precio, muy competitivo, sin que por ello desmerezca su calidad de acabado, que como buen representante de esta marca sueca es alta.**

<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>CALIDAD</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★★★

**E**L Volvo 850 GLT ya tenía un precio muy interesante, mucho más competitivo que el de cualquiera de sus rivales. La marca sueca, para acercar este modelo a un mayor número de usuarios lanzó el 850 GLE, que se diferencia del GLT en su motor. Sus mecánicas a simple vista son idénticas, los cambios están dentro. El motor de cinco cilindros en línea, ha pasado de tener veinte válvulas a diez. Con ello ha perdido potencia, de 170 caballos se ha quedado reducida a 140. Curiosamente, la cifra de par se ha mantenido en unas cotas muy similares a las del motor más potente, con ello sigue resultando una mecánica muy agradable de utilizar, con un magnífico rendimiento. Lo peor es que los desarrollos finales los han mantenido tal cual, en vez de, por lógica, haberlos acortado un poco para adaptar mejor la caja de cambios a la menor cantidad de potencia disponible.

Con ello se ve perjudicado en zonas de pendientes pronunciadas y en adelantamientos. Tanto es así que la velocidad máxima la alcanza en cuarta, dejando la quinta como una marcha de desahogo. En cuanto a otros órganos mecánicos, no difieren mucho de los del GLT. Es un coche que resulta muy fácil de conducir, con unos tarados de suspensiones suaves, que provocan algunos balanceos de la carrocería en curvas cerradas, pero que mantienen al coche en todo momento en la trayectoria elegida por el conductor. Un aspecto muy favorable en las suspensiones, es el sistema del eje trasero con efecto direccional, que le permite mantener el tipo en situaciones delicadas. Los frenos por su parte están a una magnífica altura, son potentes y aguantan esfuerzos prolongados, destacar en este sentido el esfuerzo de la marca, que sin gravar su precio ofrece de serie sistema antibloqueo. El



**DISEÑO SENCILLO**  
El interior del Volvo es sobrio, esto es sobrio, esto es unido a una instrumentación muy simple, hace que el resultado final desmerezca con respecto a sus dos rivales.



**MOTOR PENALIZADO**  
El motor de cinco cilindros con un buen potencial se ve penalizado por unos desarrollos del cambio largos y por un peso elevado del coche.



**POCA SUJECCIÓN**  
Los asientos del Volvo son cómodos y amplios, con una mejor sujeción lateral ganarían mucho.

apartado mecánico que menos nos gustó fue la dirección, con una excesiva asistencia a elevada velocidad. Lo mejor aquí es su diámetro de giro, realmente reducido para sus dimensiones, lo que facilita las maniobras en ciudad. Para que no se dispare el precio de este mode-

lo, Volvo ha preferido prescindir de detalles no muy relevantes. Se han inclinado por mantener el aire acondicionado de serie y equiparlo con llantas de chapa. Aquí lo más discutible es que no dan la posibilidad de equipar llantas de aleación opcionalmente.



**CAMBIO DE LETRA**  
Para distinguir al motor de 10 válvulas con el de 20, la marca sueca denomina al superior de ellos GLT.

### FICHA TECNICA

#### MOTOR

Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.435 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10,1 a 1. Potencia máxima: 140 CV(103 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 21,0 mkg (206 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

#### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,6 km/h.

#### DIRECCION

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

#### FRENOS

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

#### SUSPENSION

Delantero: Independiente, tipo McPherson con brazos triangulares inferiores y barra estabilizadora. Trasero: Semi-independiente con brazos transversales y longitudinales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

#### RUEDAS

Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de acero de 6,5J x 15.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad del depósito de combustible: 73 l.

**DISTINTA PERSONALIDAD**  
Los frontales de estos tres vehículos son muy diferentes entre sí. Destaca la carismática estrella del Mercedes en el morro.



Viene de la página 57

Los tres coches de nuestra comparativa cumplen a la perfección con lo que se espera de un modelo de sus características. A simple vista, ofrecen una imagen atractiva y elegante, en este sentido aún la estrella de Mercedes tiene mucho peso y de los tres, éste destaca sobre los demás, con unas líneas clásicas pero que no pasan nunca de moda. Por tamaño, y hay que señalar que las diferencias son mínimas, el Audi es superior por un escaso margen.

Por lo que respecta a sus mecánicas, en los tres casos son modernas y muy elaboradas. Aquí cada fabricante ha recurrido a una solución diferente para sacar en torno a 150

caballos. Audi recurre a un motor V-6, Mercedes a un cuatro cilindros de 16 válvulas y Audi a un cinco cilindros. Los motores del Audi y del Mercedes rinden una cifra similar de potencia: 150 caballos, mientras que el del Volvo tiene 140. Partiendo de la base de que se trata de tres mecánicas con un magnífico funcionamiento, muy suaves y elásticas, con un amplio margen de revoluciones de aprovechamiento, hay que decir que la del Audi es ligeramente superior, en todos los aspectos. Después habría que situar al Mercedes que equipa un motor de nueva generación, que si bien resulta también muy fácil de conducir y aprovechable, está ligeramente por debajo del de Audi. En el modelo de

la marca de la estrella, la unidad de pruebas equipaba una caja de cambios automática de cuatro velocidades, que la marca ofrece de opción. Este tipo de cambio, que reviste una mayor comodidad de conducción, tiene en contra unas aceleraciones inferiores. A cambio ofrece unas cifras de recuperaciones mejores que las de sus rivales. El motor del Volvo se ve penalizado por los desarrollos finales del cambio, más largos que los de sus rivales y además de ser el menos potente es el que tiene que impulsar más peso.

En el resto de órganos mecánicos, la mayor diferencia entre los tres, es que el Mercedes es un coche de tracción trasera, lo que condiciona el tipo de conducción, sobre

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	AUDI	MERCEDES	VOLVO
<b>CIUDAD</b>			
A 29 km/h de promedio	14,0	15,0	12,4
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo.	7,7	7,2	6,6
En conducción rápida	12,8	14,6	15,4
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	8,8	9,1	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,4	11,9	11,9
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	11,6	12,0	10,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	689	583	653

## SONORIDAD

	AUDI	MERCEDES	VOLVO
Al ralentí:	44,4	47,2	43,2
A 60 km/h:	61,2	62,9	61,7
A 90 km/h:	63,4	65,7	64,5
A 120 km/h:	67,1	70,0	68,2
A 140 km/h:	70,6	71,6	71,8
A tope	76,4	80,3	78,1

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

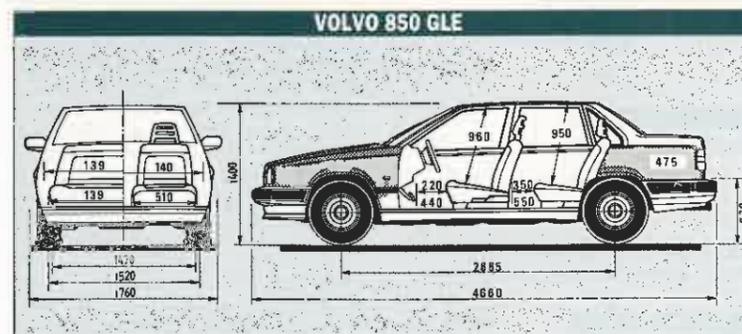
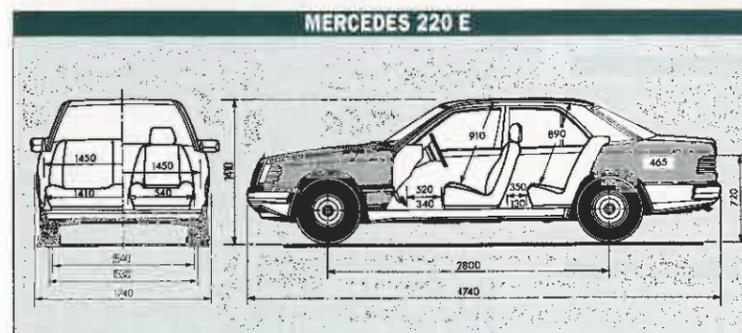
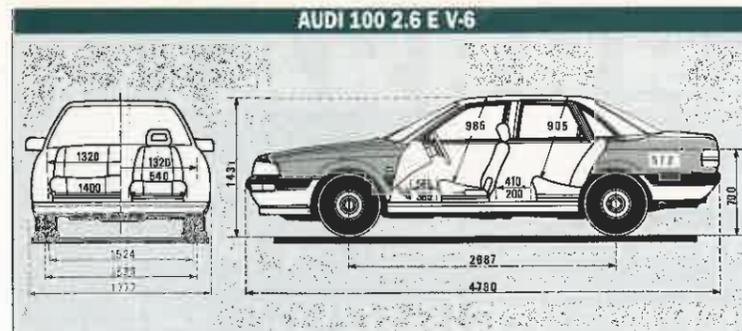
## PRESTACIONES

	AUDI	MERCEDES	VOLVO
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	205	214	205
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	16,9	17,9	17,1
1.000 m. salida parada (seg.)	30,9	32,2	31,2
0-100 km/h (seg.)	9,5	10,6	9,9
Metros recorridos	156	165	167
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,7	15,4	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,6	-	21,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,3	29,7	36,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,9	-	40,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,1	7,2	12,7
Metros recorridos	225	204	357
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,1	-	16,7
Metros recorridos	336	-	467

## FRENOS

	AUDI	MERCEDES	VOLVO
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>			
En metros)			
A 60 km/h:	16,5	15,0	18,1
A 100 km/h:	44,2	42,2	47,5
A 120 km/h:	65,7	63,7	67,7

## FRENTE A FRENTE



## EQUIPAMIENTO

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

## DATOS DEL COMPRADOR

**AUDI:** SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08 032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de post-venta:** 1.052 puntos de asistencia en toda España. **MERCEDES:** Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España. **VOLVO:** Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 22 07. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 124 puntos de asistencia.

todo en suelos deslizantes. El Mercedes de nuestra prueba estaba equipado con el ASD (diferencial autoblocante automático), que se puede adquirir opcionalmente, resultando muy recomendable, ya que con este elemento los límites de adherencia aumentan notablemente.

A la hora de hablar de confort, el Mercedes está un escalón por encima de sus rivales. Tiene las suspensiones mejor adaptadas. Han recurrido a unos tarados suaves, pero que a la vez no provocan muchos balanceos de la carrocería en zonas viradas. El Volvo también tiene unas suspensiones blandas, pero en las curvas la carrocería se inclina mucho más. En este modelo el sistema de suspensión trasera con efecto autodireccional permite que los niveles de seguridad sean tan elevados como los de sus dos rivales y, una vez acostumbrados a los balanceos del coche, se puede comprobar que la velocidad de paso por curva es muy alta. En el Audi se han inclinado por unas suspensiones más duras, lo que condiciona un poco el confort, a cambio, incluso en apoyos fuertes, la carrocería permanece prácticamente plana.

## EL VOLVO MAS BARATO

Para terminar de hablar de sus mecánicas, hay que reprochar a Audi el que no equipe de serie a este modelo con sistema antibloqueo de frenos.

En el aspecto económico hay un claro vencedor en el Volvo 850 GLE. Con un equipamiento de serie muy similar al de sus dos rivales, cuesta cien mil pesetas menos que el Audi, pero no olvidemos que el modelo sueco cuenta de serie con ABS. En este sentido, el Mercedes 220 E, que sí equipa de serie este elemento, tiene un precio a todas luces elevado, cuesta casi millón y medio de pesetas más que el Volvo. En su favor hay que decir que el modelo de Mercedes, es de los tres el que tiene una mejor calidad de acabado, además el prestigio que da la estre-

**MECANICA**

- 1º AUDI** En términos generales la mecánica del Audi es ligeramente superior a la de sus dos rivales en la presente comparativa.
- 1º MERCEDES** Este motor de Mercedes, perteneciente a una nueva generación, cuenta con una tecnología muy moderna.
- 2º VOLVO** El motor está a una buena altura, pero se ve claramente penalizado por un peso muy elevado del coche.

**COMPORTAMIENTO**

- 1º AUDI** Las suspensiones tienen unos tarados tirando a duros lo que hace que el coche no balancee en absoluto en apoyos fuertes.
- 1º MERCEDES** En esta marca han recurrido a unos tarados blandos, pero sin que provoquen muchas inclinaciones en la carrocería.
- 1º VOLVO** Lo mejor de las suspensiones del Volvo es su eje trasero de efecto autodireccional, ello le permite pasar muy deprisa por las curvas.

**RENDIMIENTO**

- 1º AUDI** El motor del Audi es todo un prodigio de respuesta, con un magnífico rendimiento en cualquier zona del cuentarrevoluciones.
- 1º MERCEDES** Con la adopción de la culata de cuatro válvulas por cilindro este motor ofrece una buena cifra de potencia.
- 2º VOLVO** En el rendimiento del motor juega un papel importante el desarrollo final del cambio, en este caso son muy largos por lo que le penalizan.

**CONFORT**

- 1º MERCEDES** En este modelo todo está pensado para que ofrezca el mayor confort de marcha posible a sus ocupantes.
- 2º AUDI** Es un coche silencioso que se desplaza por la carretera como si se fuese en avión.
- 2º VOLVO** Sus niveles de confort no desmerecen de los de sus rivales y están a una magnífica altura.

**CARROCERÍA**

- 1º AUDI** Es de los tres el más grande, esto se ve también reflejado en el interior con el mejor sitio para sus ocupantes.
- 2º VOLVO** Sus medidas difieren poco de las del modelo de los cuatro aros. En su interior los pasajeros disponen de un sitio muy generoso.
- 3º MERCEDES** Es de los tres el que ofrece un menor sitio a los ocupantes de las plazas traseras, debido al hueco que ocupa el puente de la transmisión.

**ECONOMIA**

- 1º VOLVO** En este apartado es superior a sus rivales, tiene un precio muy competitivo con un equipamiento de serie completo.
- 2º AUDI** Si este modelo ofreciese de serie sistema antibloqueo de frenos, su precio final se vería muy beneficiado.
- 3º MERCEDES** Parece quedar claro que por presumir de una estrella en el morro hay que hacer un desembolso muy elevado.



**LÍNEA CLÁSICA**  
Estos tres modelos responden a la perfección a la filosofía de berlina de tres volúmenes. El más grande de los tres es el Audi.

lla de tres puntas en el morro, también hay que pagarlo. Hablando de calidad después habría que situar al Audi y en último lugar al Volvo, que si bien está también muy bien realizado, su diseño interior más sobrio y su instrumentación más simple le hacen desmerecer con respecto a sus dos oponentes.

Para acabar, decir que para el que busque un coche grande a buen precio su coche sin dudar es el Volvo, por contra el que busca prestigio en el más amplio sentido de la palabra tendrá que inclinarse inevitablemente por el Mercedes. ○

Manuel Madrid  
Fotos: Alex Blanco

**OPCIONES**

**AUDI**

Pintura metalizada: 96.160 ptas. Pintura blanca efecto nácar: 289.500 ptas. Llantas de aleación: 158.231 ptas. Faros antiniebla: 53.600 ptas. Faros regulables desde el interior: 23.220 ptas. Ordenador de viaje: 52.490 ptas. Tapicería de cuero: 427.850 ptas. ABS: 190.000 ptas.

**MERCEDES**

Pintura metalizada: 151.808 ptas. Tapicería de cuero: 342.784 ptas. Diferencial autoblocante ASD: 188.032 ptas. Asientos con ajuste eléctrico cada uno: 119.040 ptas. Calefacción independiente: 255.872 ptas. Volante y palanca de cambio revestidos en cuero: 41.984 ptas. Airbag para acompañante: 183.680 ptas. Frigorífico en el maletero: 380.800 ptas. Techo solar eléctrico: 211.456 ptas. Cambio automático de 4 velocidades: 293.376 ptas. Volante con ajuste eléctrico: 64.640 ptas. Suspensión trasera autonivelante: 131.968 ptas. Persianas eléctricas para luneta trasera: 66.815 ptas. Enganche para remolque: 155.392 ptas. Alarma antirrobo: 103.168 ptas. Climatizador interior automático: 115.584 ptas. Llantas de aleación de ocho radios: 197.568 ptas. Inserciones de madera: 50.432 ptas. Calefacción para asientos delanteros: 81.152 ptas. Cerradura con mando a distancia: 93.184 ptas. Paquete Sportline (incluye asientos delanteros y traseros deportivos con tapizado de tela a cuadros, volante y pomo del cambio forrados en cuero y suspensiones deportivas con llantas de aleación de ocho radios): 535.168 ptas.

**VOLVO**

Airbag conductor: 150.000 ptas. Asientos delantero eléctricos: 145.000 ptas. Kit opcional (elevallas traseros, ordenador de a bordo y volante de cuero): 93.000 ptas. Pintura metalizada: 88.000 ptas. Silla de niños: 26.000 ptas. Tapicería de cuero: 176.000 ptas. Techo solar eléctrico: 145.000 ptas. Sistema antipatinamiento: 41.000 ptas.

# ¡¡¡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

41178

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

Nombre  1º Apellido

2º Apellido  DNI/NIF

Dirección

Población  CP

Provincia  Sexo:  H  M

Tlfo. (  )  Fecha Nacimiento / /

Estado Civil  Nº Hijos  Profesión

Trabajo:  Cuenta propia  Cuenta ajena

Tipo Vivienda:  Alquiler  Propia  Otros

Coche: Marca  Modelo

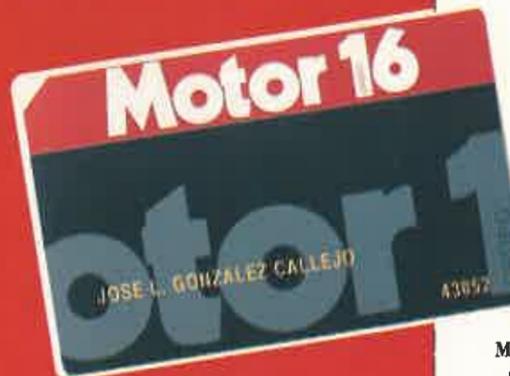
Cilindrada  Año fabricación

Uso del coche:  Personal  Profesional  Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?

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

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor 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:



antena 3  
**3**  
radio



## **Estamos en tu radio de acción.**

Búscanos. Estamos cerca de ti.  
Al lado de todo lo que te interesa.  
De lo que te mueve. Porque  
sabemos que quieres una radio  
limpia, útil, de igual a igual.  
Por eso trabajamos cada día  
para comunicarnos contigo.  
Para instalarnos en tu vida.  
Para estar en tu radio de acción.  
Te encontraremos.  
**a n t e n a 3**

**En tu radio de acción.**

## Señalización en la M-30

**REGULAR EL CAOS**

**En un par de meses estará en funcionamiento el sistema para mejorar el tráfico en la madrileña M-30. Con semáforos se regulará el acceso de los vehículos y los paneles informativos aconsejarán a los usuarios.**

**C**ON dinero de la Dirección General de Tráfico y gestionado por el Ayuntamiento de Madrid se va a poner en marcha un completo plan para agilizar la circulación en la M-30 madrileña. Este plan, resultado de un convenio entre las dos entidades, es un primer paso que tendrá que completarse con actuaciones en las carreteras radiales de entrada a la Capital, la M-40 y las grandes arterias urbanas que también colaboran en la distribución del tráfico en la ciudad, pero hasta que el proyecto no esté acabado la eficacia del sistema no será total.

De momento, lo que en el plazo de uno o dos meses entrará en funcionamiento es la regularización de la M-30. Para esta regularización, que se controlará desde el centro de pantallas situado en la Plaza de la Villa, prácticamente está instalada toda la infraestructura necesaria y sólo falta analizar el resultado de las pruebas que se están realizando para poner definitivamente en funcionamiento el sistema que, según Sebastián de la Rica, director de Servicios de Circulación del Ayuntamiento, «es muy complejo de utilizar pero, bien aprovechado, será muy útil para agilizar la circulación y beneficiará a los usuarios». Así lo avalan los resultados positivos de las distintas ciudades en las que desde hace años está en funcionamiento, sobre todo en los accesos a las autopistas en Estados Unidos.

Por medio de las catorce cámaras de televisión y los detectores de paso ochocientos en total que ya están instalados a lo largo de esta vía, a la sala central de control llegará automáticamente la información de cómo se encuentra la circulación en este tercer cinturón, tanto con respecto al número de vehículos que lo ocupan como la velocidad de los mismos, a la vez que se podrá saber, por medio de las cámaras de televisión, si ha ocurrido un accidente que pueda ralentizar o paralizar el tráfico. Con arreglo a esta información, al detectarse cualquier anomalía, desde la sala de control se pondrá en funcionamiento el sistema que contempla varios frentes de actuación y que está preparado para responder automáticamente con la solución ante cualquiera de las situaciones previstas. También se puede, en un momento determinado, introducir cualquier modificación ante una situación especialmente anómala que no esté contemplada.

La actuación del sistema se efectuará en dos frentes. Por un lado por medio de los paneles informativos, que avisarán al usuario del problema e indicarán las posibles vías alternativas en caso de atasco. Por otro, entrarán en funcionamiento los semáforos recientemente instalados que regularán la entrada a la M-30 y evitarán que sobrepase los límites de su capacidad. Los semáforos se han colocado en aquellas entradas donde la posibilidad de una ruta alternativa es más fácil y, aunque nunca prohibirán la entrada a la M-30, dosificarán el flujo de vehículos, do-

sificación que se efectuará a lo largo de todo el recorrido y no simplemente en los alrededores del punto conflictivo, porque la filosofía es evitar que se sobrepase el límite de capacidad para que no se ralentice o pare la circulación.

Por otra parte, aunque en principio no está previsto por el Ayuntamiento y no es esa su finalidad, algunos de los sensores colocados para medir la intensidad del tráfico están preparados para, en caso de necesidad, poder fotografiar a los vehículos que infringen el límite de velocidad, más con intención de utilizar esos datos para conocer dónde se producen con más frecuencia las infracciones y tratar de corregir el problema, que con la finalidad de multar a los automovilistas.

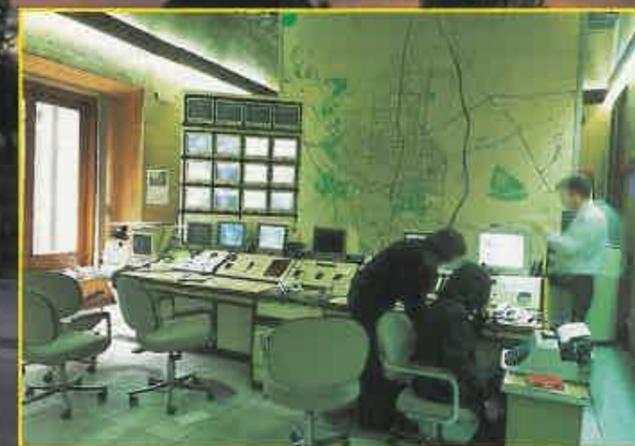
En definitiva, se trata de, con una visión global de la situación de toda la vía, controlar y repartir el flujo de vehículos para evitar que llegue a producirse el colapso. Puede que la puesta en funcionamiento en la M-30 de este plan agilice el tráfico, una vez que los automovilistas nos hayamos acostumbrado a cambiar el camino habitual o esperar que un semáforo nos permita entrar, pero hasta que las carreteras de entrada, las grandes vías de penetración y la M-40 no se incorporen a este sistema centralizado, no se podrán optimizar los resultados de unas inversiones que rondan los cinco mil millones de pesetas.

M<sup>a</sup> Jesús Benelt  
Fotos: Blanco/Díaz

**ESPERAR PARA ENTRAR**  
Los nuevos semáforos no prohibirán el paso, sólo regularán la entrada ante la posibilidad de atascos.



**CENTRO DE CONTROL**  
El sistema permite que la información llegue instantáneamente y la respuesta pueda ser inmediata.



### MODULO FRONTAL DE POLIURETANO

AYER ha participado con Ford AG en la puesta a punto de un módulo frontal completo con materiales PUR. La capa envolvente de este prototipo se consigue por moldeo RIM con Bayflex 110. El soporte del parachoques es de Baydur STR y ha sido diseñado con doble pared, «soldada» con un adhesivo PUR de dos componentes.



### ESCRITURA COUGAR

Se trata de la nueva gama de instrumentos para escribir de la prestigiosa firma Cartier, hermana de la línea Panthère. Está formada por estilográfica y bolígrafo, ambos en versiones oro y plata y se reconocen por el capujón ónice y los tres aros, signo del gran joyero francés.

### PARA MUY SELECTOS



TAN exquisitos como lo son estas dos creaciones de Louis Vuitton. En primer lugar el porta-botellas de cuero de vaca natural curtida, destinado tanto a glorificar como proteger las botellas excepcionales. Se complementa con el maletín de whisky en cuero epi, forrado de Alcantara y con todos los accesorios necesarios para disfrutar de un buen whisky de malta.

### OMEGA SPEEDMASTER

OTRO modelo más que engrosa la inimitable y perfeccionista marca de relojes. En este caso se trata de un reloj automático de caballero, con cronógrafo, correa de cuero y esfera azul. La caja es de oro de 18 quilates y posee, además calendario y cristal de zafiro irrayable. Puede sumergirse hasta 30 metros de profundidad y su precio es de 430.000 pesetas.



### BRIDGESTONE EQUIPA A LOS MEJORES

BRIDGESTONE ha equipado con su neumático estrella, el Expedia S-01, a dos vehículos de gran prestigio: el Ferrari 512 TR y el AMG-Mercedes Benz. Bridgestone produce una gama completa de neumáticos que representa el setenta y cinco por ciento de sus ventas mundiales y también fabrica una amplia gama de productos diversos, que incluyen productos industriales y artículos deportivos que se venden en más de ciento cincuenta naciones.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ACM*</b>														
ACM Off D Techo metálico	1.619.780	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-

<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.467	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	64.481
33 1.5 le América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	-	Serie	-	Serie

<b>ARO*</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	119	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	119	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

<b>ASIA MOTORS*</b>														
Rocsta 1.3 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie

<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.910.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.440.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.655.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.230.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 1.9 TDI	3.120.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.455.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.752.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.962.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Aut.	4.262.000	2.598	150	208	10,6	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.810.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6	4.670.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E V6 Aut.	4.960.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E V6 Quattro	5.313.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 S4	7.185.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.500.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	4.210.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.410.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	5.255.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.5 TDI	4.960.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	4.014.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.515.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.324.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6	9.870.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6 Aut.	9.870.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2	10.920.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2 Aut.	10.920.000	4.172	2											



**VOLKSWAGEN**

**OFERTAS**

**Polo:**

El modelo más joven y dinámico de la marca Volkswagen disfruta de un descuento de **85.000 pesetas** en operaciones al contado.

**Golf (excepto GTI):**

En estos modelos se ofrece ahora un descuento de **120.000 pesetas** en operaciones al contado.

**Gama Volkswagen:**

Financiación especial a través de VW Credit con un interés TAE del 10 por ciento a dos años.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>VOLVO</b>														
440 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
440 2.0i	2.617.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
440 GLT	2.933.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.243.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 2.0i	2.617.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 GLE	2.933.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.083.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.243.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GLT	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.925.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.865.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>YUGO</b>														
45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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

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



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

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

D \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción

España \_\_\_\_\_ 14.560 ptas

América, África \_\_\_\_\_ 35.256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29.016 ptas

Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48.516 ptas

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

PRECIOS USADOS

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO	MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	-	770	690	640	540	-
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	830	750	670	-
Alfa 33 1.5 TI	-	860	780	630	570	-
Alfa 33 1.7 QV	-	820	740	600	540	-
Alfa 33 1.7 IE	-	900	820	730	-	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	900	810	-	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Bover 16V	1630	1470	-	-	-	-
Alfa 75 1.6 C	970	810	720	-	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1230	1110	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1040	880	780	710	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1290	1160	1090	-	-	-
Alfa 75 1.8 T América	-	1330	1230	1110	-	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	930	790	680	-
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000	-
Alfa 75 2.0 TD	1410	1200	1080	870	760	-
Alfa 75 2.4 TD	1570	1330	1200	-	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1210	1040	880	710	-
Alfa 75 3.0 América	1930	1640	1490	1340	1210	-
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	600	-	-
Sprint 1.5	-	-	650	530	-	-
Sprint 1.7 QV	-	-	840	760	-	-
GTV 2.0	-	-	-	700	-	-
GTV 2.5	-	-	-	890	-	-
Spider 2.0 FL	-	-	-	1150	1030	-
164 T. S. Base	2030	1830	1650	-	-	-
164 T. S. Clima	2160	1940	1750	-	-	-
164 T. S. Luxe	2340	2110	1900	-	-	-
164 3.0 V6	2980	2680	2410	-	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3620	-	-	-	-	-
164 2.5 TD	2640	2380	2140	-	-	-

AUDI	MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	-	-
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	-	-
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380	-
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580	-
90 2.0 Front	2670	2400	2160	-	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830	-
100 CC	-	-	-	790	-	-
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	-
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	-
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840	-
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950	-
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900	-
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-	-
200 CD	-	-	-	1640	1230	-
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860	-
200 V8	5850	5270	4740	-	-	-
Coupé GT	-	-	-	1220	930	-
Coupé Quattro	-	-	-	1700	1290	-
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	-	-	-
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	-	-	-
Coupé 20 V	2860	2570	2310	-	-	-
Coupé 20 V Quattro	3250	2920	2620	-	-	-
100 2.0	2280	-	-	-	-	-
100 2.3	2490	-	-	-	-	-
100 2.3 Quattro	3010	-	-	-	-	-
100 2.3 Aut.	2650	-	-	-	-	-
100 2.8 V6	3080	-	-	-	-	-
100 2.8 Quattro V6	3490	-	-	-	-	-
100 2.8 Aut. V6	3270	-	-	-	-	-
100 S4	4630	-	-	-	-	-
100 2.5 TDI	2890	-	-	-	-	-
100 Avant 2.3	2790	-	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Quattro	3340	-	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Aut.	2980	-	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6	3390	-	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	-	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	-	-	-	-	-
100 Avant 2.5 TDI	3200	-	-	-	-	-

BMW	MODELO	9
-----	--------	---

MODELO	91	90	89	88	87
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 i.e y Duemila	2000	1890	1540	1310	1180
Croma Turbo i.e	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310		

**FORD**

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V				350	230
Fiesta 1.1 5V				400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4				490	420
Fiesta SuperHil 1.6 D					340
Fiesta Tiro D 1.6				440	400
Fiesta 1.6 D				470	350
Fiesta XR2			700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580		
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620		
Fiesta C 5p	810	690	620		
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660		
Fiesta CL 1.1 5p	900	750	680		
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650		
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680		
Fiesta S 1.6 3p	980	830	750		
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720		
Fiesta XR2 i	1130	1000	900		
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680		
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680		
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720		
Escort Laser CL y GL 1.3				600	440
Escort Xtra 1.4				640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT Mink y Xtra 1.6	900	810	730	660	
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850		
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1450	1250	1120	950	780
GLD, GLD y Xtra 1.6 D				510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	
Escort Ghia 1.6 D/L 8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760		
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	
Escort Country 1.8 D	1030	930	840		
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3 i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6		850	720	610	520
Onion Ghia GT y M. lico. 1.6	1050	930	840	750	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920		
Onion GLD y GLD 1.6				680	550
Onion Ghia 1.6 D/L 8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Millionaire 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1160				

MODELO	91	90	89	88	87
Escort CLX 1.6 3p	1200				
Escort CLX 1.6 5p	1240				
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1380				
Escort Sport 1.6 i 3p	1380				
Escort CLX 1.8 D 5p	1140				
Escort Ghia y Normad 1.6	1360				
Escort Ghia y Normad 1.8D	1290				
Escort Cabrio 1.6 i	1760				
Onion CLX 1.6 y Ghia 1.8 D	1300				
Onion CLX 1.6 i Cat	1390				
Onion Ghia 1.6 i	1390				
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1490				
Onion CLX 1.8 D	1190				
Sierra CL y GL 1.8 4p				800	720
Sierra CL 1.8 5p				850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p				900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140		
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1030	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i				1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1560	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0 i				900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	
Scorpio GL 2.0 i	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2080	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.9 i	2400	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470		
Scorpio GL Turbo D	2000	1780	1600		
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930		
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060		

**JAGUAR**

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5700	5000	4750	4300	3800
X6 3.2	4450	4190			
Sovereign 3.6 RL	5050	4450			

MODELO	91	90	89	88	87
XJ6 3.6			4100	3750	3400
Sovereign 3.6 Aut.			4600	4200	3800
XJ6 4.0	5150	4700	4500		
Sovereign 4.0 Aut.	5650	5200	5000		
Daimler 4.0 Aut.	6400	5800	5200	4400	3900
XJS 3.6	5450	4900	4450	4000	3500
XJS V12 Aut.	6050	5400	4900	4400	3800

**LANCIA**

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fila		550	470	420	
Y 10 Fire	670				
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo		730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740		
Delta 1300	970	820	750	640	580
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4				1360	1150
Delta Integrable	2550	2170	1950		
Delta Integrable 16 V	2750	2340	2110		
Prisma 1.5 LX		930	790	710	
Prisma 1600 IE				800	680
Prisma Symbol		1020	890	790	710
Prisma TD		1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1900	1730	1540	1300	1110
Thema V6				1500	1210
Thema Turbo IE SW		2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2100	1960	1670	1500	
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	
Thema 8.32				4300	3700
Thema TD				1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2090	1880		
Thema Turbo DS SW				2450	2200
Dedra 1.600 ie	1380	1310			
Dedra 1.800 ie	1540	1460			
Dedra 2.0 ie	1790	1690			
Dedra Turbo Diesel	1650	1480			

**MERCEDES BENZ**

MODELO	91	90	89	88	87
190 E 1.8	2090	1800			
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V				3500	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5000	4560	4100		
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1760

MODELO	91	90	89	88	87
190 D 2.5 T	3130	2860	2570		
200 D	3060	2790	2450	2150	1930
250 D	3340	3050	2680	2350	2110
300 D	3630	3310	2910	2550	2290
300 TD	4080	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	4840	4420	3870	3400	3060
200 E	2850	2600	2280	2000	1800
230 E	3330	3040	2680	2340	2100
230 CE	4460	3880	3400	2980	2680
230 TE	3760	3430	3010	2640	2370
260 E	3880	3550	3110	2730	2460
300 E	4200	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5310	4840	4250	3720	3350
300 CE	5020	4580	4020	3520	3170
300 TE	4630	4220	3700	3240	2920
260 SE	3760	3220	2690	2420	2150
300 SE	4040	3480	2880	2590	2310
300 SEL	4340	3710	3110	2780	2480
420 SE	4900	4200	3500	3140	2800
420 SEL	5250	4490	3740	3370	3000
500 SE	5290	4540	3780	3400	3030
500 SEL	5800	4970	4140	3720	3320
560 SEL	8160	7000	5830	5250	4660
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL				5500	4680
420 SEC	5890	5050	4210	3800	3370
500 SL				6080	4600
500 SEC	6250	5350	4470	4020	3570
560 SE	7820	6700	6030		
560 SEC	8140	6970	6280		

**OPEL**

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	640	540	480	410	320
Corsa Joy 1.2 3p	790				
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900				
Corsa Swing 1.4 3p	780				
Corsa GSI	1020	870	740	670	

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	1060	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX i 3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TX i 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 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1060	—
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	1060	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1090
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 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2050	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2400	2060	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RVE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/EFI	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitese	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
Maestro 2.0 EFI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	850	760
Montego GSI 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTI 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1190	1040	950	850	760
Montego DSL Turbo	1190	1040	900	—	—

90 / Motor 16

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L. Playa Sp. y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320
Ibiza GL, XL y CLX 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 CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	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	490
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 Brt y Tour. 1.5 790	870	760	690	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	600	470	370
Toledo 1.6 CL	1140	—	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Toledo 1.8 CL	1230	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	—	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT	1640	—	—	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1620	—	—	—	—
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	—	—	—	—

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial /Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1090	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

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 CLD 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CLD 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	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	960	840	750	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado 1.6	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GJT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	500	450	—
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	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	1880	1770	1590	—	—
460 Turbo	2080	1970	1770	—	—
460 ES	2060	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	860
740 200 cv</					



DENTALES



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

**BENEFICIESE!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Gestrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**OPEL** Kadett 1.6, 3 p., año 86, ITV pasada. 12.019 ptas. mes. Tel. (91) 604 97 96.  
**SEAT** Ibiza 1.2 GL, 3 p., año 85, color blanco, impecable. Mes: 9.322 ptas. Teléfono (91) 604 97 62.  
**ROVER** 820 Si, 4 p., a estrenar, garantía Ro-

**SERVICIO OFICIAL**

**OFERTA DEL MES:**  
ROVER 2400 TD  
FULL EQUIPO  
AÑO 88. MES: 18.580

PEUGEOT 20 XLD  
3P AÑO 89  
SEMINUEVO  
MES: 19.266

TALLER Y VENTA: CRTA. DE HUMANKS, KM 1.200. TEL: 6 04 97 96-6 04 97 62  
28960 FUENTABRADA (MADRID)



ALFA GUILLIETTA 2.0  
AÑO 85. COLOR ROJO  
MES: 18.105

ver, año 92, extras. Mes: 88.247 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**ROVER** 820 Si, 4 p., año 87, gris metalizado, como nuevo, extras. Mes: 45.492 ptas. Tel. (91) 604 96 96.  
**GOLF** GTI 16V, año 88. 1.400.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.

**BMW** 325i, año 91, nuevo, garantizado. Mes: 39.559 ptas. Tel. (91) 604 97 96.  
**AUDI** 90 2.2 E, año 88. 1.600.000. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.  
**FORD** Orion 1.6i, año 90. 950.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.  
**PEUGEOT** 405 GR x 4,

año 90. 1.400.000 ptas. Teléfono (91) 715 35 50. Ferper.  
**ESTADOUNIDENSE** con buen conocimiento del mercado norteamericano de automóviles. Bilingüe dispuesto a viajar busca ofertas de colaboración. Conectar con Paco. Teléfono 07-19 1462 10 171 o dejar mensaje.  
**BMW** 325i, blanco, año 90, full equip, impecable con sólo dueño, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 573 49 37.  
**GOLF** turbodiesel, rojo, 1990, exterior GTi, ocasión. Tel. (911) 21 91 22. Yolanda.  
**VENDO** Audi cabrio sin matricular. Procedente concurso, precio a convenir, color blanco, capota negra. Tel. (96) 370 55 54.  
**FORD** Sierra Cosworth 4 x 4, 28.000 km, magenta, año 91, B-MG, full equip, perfeto, facilidades. 2.500.000 ptas. Teléfono (93) 372 54 20. Felipe.

**PARTICULAR**

Vende  
**ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR**  
Aire acondicionado, llantas, radio M-KG., 50.000 kilómetros, muy buen estado.  
**800.000. Ptas.**  
TEL: (91) 767 06 72.

**RENAULT** 21 Turbo, rojo, 1988, 70.000 km, perfecto, full equip. 1.350.000 ptas. Tel. (91) 715 18 48.  
**VENDO** R-5 GT Turbo, M-MD, garantizado. Sr. Callejo. Tel. (91) 466 00 85.  
**RENAULT** 21 Nevada TXE, año 89, muy cuidado, A.A. 1.400.000 ptas. Teléfonos (988) 53 04 09/53 90 07.  
**KARTS** ocasión, varios, también nuevos de 80, 100, 125 cc. Tel. (93) 692 18 24.  
**PARTICULAR** vende BMW M-3, blanco, M-IZ, muy cuidado. Tel. (982) 24 63 02. Garantizado.



DENTALES



**HIPERCOVA OFERTA ESPECIAL**

PEUGEOT 205 STYLE (92)	750.000
MERCEDES 300 SE FULL (91)	4.000.000
ALFA 164 3.0 V6 FULL (88)	2.200.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI A/A D/A (89)	1.350.000

- FINANCIACION a su medida
- VISITENOS. Más de 100 vehículos en stock.
- Para mayor comodidad de nuestros clientes en el interior.

Abierto también sábados todo el día y domingos mañanas

**EMBAJADORES, 139**  
TEL: (91) 4 67 36 33 - 4 67 28 13

Automoción Iberca, S.A.



**OFERTAS DE LA SEMANA**

MERCEDES 300 E	AÑO 89	2.990.000
BMW 535 I	AÑO 89	2.975.000
PLYMOUTH LASER	AÑO 90	2.590.000
CITROEN XM V6	AÑO 91	2.900.000
BMW 850 I FULL	AÑO 91	5.900.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39  
28008 MADRID  
TEL: (91) 5 41 00 36

**SUPER - OFERTA**

14.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA Y-10  
14.000 PTAS (7 DIAS) FURGONETA FORD CURRIER  
21.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA DEDRA 1.6

KILOMETRAJE ILIMITADO

**ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS**

LICENCIA TRAVANCO

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 B-08029



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

**A. ARGÜELLES**

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

- Alfa 33 1.7, aire, año 89.
- Alfa 75, año 87.
- Audi 100, años 88 y 86.
- BMW 535i, años 90 y 88.
- BMW M-5, año 90.
- BMW 320 4 p., año 86, 67.000 km.
- Citroën BX 19 TGS, año 90.
- Ford Fiesta XR3i, año 89.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 300E 24V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 familiar, nueve plazas.
- Mercedes 300E, años 88 y 90.
- Mercedes 230CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Kadett 1.6 S, año 89.
- Ranger Rover, años 89 y 86.
- Renault R-21-Turbo, año 89.
- Renault Supercinco Five, 40.000 km.
- Rover 820 Si, año 89.
- Volvo 480 Turbo, año 88.
- Volkswagen Golf Rallye, 36.000 km.

GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES

COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS

PAGAMOS CONTADO

ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15

**AUTOS PACIFICO**

**GUINDA:** RENAULT ESPACE 2.2i RT. BLANCO. M-NM. SIEMPRE EN GARAJE, GARANTIA RENAULT. AIRE ACONDICIONADO. MENSUALIDAD: 62.000 PTAS.

**OFERTON:** FORD ESCORT 1.6i 16V. BLANCO. A ESTRENAR. PROCEDENTE DE CONCURSO. GARANTIA DE LA MARCA. ¡COMPRUEBALO! MENSUALIDAD: 31.000 PTAS.

**OCASION:** PEUGEOT 309 SR. BLANCO. M-KT. A/A. D.A. ¡IMPECABLE! 40.000 KMS. PRECIO: 885.000 PTAS.

AV. CIUDAD DE BARCELONA, 190  
FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)  
TEL: (91) 552 55 04 (5 LINEAS)

**COMPRAMOS COCHES**

A EMPRESAS Y PARTICULARES  
(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

**PAGAMOS CONTADO**

PACIFICO  
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL: (91) 552 55 04 M-28007

GARCIA PROL  
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008

**ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO**

**CREDITECNICA**  
LA MEJOR FINANCIACION  
EN 48 HORAS

DESDE 13,9%



Teléfono móvil GRATUITO

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

Motor 16

Motor 16



# DITECNICA



**PONTIAC TRANSPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**CHRYSLER LE BARON**



**CADILLAC SEVILLE STS**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

EXPOSICION Y VENTA:  
C/ Velázquez, 146  
Tels. 564 55 56  
564 56 31

TALLERES:  
C/ Huertas de Abajo, s/n  
Paracuellos (Madrid)  
Tel. (91) 658 11 97. Fax: (91) 658 13 60

## SE VENDE

FORD ORION 1.6 GUIA VERDE MET. A/A D. ASISTIDA, LLANTAS. A ESTRENAR. PROCEDENTE DE CONCURSO. GARANTIA DE LA MARCA	RENAULT ESPACE 2.2 I RT BLANCO. M-NM A/A SIEMPRE EN GARAJE. GARANTIA RENAULT.	FORD SIERRA 2.0 I GLS 4P AZUL MET. M-MH AIRE ACONDICIONADO 20.000 KMS. GARANTIZADO.
---	---	---

AV. CIUDAD DE BARCELONA, 190  
TEL. (91) 5 52 55 04 M-28007

**BMW 325i** tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, asientos Recaro, garantía 6 meses. Tel. (91) 725 86 21/2.

**BMW 325i** cabrio, negro diamante, llantas BBS, impecable estado, oportunidad. 2.600.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21/2.

**MERCEDES 560 SEL**, full equip, año 87, perfecto estado, 4.590.000 ptas. Tel. (91) 725 86 21/2.

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

**BMW 318i**, llantas, techo, español. 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/2.

**FORD Fiesta 1.1**, MHU, único dueño, extras, impecable estado, garantía 12 meses. 450.000 ptas. Grandes facilidades. Teléfonos (91) 725 86 21/2.

**FORD Sierra Cosworth**, full equip, azul metalizado, M-LF, impecable estado, garantía. 1.950.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**FORD Escort 1.3 CL**, M-JX, pocos kilómetros, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**RENAULT 21 Ti**, A/AC, M-JS, perfecto estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**FIAT Uno Turbo**, blanco, techo/C., impecable estado, garantía. 550.000 ptas, facilidades. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**CITROËN AX 11 TRE**, sólo 28.000 kilómetros, impecable. 475.000 ptas., entrada 100.000 ptas en 24 meses a 18.750 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

**PORSCHE 911 Carrera 3.2**, full equip, M-HW, año 87, perfecto estado, garantía. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**VW Golf GTi**, oportunidad, un mes de uso, sin km, precio interesantísimo. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

**OPEL Corsa 1.2 TR**, M-HH, blanco, pocos kilómetros, buen estado general. 325.000 ptas., garantía. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

**PEUGEOT 205 GR**, M-FU, buen estado general, pocos kilómetros. 290.000 ptas. Tel. (91) 725 86 21.

**CITROËN BX 19 D**, M-IN, rojo, impecable estado, único dueño, pocos kilómetros, 12 meses, 625.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

**URGE Porsche 928 S4**, 1988, perfecto, pocos kilómetros, 1 año de garantía. 1 millón menos tasación. Tel. (948) 31 84 05.

**KADETT GSI 1.8**, B-LX, perfecto, alarma. 1.000.000 ptas. Carlos. Tel. (93) 370 33 75.

**PORSCHE 944 Turbo**, año 87, 80.000 km, full equip, gris metalizado, impecable. 2.500.000 ptas. Tels. (91) 577 38 81/83 84. Horas oficina.

**PORSCHE 911 Turbo**, 300 CV, todos extras, matrícula de Madrid. 3.300.000 ptas. Tel. (93) 422 43 18.

**MERCEDES, BMW, Jeeps, Corvette, Porsche, coches nuevos, mejores precios.** Tel. (95) 286 01 15

**CORVETTE 89**, negro, 3.200.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.  
**CORVETTE 90** Cabriolet, bordeaux, 4.350.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

**CORVETTE ZR1**, 90, grafito, 5.900.000 ptas. Teléfono (95) 286 01 15.

**PORSCHE 911** Cabriolet, original gembala, 4.500.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

**BMW 750iA1**, 88, grafito, cuero búfalo. Tel. (95) 286 01 15.

**CHEROKEE Jeep Ltd.**, 89, 2.500.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

**COSWORTH Sierra 2P**, 86, 1.350.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

**PORSCHE 959 Kit**, 2.700.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

**TOY STORE**. El Capricho Center, local 2B. Tel. (95) 286 36 44. Marbella.

**VOLVO 760 GLE**, año 87. Teléfonos (921) 43 78 13 y 42 06 10. Luis.

**MERCEDES 300 E**, 4 Matic, mucho equipo. Tels. (921) 43 78 13 y 42 06 10. Luis.

**AUDI 100 CD**, climatización, M-GW. Tels. (921) 43 78 13 y 42 06 10. Luis.

**MERCEDES 300 TE**, completo. Tels. (921) 43 78 13 y 42 06 10. Luis.

**PORSCHE 911 SC**, muy bien cuidado. Tels. (921) 43 78 13 y 42 06 10. Luis.

**VENDO** Buggi matriculado, rojo. Tel. (96) 287 86 31.

vendo  
**FORD SIERRA COSWORTH 4X4 GR.N**  
SUBCAMPEON COPA FIA 1991  
RECAMBIOS: LLANTAS, FURGON Y REMOLQUE  
COPI SPORT; (922) 24 05 68  
o 68 16 84

**CLIO 16 V**, a estrenar, preparado para copa Renault, todavía sin matricular, gastados 2.600.000, se vende en 2.100.000. Tels. 539 84 21 (oficina) y 352 29 35 (casa).

**PARTICULAR**. BMW 325i Cabrio, M-LD, full equip, teléfono móvil, compact disc, precio 3.900.000. Teléfonos 539 84 21 (oficina) y 351 29 35 (casa).

**VENDO** Golf GTi 16V, 5 puertas, ABS, A.A., elevalunas eléctrico, 4 puertas, cierre centralizado, techo solar, 47.700 km, M-IL José Luis. Tel. (941) 18 07 81.

**TWIN** LIBROS, MAQUETAS AUTO MINIATURA  
Herramientas automoción y Accesorios exclusivos.  
Pídanos lista de precios gratuita.  
Venta en tienda y por correo.  
Tlf. (91) 593 15 77 - 445 47 10. Fax (91) 593 12 17  
C/ General Alvarez de Castro, 40 - 28010 MADRID

**AUDI** coupe 20V Quattro 2.3, 170 CV, Full Bilstein, techo blanco. 3.280.000 ptas. Tel. (91) 715 13 37.  
**AX GT**, M-MB, 20.000 km, A.A., blanco, perfecto estado, 875.000 ptas. Tels. (91) 577 38 81/83 84. Horas oficina.

ENVIÉ EL COUPON A:  
**Lotonia**  
ALAMEDA RECALDE, 62 - 48110 BILBAO (VIZCAYA)  
TELÉFONO (94) 444 03 41 - FAX (94) 444 35 08  
SOBRE LOS PRECIOS NACIONALES  
AHORRESE HASTA UN 50%  
Nombre Dirección Población Provincia C.P.  
©

**CITROËN AX GT**, competición, arnés de 4 puntos, volante Momo, 8 llantas. Preparación Davacar. 1.300.000. Tel. (91) 441 08 19. Ramón Alvarez.

**ALPINE A 110** 1.300, 1973, blanco, impecable, envío, dossier con fotos. 2.100.000 pesetas Teléfonos (91) 535 13 27/311 21 23. Madrid. Sr. Franqueira.

**PIEZAS** siniestro Porsche 911 SC, informes Mino. Teléfono (98) 536 37 67.  
**BMW M3**, negro, completo extras, pocos kilómetros, año 1988. Tel. (91) 559 42 41. Llamar noches.

**VENDO**  
RENAULT CLIO INICIACION LISTO PARA LA TEMPORADA 93 BUEN PRECIO  
TEL: (91) 4 07 27 00 (EXT. 707)  
VICTOR FERNANDEZ

**VENDO**  
BMW M-3  
ROJO, 60.000 KMS. AÑO 89.  
NO TIENE NI A./A., NI CUERO.  
3.300.000 PTAS.  
COJO COCHE O MOTO COMO PARTE DE PAGO  
MONCHI. (908) 716 817

Ford ESPAÑA  
**VENDE, FORD SIERRA COSWORTH 4X4.**  
SUBCAMPEON CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS DE 1.992.  
INTERESADOS, LLAMAR AL TEL: (91) 653 57 15

**CITROËN AX GT**, 3 p., 3 años, extras, BI-BB. Tel. (94) 463 99 56.  
**BMW 325i** cabrio, full equip, M-LB. 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 637 08 80. Ivan, Madrid.  
**BMW M-3 Sport Evolution**, 238 CV, B-LT, piel, aire acondicionado, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Tel. (93) 410 86 26.  
**GARCIA PROL BMW 525i**, año 89, 2.780.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.  
**GARCIA PROL Opel Kadett 1.8i**, año 90, 950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

**ROBADO**  
GOLF GTI ROJO  
MATRICULA LE -9429-P  
LLAMAR AL TELEFONO:  
5 19 26 85  
O  
3 45 17 93

**PACIFICO Opel Corsa 1.2** Swing+blanco, M-NS, garantía de la marca. 18.000 ptas. mensual. Tel. (91) 552 55 04.  
**PACIFICO Peugeot 205 Plus**, azul, M-MK, sólo 6.000 kilómetros. 695.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

## AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION VEHICULOS Y RECAMBIOS U.S.A.

FORD THUNDERBIRD  
FORD PROBE  
CHEVROLET BLAZER  
PONTIAC TRANS SPORT

EXPOSICION: BALMES, 297 TEL: 2 00 11 67  
TALLERES: LINCOLN, 44 TEL: 2 18 78 72

08006 BARCELONA



MITSUBISHI 3000.



•MITSUBISHI•HONDA  
•TOYOTA•MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



**VAROSA**  
motors

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

NOVEDAD FORD PROBE 93

Entrega inmediata todas unidades y colores

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

**MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo**, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.  
**QUADS**. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 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, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.  
**VAROSA Motors**, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, tam-

bién después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.  
**MITSUBISHI Montero Corto TDI**, GLS, nuevo, estrenar. Tel. (91) 531 32 80.  
**VENDO Escarabajos** descapotables y cerrados, Golf GTI y CX, 3 filas de asientos. Miguel. Tel. (924) 27 11 95.  
**FORD Sierra Cosworth**, nuevo, precio 2.200.000. Tel. (957) 48 78 70.

**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.



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16



**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

**VENDO R-5 GT Turbo**, M-HD, garantizado. Sr. Callejo. Teléfono (91) 466 00 85.

**ALEMANIA BMW 735i**, azul met., full equip, 88, 1.800.000 ptas. BMW 520i, modelo 89, aire, ABS, 1.600.000 ptas. Tel. 07 497 135-12840.

**ALPINE A 110 1300**, 1973, blanco impecable. Envío dossier con fotos. 2.100.000 ptas. Teléfono 535 13 27. 311 21 23 Madrid. Sr. Franqueira.

**CITROËN AX GT 3 p.**, 3 años extras, BI-BB. Tel. (94) 463 99 56.  
**BMW M3**, negro, completo extras, pocos kilómetros, año 1988. Tel. (91) 559 42 41. Llamar noches.

**MERCEDES 190 E/89**, particular, full equip, 2.700.000 ptas. Tel. 528 76 32. Rafa.

**PORSCHE 911 Carrera Targa SC**, M-HV, blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tel. 730 63 72/79.

**BMW 325i Cabrio**, full equip, 3.300.000 ptas., M-LB. Tel. 637 08 80. Ivan, Madrid.

**BMW M-3 Sport Evolution 238 CV**, B-LT, piel, aire acondicionado, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Tel. (93) 410 86 26.

**ALFA 75 2.0 A.A.**, año 87, 48.000 km., Tel. 549 57 88.

**BMW 628 CSI**, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

**BMW 535i**, año 90, 32.000 km. Teléfono 549 57 88.

**BMW 524 TD**, aire y techo, 67.000 km., año 89

**CITROËN AX GT**, año 89. Tel. 549 64 71.

**OPORTUNIDAD!!**

**MERCEDES 190 E**  
DIRECCION ASISTIDA  
AIRE ACONDICIONADO  
TEL: (93) 2 18 78 72

**SE VENDE**

**BMW 320i 4 PUERTAS.**  
AÑO 88. CON EXTRAS  
62.000 KMS  
1.325.000 PTAS.  
ADMITO CAMBIO  
POSIBLE FINANCIACION  
TEL: 5 32 92 16  
HORARIO COMERCIO

**TALLERES AUTOTODO S.L.**

Concesionario  
**ARO-DACIA**  
4x4 mejor precio  
C/Roma Calderas s/n  
Pol.Ind. P.29 C. Villalba.  
Tel. 851 22 52  
Vehículos usados

**SE VENDE**

**MERCEDES 190 E**  
BLANCO, LLANTAS  
85.000 KMS. IMPECABLE.  
1.750.000  
ADMITO CAMBIO.  
POSIBLE FINANCIACION  
TEL: 5 32 92 16  
HORARIO COMERCIO

**CASTELLANA MOTOR**  
**LAS OCASIONES**  
**MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 18 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. María Echovarría Carpas  
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

**Castellana Motor S.A.**

**¡ANUNCIASE 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 10.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00. Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma



Motor 16

CARROSSERIE  
GHIA

REALISEE POUR

"RITA HAYWORTH"

COLLECTION  
BLACKHAWK  
RETROMOBILE '93

FUERA DE SERIE

RENAULT



Retromobile

## SEGUNDA JUVENTUD

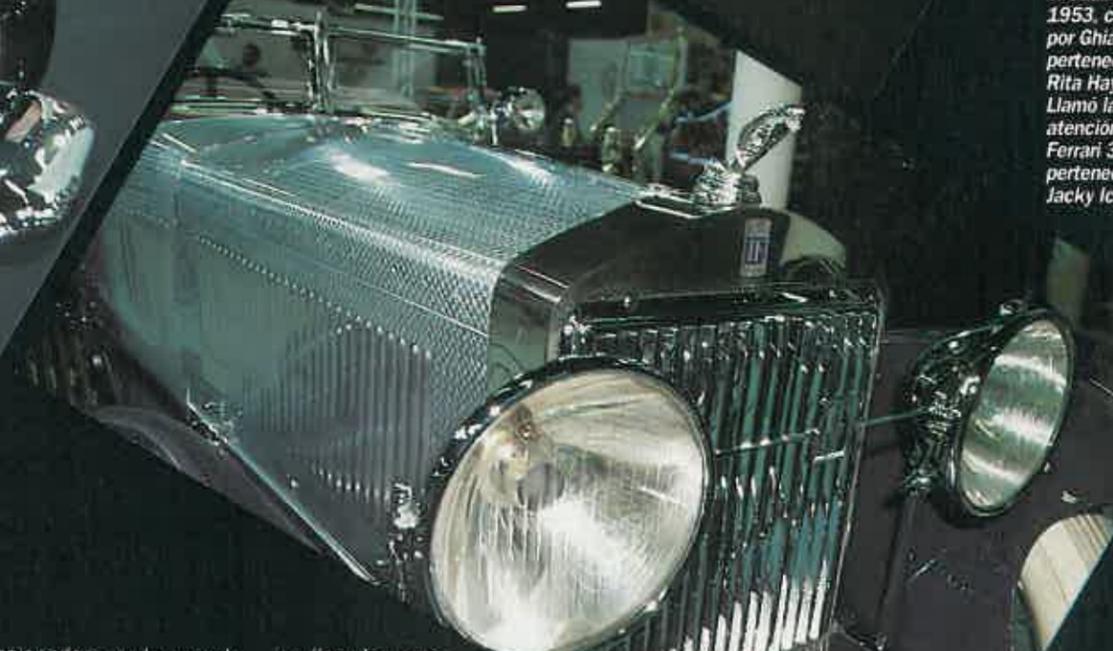
Por decimoctava vez, Retromobile ha abierto sus puertas en París. No por ser un salón dedicado al mundo del pasado fue éste un salón sin novedades. Ésta es una actividad tan dinámica y viva como la que más y siempre hay nuevas cosas -que no cosas nuevas- que ver. Y es que siempre existe una segunda juventud.

LOS apasionados por lo pasado y antiguo sólo sueñan con recrear lo que en su día fue esplendor pero que, por culpa del paso inexorable del tiempo, quedó degradado y maltrecho cuando no simple y llanamente destruido. Los veinte mil metros cuadrados de Retromobile, con sus trescientos expositores, son capaces de atraer cada año, y éste no es excepción, más de cien mil espectadores en los diez días que permanece abierta la muestra. Eso es una señal inequívoca de buena salud y de plena vigencia. Aquí las novedades son los últimos traba-

jos llevados a cabo en restauraciones o simplemente brindar al espectador la ocasión de ver y contemplar de cerca vehículos que se encuentran normalmente diseminados por distintos garajes o museos de todo el mundo.

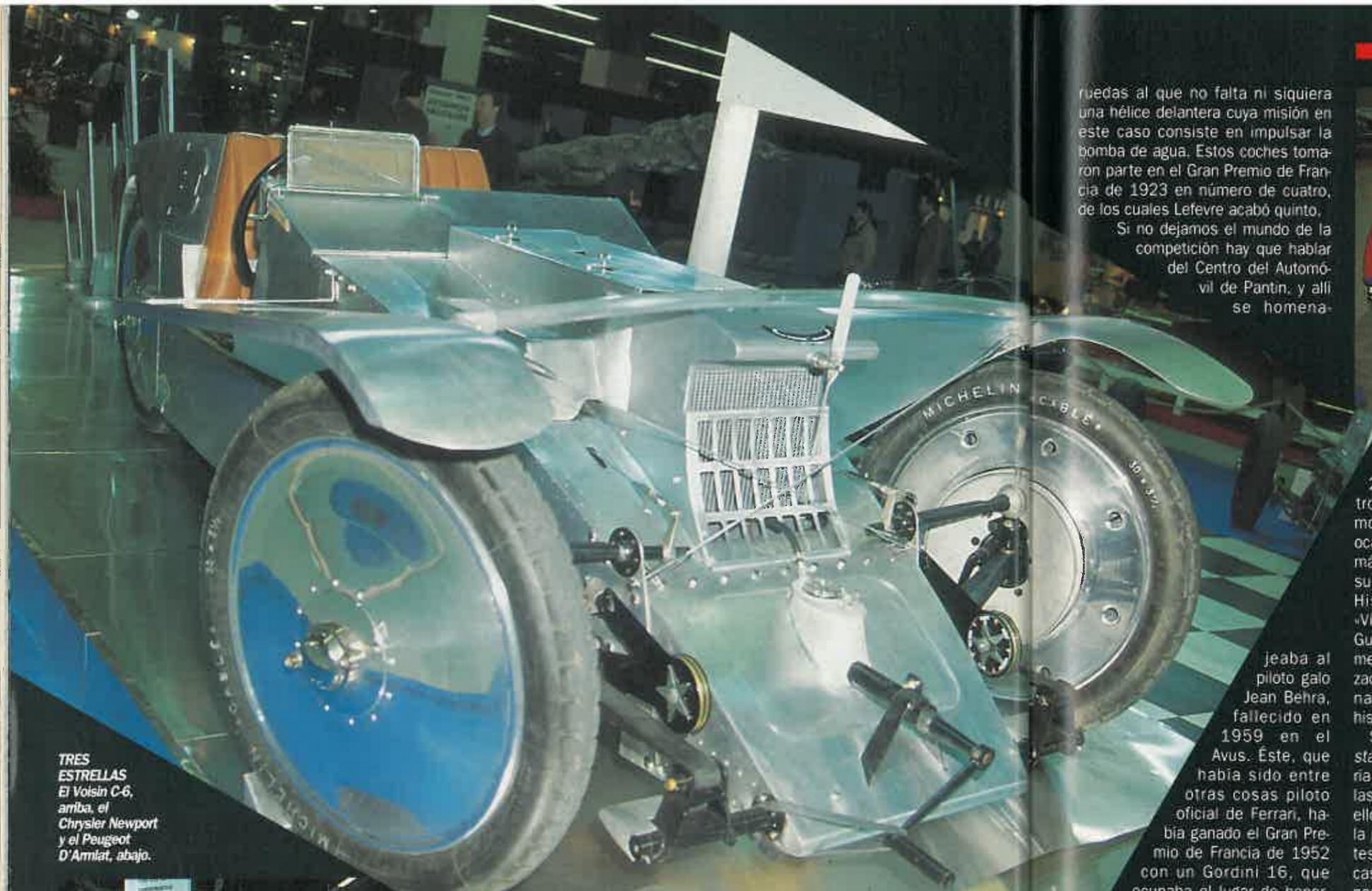
Así pues, esta vez, como va siendo habitual en el salón francés, una de las presencias más destacadas la constituía la colección Blackhawk, de Reno. En esta ocasión trajeron un Cadillac de 1953 carrozado por Ghia y que exhibiera en diferentes concursos de elegancia nada menos

que Rita Hayworth. Sin dejar el mundo del celuloide, otra presencia muy llamativa era la del Isotta Fraschini que fue construido para Rodolfo Valentino pero que éste no pudo estrenar, ya que murió antes de que le entregaran el coche. Vehículo es-

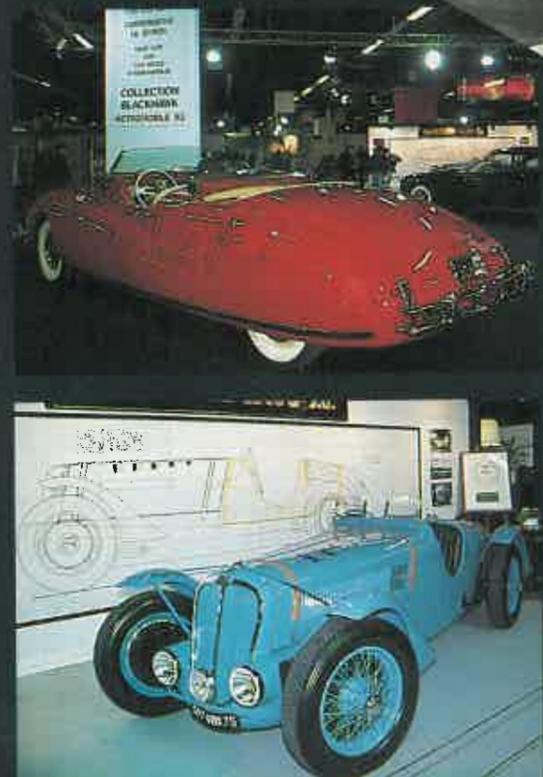


DE NUEVO  
BLACKHAWK  
Esta colección, original de Reno, volvió a estar presente con novedades como el Cadillac de 1953, carrozado por Ghia y que perteneció a Rita Hayworth. Llamó la atención el Ferrari 312 perteneciente a Jacky Ickx.

SIN ESTRENAR  
Este Isotta Fraschini fue construido para Rodolfo Valentino, pero murió antes de que le entregaran el coche.



**TRES ESTRELLAS**  
El Voisin C-6, arriba, el Chrysler Newport y el Peugeot D'Arnat, abajo.



pectacular pero sobre todo exagerada la decoración con excesivos cromados y pintura chillona. Otro exceso era el Chrysler Newport de 1941, con sus cuatro plazas ubicadas en sendos habitáculos separados y que oficiara de *pace-car* en Indianápolis. Cerca de ellos se encontraba el stand del carrocerero Lecoq, especializado en reconstruir vehículos de excepción. En este caso mostraba un Delahaye de Gran Premio y un espectacular Hispano Sulza Coupé de Ville. No mucho más lejos se encontraba el espacio de los amigos de Gabriel

Voisin, conocido en nuestro país como el padre del Biscuter, y del cual se exhibía un prototipo de 1957, aunque el primero de todos data del año 1950. Excepcional era en el mismo stand, una reproducción del célebre C-6, «Laboratoire», que es casi un avión con

ruedas al que no falta ni siquiera una hélice delantera cuya misión en este caso consiste en impulsar la bomba de agua. Estos coches tomaron parte en el Gran Premio de Francia de 1923 en número de cuatro, de los cuales Lefevre acabó quinto.

Si no dejamos el mundo de la competición hay que hablar del Centro del Automóvil de Pantin, y allí se homena-

**FUERA DE SERIE**



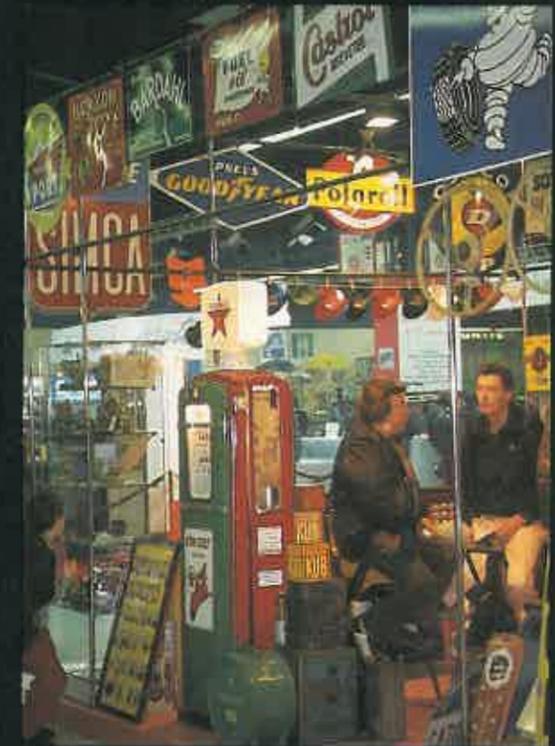
**VEHÍCULO DE EXCEPCIÓN**  
El carrocerero Lecoq, especialista en reconstruir coches muy especiales, presentaba este Delahaye de Gran Premio.

jeaba al piloto galo Jean Behra, fallecido en 1959 en el Avus. Este, que había sido entre otras cosas piloto oficial de Ferrari, había ganado el Gran Premio de Francia de 1952 con un Gordini 16, que ocupaba el lugar de honor, aunque los Maserati 250F y 300S, Talbot Lago Record T26C, BRM P25, etc... no eran ninguna minucia. Cercanos a ellos, y también ligados al mundo de la competición, se encontraban los stands de Matra y Renault. Los primeros exhibían con orgullo el MS 670, con el cual Larrousse y Pescarolo ganaron la edición de 1973 de las 24 Horas de Le Mans, mientras que los segundos hacían contrastar un Alpine de rallies con el coche de la París-Viena de 1902 y con un tres ejes y doce neumáticos empleado desde 1924 en diversas gestas africanas.

Si hablamos de gestas y cambios de tercio podemos citar la espectacular presencia de un barco de récord, el Baby Bootlegger, todo él en madera de caoba, con 8,75 metros de largo y propulsado por un

motor Hispano-Sulza de avión de 240 caballos, un V-8 de 10,225 litros de cilindrada. Esta estilizada mole de 1430 kilos ganó en dos ocasiones, 1924 y 25, la Gold Cup a más de 100 kilómetros por hora. A su lado nada menos que un motor Hispano legendario, el del Spad «Vieux Charles» del as de la Primera Guerra Mundial, el Capitán Guynemeyer, cuyo distintivo era una estilizada cigüeña que en el futuro adornaría los vehículos de la marca hispano-gala.

Seguir relatando uno por uno los stands sería una labor que precisaría de veinte veces más páginas que las que tenemos estipuladas y por ello citemos que era destacadísima la presencia de clubes de los amantes de la mayor parte de las marcas. Citemos los de Alfa Romeo con nada menos que el «33 Stradale», el Mercedes con un «Autobhan Kurier», el Fiat con un V-8 Vignale y un 509, célebre por los dibujos animados, etc... Asociada a los clubes cabe citar la Fundación Berliet, en cuyo stand se encontraba presente el hijo del fundador, al tiempo que se exhibía el Berliet número dos, que fue construido en 1897 y cuyo motor, fabricado por el propio creador de la marca, era un bicilíndrico de 1,9 litros de cilindrada. A su lado se podía ver un quitanieves Latil de cuatro ruedas motrices y directrices que databa del año 1924.



industria inglesa, especialmente Brough Superior, Excelsior «Mechanical Marvel», New Imperial, Vincent, Scott, etc., algunas de las cuales eran ejemplares únicos. Para cerrar citemos la extensísima presencia de puestos de venta de piezas, recambios, objetos de arte, y los mil y un artículos que seducen a todo aficionado y cuya adquisición al por mayor sólo se ve frenada por unos precios que no tienen nada de pretéritos. Pero es que ya se sabe, lo exclusivo vale lo suyo... a veces, incluso, demasiado.

**LOS COMPLEMENTOS**  
Más extensa que nunca ha sido este año la presencia de los puestos de piezas, recambios y objetos de arte, a unos precios un tanto prohibitivos.

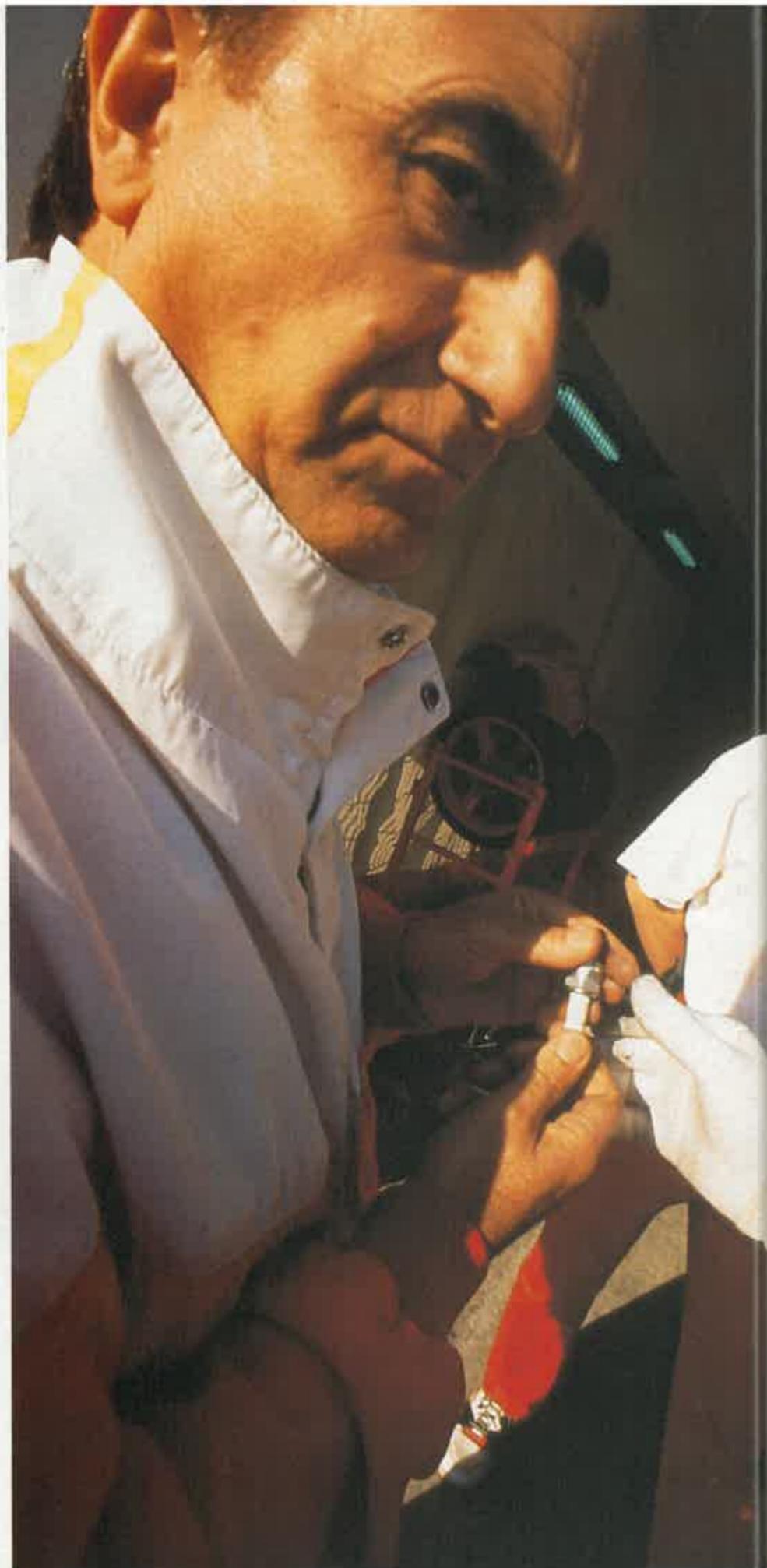
Texto y fotos: José Luis Aznar

## Francisco Tombas

**En las vitrinas de Derbi hay 18 títulos mundiales, diez de pilotos y ocho de marcas. Son el fruto del arrojo de quienes llevaron esas «Balas Rojas» a la victoria y de la técnica de toda una fábrica que puso a su disposición esas monturas ganadoras. De todos esos especialistas hay uno que se erige como el máximo protagonista: Paco Tombas. Su jubilación anticipada nos ha cogido a todos por sorpresa. Y a él casi también...**

**M**E vino la idea de golpe. Estaba un día trabajando y me pregunté qué era lo que hacía yo ahí. Esos motores no tenían nada que ver con los que yo había trabajado siempre, me aburrían, no tenían ningún aliciente para mí, así que me fui a ver al director y le planteé la posibilidad de retirarme». Cuando se expresa en estos términos Tombas lo hace con la gravedad de saber que esa era una decisión muy importante en su vida, pero también con la satisfacción de haber acertado. El abandono de las carreras por parte de Derbi fue un trago duro para el técnico que lo había ganado todo, el dejar los motores de pura raza por los de serie era frustrante para un preciosista de la mecánica: «Me aburría», «no me gustaban», «no disfrutaba», son algunas de las expresiones que emplea para explicar su nueva situación alejado de la competición y que le impulsaron a tomar tan drástica decisión. Hoy, con 63 años, Paco Tombas está en casa tras una negociación rápida con la empresa a la que ha dedicado cuarenta años de su vida. Parte de la indemnización está en el recibidor de su casa, una de las Derbi de Gran Premio de la temporada 91.

Esta moto es la gran cruz que tie-



GENTE SOBRE RUEDAS

# ADIOS A LAS ARMAS

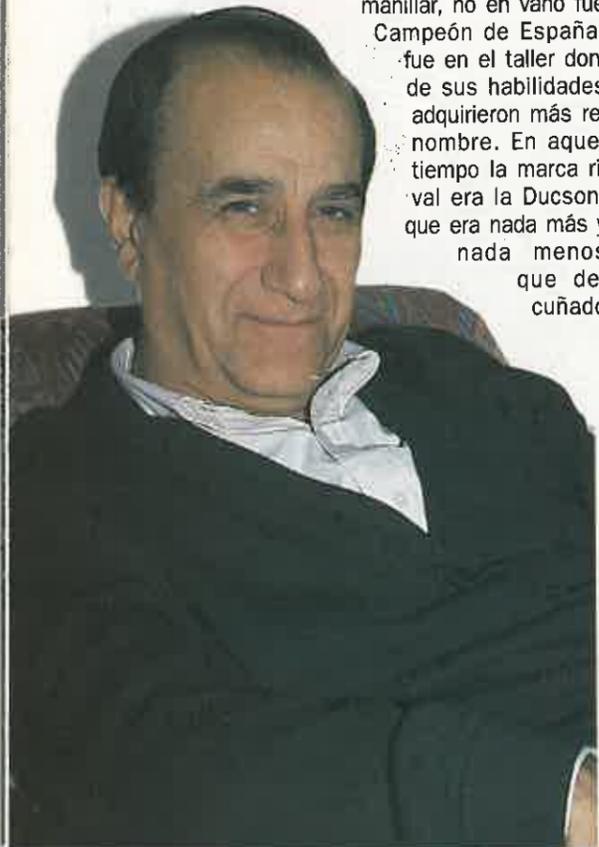
ne clavada Tombas: «Esta moto podía ganar, le faltaba un año de desarrollo pero podía ganar». Lo explica convencido y aportando datos concretos, datos medidos y comprobados que él guarda con mimo: «Antes la moto era fiable, pero cuando dejamos las carreras después del Gran Premio del Japón de 1990 para volver al año siguiente la potenciamos en toda la curva, llegamos a tener 44 caballos a doce mil revoluciones cuando con la otra no pasábamos de los cuarenta. Eso hizo que perdiera su legendaria fiabilidad, pero pienso que con un poco más de desarrollo lo hubiéramos conseguido... Fue un año muy duro, trabajamos muchísimo, pero a media temporada no se puede solucionar todo». Lo dice triste, pero sin rencores ni amarguras, y por eso ahora que la tiene en su casa piensa que «a lo mejor un día la cojo y le intento solucionar esos problemas para que un chico joven la pruebe...» No sueña con Mundiales, ni con volver a los Grandes Premios, pero sí en demostrar que «su» moto no merecía ese fin tan triste. Y es que es difícil olvidar que Gianola tenía ganado el Gran Premio de España cuando se rompió el maldito aro...

Cita a Gianola con reconocimiento: «es un piloto muy bravo que primero nos llevó de cabeza porque se tuvo que acostumbrar a los motores de válvula rotativa, era también una gran persona». Hablar del italiano nos lleva a hacerlo de tantos y tan notables como son los que han pasado por Martorellas para pilotar las «Balas Rojas». No quiere pronunciarse, los conoce demasiado bien, sabe cuáles son sus virtudes, sus méritos y también sus defectos: «todos los que han estado en Derbi han sido gente con ganas de ganar, gente que se «cabreaba» cuando la moto no iba» explica con un cierto brillo en los ojos. Y es que esas ansias de vencer también son las suyas. Él, que antes había sido piloto, él, que también tenía que dar lo mejor de sí para hacer el motor más rápido, él apreciaba más que ninguno la entrega de sus pilotos, la rabia por ganar que tenían, el que fueran capaces de sacarle la quintaesencia a sus mo-



tos. Y pensar que todo vino, si no de casualidad sí por un camino extraño. Tombas, nacido el 9 de noviembre de 1929 en Santa Eulalia de Ronçana, localidad cercana a Granollers, tuvo enseguida inclinaciones por la mecánica. Primero trabajó en un taller de coches aunque ya se sentía atraído por las motos. Fue cuando le faltaba ya poco para terminar con el servicio militar cuando la vida lo puso frente a la puerta que decidiría su existencia. «Un día paseaba por Barcelona y en un escaparate vi una moto que me gustó mucho. Era un 250, una Derbi. Entonces pregunté que dónde las hacían y me dijeron que en Mollet, muy cerca de casa». Decidió, el joven Tombas fue allí a pedir trabajo. Su primera ocupación fue la de probador de la casa. Eso de probador en aquellos tiempos no era cualquier cosa: «Se entregaban tres o cuatro motos al día y nosotros las teníamos que probar y si había problemas, que los había, teníamos que abrir el motor nosotros y arreglarlo». Esa fue una excelente escuela y allí trabajó junto a Pahissa, uno de los técnicos pioneros de la casa. Poco a poco fue tomando parte en competiciones: «Hice de todo, resistencia, circuitos, subidas en cuesta, corrí con ciclomotores, con la «dos y medio», con la «trescientos cincuenta...» explica sin demasiada nostalgia. Pero si no era malo al manillar, no en vano fue

Campeón de España, fue en el taller donde sus habilidades adquirieron más renombre. En aquel tiempo la marca rival era la Ducson, que era nada más y nada menos que del cuñado



**COCINERO ANTES QUE FRAILE**  
Primero como probador de la fábrica Derbi y más tarde como piloto de la misma, Francisco Tombas sabe lo que es estar al manillar de una moto.



**CAMPEÓN DE ESPAÑA**  
Su palmarés como piloto fue lo suficientemente abultado para conseguir un título nacional. Pero es poca cosa comparado con su currículum como técnico de Derbi.



de Simeón Rabasa lo cual contribuía todavía más a exacerbar los ánimos. Las «manitas» de Tombas «tocando» sus motos hicieron que pronto se le confiaran a él todas las del equipo y así, casi sin darse cuenta nació el Departamento de Competición: «Se fue montando a raíz de mi experiencia» explica. Fueron años vertiginosos que los llevaron a los Mundiales y al primer título. Si hoy Tombas tiene en su casa la última Derbi de Gran Premio, casi sin ninguna duda son las de los primeros títulos de Nieto las que más metidas tiene en el corazón: «Es que son las primeras que me dieron satisfacciones» recuerda «y eso que en aquellos tiempos era muy difícil, sobre todo por culpa de los materiales: los cojinetes, las bielas, teníamos problemas porque se nos rompían... Eran años en los que sus rivales eran las Ja-

mathi, las Kreidler, monturas preparadas por técnicos a quienes admira como pueden ser Jan Thiel o Joerg Moeller. También en esos años de las 50 y las 125 bicilíndricas, recuerda con especial cariño la 250 con la que Jansson ganó en Austria: «La sacamos y marcó la vuelta rápida y ganó la carrera. ¡Hasta Agostini vino a interesarse por ella! Luego con ella ganamos sin parar títulos de velocidad en España hasta que una vez nos la quemaron. Y aun con eso luego ganamos la carrera». Cuando estamos en plena conversación aparece Teresa, su mujer, la madre de sus cuatro hijos. Se impone escuchar la opinión de quien ha estado a la sombra, viendo las carreras en la televisión con la misma pasión que si fuese Paco el que pilotase: «Las carreras son muy duras, si sólo fuese una, pero no, son muchas... Él,

*Esos motores no tenían nada que ver con los que yo había trabajado, me aburrían, así que planteé la posibilidad de retirarme.*

**GENTE SOBRE RUEDAS**

en casa, siempre estaba tranquilo, se lo guardaba todo para sí, pero yo notaba muy a menudo cuándo las cosas iban mal, cuándo había problemas y muy especialmente al final, cuando no se ganaba...». A ello Tombas añade enseguida; «Es que cuando las cosas van bien todo es estuendo, pero cuando van mal siempre se buscan responsabilidades y esto es como en el fútbol, que la culpa es del entrenador» sentencia con cierto desencanto antes de añadir: «Tantos años con tanta responsabilidad que man mucho, se sufre mucho, han sido años de satisfacciones pero también de mucho padecer. Ahora esto es media vida...» dice con alivio. Jubilación anticipada no significa que ahora vayan a ver a Tombas tomando el sol en un banco de la plaza mayor de Lliçà de Munt, no. «Yo ahora lo que quiero es echarle una mano a algún joven, me han llamado de algún equipo importante, pero eso no quiero, sería volver a empezar. Yo lo que pretendo es ayudar a quien me lo pida, pero especialmente jóvenes, lo malo es que no hay dinero y en las

carerras todo cuesta mucho...». De momento Tombas da un consejo por aquí, otro por allá, dibuja un escape, «cosas para entretenerme», cosas para él sencillas pero que para otros son ayudas impagables. «Es que no puede estar parado» interviene Teresa, «el día que esté parado es que se habrá muerto» concluye, fatalista, la mujer a lo que Tombas apostilla: «Si no tengo trabajo, me lo busco». Y a fe que lo encontrará, tal vez preparando una Hondita para el Criterium, tal vez buscando la fiabilidad de la moto de Gran Premio que está en el recibidor de casa. Pero lo que es seguro es que seguiremos viendo a Tombas en los circuitos, donde siempre tendrá el consejo certero para todo aquél que se acerque en busca de ayuda. Si hoy pilotos como Nieto, «Aspar», Miralles o «Champi» no escatiman elogios en el hombre que hizo que sus motos volaran, nada nos impide pensar que en el futuro, un campeón, pueda decir con orgullo que es gracias a Tombas que consiguió sus primeros éxitos. ○

José Luis Aznar

**MAS ALLA DE LA REALIDAD**  
ALTAVOCES PARA AUTOMOVIL JBL

Para todos aquellos que buscan, ante todo, la más Alta Tecnología, JBL tiene su amplia gama de altavoces para el automóvil. Escúchela y viva sensaciones fascinantes con el sonido más puro de JBL: un mundo superior que va más allá de la realidad.



**JBL**

**GILERA CORSE 93**  
 En la presente temporada se ha optado por la juventud, los pilotos Casoli y Grazzini, los técnicos GianCarmela, Martini y Cruciani.



*Gilera prepara el '93*

# PASADO CON FUTURO

Gilera ha preparado la temporada 93 con entusiasmo tras el tanteo del pasado año. Saben que todavía no van a ser protagonistas absolutos, pero peldaño a peldaño siguen esa línea ascendente que se marcaron cuando volvieron a los Grandes Premios. Su pasado glorioso merece, sin duda, un futuro victorioso. En Arcore pudimos ver cómo lo preparan.



**TRADICIÓN**  
 Junto a estas líneas la revolucionaria Gilera 500 Quattro Cilindri de 1957 que logró el Campeonato Mundial pilotada por Libero Liberati.

**C**UANDO Libero Liberati consiguió el Campeonato del Mundo de 1957, la marca italiana dejó los Grandes Premios en una decisión conjunta con Moto Guzzi y Mondial. Desde entonces las motos de Arcore dejaron de brillar en el Campeonato del Mundo puesto que el intento de Geoff Duke que en 1963 logró que Giuseppe Gilera le prestase las arrinconadas 500 de cuatro cilindros se saldó con una

## REPARTO CORSE: EL SANCTA SANCTORUM

El «Reparto Corse» o Departamento de Carreras de Gilera está situado en Velate, localidad cercana a Arcore y ambas a veinte minutos de Milán. Es un edificio de reciente construcción, con 2.000 metros edificadas y en el que trabajan treinta personas. Es el Ingegnere Martini quien nos hace de cicerone en su «sancta sanctorum». El jovial y prestigioso ingeniero nos explica que son varias las dependencias que allí se encuentran y cuáles son sus distintas funciones. «Las más importantes son la oficina de proyectos -que no les mostraremos- dice con una sonrisa pícaro, casi de chiquillo travieso, el laboratorio electrónico, el departamento de motores con el banco de pruebas, el departamento de montaje, el de fabricación de piezas, el de elementos de carrocería y el de comprobación y verificación de calidad. No tenemos fundición propia y así cuando diseñamos una pieza



que deba construirse por ese procedimiento normalmente la encargamos en el exterior y luego, una vez hechos los prototipos, disponemos de la de Piaggio». En el departamento de carreras se construyen cuatro motos que son las que se emplean en las carreras, dos más que se desarrollan independientemente y que son las que sirven para la investigación y además se dispone de recambios como para construir cuatro motos más. Martini nos detalla cuál es el proceso de desarrollo de las motos: «Nosotros construimos el primer prototipo enteramente aquí, para ello disponemos de un taller equipado, aunque sobre todo la calidad

viene dada por la calidad de las personas que lo integran, mecánicos muy especializados. Una vez definido el prototipo hacemos fabricar todas las piezas en talleres externos mientras que somos de nuevo nosotros quienes hacemos el ensamblaje final». Pero antes de ese montaje las piezas suministradas por los talleres externos deben superar un severo control de calidad: «En ese control rechazamos muchas piezas, pero es que exigimos un nivel muy alto

de precisión porque en competición no se puede permitir el más mínimo error». Martini nos va mostrando todos los departamentos y sólo cuando en el de montaje ve con horror que los mecánicos tienen completamente desnuda una moto cuando nosotros llegamos con nuestras cámaras, se azora un tanto. Sin embargo, con unas dosis de «fair-play» a años luz del que harían gala en una situación similar los técnicos de una marca japonesa, prodigando sonrisas, consigue llevarnos a otro lugar. Hemos hecho fotografías, pero la cortesía de Martini bien merece que respetemos la intimidad de su bella 250 GFR.

**EN CASA GILERA**  
El amplio edificio de Reparto Corse situado en Velate a pocos kilómetros de Milán esconde el esfuerzo de una marca que quiere volver a estar en los podios del Mundial.

decepción y sólo el argentino Caldarella logró ser segundo en el Gran Premio de Estados Unidos de 1964 tras la MV de Mike Hailwood. No fue hasta el pasado año que Gilera volvió con fuerza al Mundial concentrando su esfuerzo en la categoría del cuarto de litro con Lavado y Ruggia como pilotos y con la idea inicial de un proyecto de cinco años de duración. Para la temporada que comenzará en el mes de marzo en Australia se han renovado muchas cosas en Arcore.

## CASI NUEVA

Para empezar, los cambios más notables han sido los humanos. Para pilotar las nuevas 250 GFR se han escogido dos jóvenes con talento: Paolo Casoli, de veintiocho años, con experiencia en las categorías de 125 y 250, y Alessandro Gramigni, florentino de veinticinco años y actual Campeón del Mundo del octavo de litro. También se han cambiado los mecánicos puesto que ahora «tenemos gente joven, capaz de adaptarse con más rapidez a las vertiginosas situaciones que se crean en las carreras en virtud de las más recientes aplicaciones tecnológicas» explica Oliviero Cruciani, el «team manager» del equipo. Si el gran responsable técnico sigue siendo el Ingegnere Martini, ahora se han definido con claridad las parcelas de poder entre él y Harald Bartol ya que durante la pasada temporada fueron frecuentes las tensiones entre ambos. Este año, Bartol es el responsable de los motores en los Grandes Premios, mientras que Martini es el «amo y señor en casa». Como responsable de Gilera Corse en los circuitos estará el ingeniero Romolo Ciancamerla.

Es evidente que la gran atracción es, sin embargo, la nueva moto. El Ingegnere Martini es quien explica a Motor 16 cuáles son los cambios y características más importantes. «La moto es enteramente nueva pero no es una revolución, son una multitud de pequeños detalles y mejoras. En el motor, un V-2 a 75 grados con admisión por láminas y válvula electrónica de escape APTS, lo más importante es que ahora el cigüeñal es de tres apoyos en lugar de cuatro. Hemos conseguido obtener cinco caballos más, pero sobre



todo disponemos de una curva de potencia que ha ganado más de quinientas revoluciones en alta: el motor ahora gira a 13.500 vueltas. Una novedad muy importante es que dado que ahora el reglamento permite que el carenado sobrepase en diez centímetros el eje de la rueda delantera, eso nos ha permitido rediseñar todo el frontal. En la actualidad es más afilado, pero sobre todo hemos redistribuido todos los elementos del puesto de control y hemos ganado peso porque nos hemos podido ahorrar soportes. También hemos hecho una entrada de aire tipo NACA en la parte inferior de la cúpula que mediante unos conductos que atraviesan el chasis llevan el aire a los carburadores. En cuanto al chasis lo más importante es que en la suspensión trasera ahora el basculante puede variar su punto de anclaje y hemos desplazado lateralmente el amortiguador para dejar un paso más amplio al escape, pudiendo así bajar el asiento del piloto». Para completar este repaso de novedades digamos que la suspensión delantera es también nueva, una horquilla Kayaba, los frenos son de carbono y el cambio mantiene el sistema semi-automático que permite ir subiendo de mar-

cha sin embragar, ni soltar el acelerador. Estéticamente, la nueva moto se aprecia mucho más estilizada que la anterior pese a que la decoración es similar.

Para Gramigni «el cambio de cilindrada es difícil, pero pienso irme adaptando progresivamente y tomarme las cosas con cierta calma» mientras que Casoli, un veterano en la cilindrada, confía en hacer una buena temporada y confirma que él y Gramigni estarán en igualdad de

condiciones. Es evidente que las pretensiones de Gilera son las de apostar a medio plazo y tras un año de iniciación con dos pilotos experimentados, ahora, con dos jóvenes, piensan sentar las bases para estar fuertes en próximas temporadas; lo cual, sin embargo, no significa que se conformen con ser meros comparsas. El glorioso pasado que encierran las vitrinas de Arcore no se lo permitirá. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar



**POCOS CAMBIOS**  
Como se aprecia en esta foto poco ha cambiado estructuralmente la actual Gilera de la presentada el pasado año. Destaca la similitud de toda la parte trasera, fabricada en fibra de carbono.

**A pesar de la ausencia de Carlos Sainz, el Rallye de Suecia contaba con una magnífica inscripción que hacía presagiar, como así ha sido, una emocionante confrontación que mantuvo a cuatro pilotos luchando por la victoria hasta el último momento.**

**Esteban Delgado**  
Enviado especial

**D**ESPUÉS de la victoria lograda por Didier Auriol en Montecarlo, Toyota tenía en Suecia su segunda cita con un siempre esquivo Campeonato del Mundo de Rallyes, a pesar de estar considerada como la máxima favorita esta temporada. Ove Andersson había tomado la decisión de sumar su equipo, el Toyota Team

minado por los pilotos suecos hasta 1981, año en el que otro piloto escandinavo, finlandés en ese caso, Hannu Mikkola rompió con su poderoso Audi Quattro esa hegemonía. Dos estrellas a las que se sumaban dos especialistas inscritos por el Toyota Team Sweden como Mats Jonsson, un perfecto conocido vencedor de la anterior edición además de haber conseguido el título nacional en seis ocasiones y Tomas Jansson, vencedor de la primera prueba del campeonato sueco esta temporada al volante de un viejo Celica GT-Four por delante de Jonsson. Jansson, al no ser piloto prioritario FISA, podía actuar como libre durante la prueba al poder sustituir turbo y transmisiones en cualquier momento y cantidad.

La oposición poco podía hacer a pesar de la cantidad y calidad de la misma. Después de los escauceos de los dos primeros tramos, Didier Auriol surgía en el tercero como un sólido líder después de batir nada menos



**HOGAR DULCE HOGAR**  
Mats Jonsson lograba repetir el triunfo del año pasado en el Rallye de Suecia tras un duelo épico con tres de los mejores pilotos del Mundial de Rallyes.

Europe, al presentado por el importador de la marca japonesa en el país escandinavo, dado su propósito de no acudir a Portugal a primeros de marzo, pudiendo así desplazar mejor sus huestes a Kenya en su ineludible cita anual con el Rallye Safari.

De esta forma, Juha Kankkunen volvía a tierras suecas después de cinco años de ausencia tras su triunfo en 1986 y su tercer lugar en 1987; mientras que Didier Auriol regresaba a un terreno comprometido para cualquier piloto del sur de Europa después de su no demasiado reconfortante experiencia en 1989, con un Lancia del Jolly Club, en la que solo pudo ser noveno en un terreno do-

que en 23 segundos el récord del año anterior ante la extrañeza del propio piloto francés. «Para mí los tiempos conseguidos por Didier Auriol no son ninguna sorpresa», declaraba Bjorn Waldegaard, cinco veces vencedor del Rallye de Suecia, a pie en esta ocasión y que, mochila al hombro, contemplaba la actuación de sus compañeros, «esta prueba ha dejado de ser para especialistas desde el momento en el que existen pilotos profesionales. Yo ya había apostado por Didier antes de la salida y sus tiempos corroboran mi predicción». Tras sus pasos, a escasos segundos y en posiciones tan cambiantes como el tiempo por aquellos lares, dos de



*Rallye de Suecia*

# EL CASO TOYOTA

sus compañeros, Juha Kankkunen y Mats Jonsson, y el piloto de Subaru, el joven escocés Colin McRae que ya fuera segundo en 1992.

La verdad es que el Rallye de Suecia no ha vuelto a ser el mismo desde 1986, último año en el que pudo ser trazado un tramo cronometrado sobre la superficie helada de uno de los lagos de la región. Este año la prueba se ha desarrollado en unas condiciones más difíciles que nunca, elevándose en ocasiones la velocidad hasta puntos incluso peligrosos. Sólo en cinco tramos el promedio del vencedor ha estado por debajo de los cien kilómetros por hora, llegando Colin McRae en los más de cuarenta y dos kilómetros de longitud del tramo de Likenas a 125 km/h de media. Si en 1990 el Rallye de Suecia tuvo que ser suspendido por la bondad del clima, en esta ocasión estuvo a punto de repetirse tal hecho. Con la nieve y el hielo ausente en numerosos tramos, incluso en la lejana ciudad de Falun, final de la primera etapa y próxima sede de los campeonatos nórdicos de esquí, los distintos neumáticos utilizados por los participantes fueron sometidos a una rigurosa prueba. Con las condiciones del terreno variantes, incluso en la anchura del trazado, pasando del hielo a la nieve y la tierra, bastaba efectuar un trazado diferente para encontrar toda esa variedad de condiciones en una misma curva. Todo ello complicado con el establecimiento por parte de la organización de un anexo prohibiendo todo tipo de asistencia en tres tramos siguiendo las recomendaciones de la FISA para reducir los medios necesarios y por tanto los costos de participación.

La primera víctima de toda esta situación, o sea el primero en sufrir un pinchazo, iba a ser precisamente el futuro vencedor de la prueba, el sueco Mats Jonsson que perdía casi un minuto en el sexto tramo. Peor suerte iba a tener tres tramos después el líder, Didier Auriol al perder una rueda de su Toyota: «Era una curva a derechas y de repente el coche se fue a la izquierda y directo a un barranco. Tuvimos suerte porque apenas quedamos a unos metros de unos árboles. Un espectador me dijo que había perdido una rueda y que el rallye se había acabado para mí. Pero yo seguí insistiendo en que me empujaran perdiendo sólo un minuto en explicarle eso. Finalmente, lo conseguimos y

**LUCHA EN VANO**  
La exclusión de Didier Auriol no empañó la actuación del piloto francés en las difíciles condiciones en las que se celebró la prueba sueca.



**BAJO CERO**  
Reunidos en la foto Gerd Pfeiffer, alias «Pepper», Maurice Gueslard y Ove Andersson discutiendo la situación. La duda planea sobre el Toyota Team Europe.



**LANCIA SIN PUNTOS**  
A pesar de ser cuarto con un Lancia HF Integrale de la escudería Astra, el finlandés Makkinen, no pudo sumar puntos para la marca de Turín al no estar inscrito por el equipo oficial.



#### HASTA EL ÚLTIMO TRAMO

Juha Kankkunen (arriba) y Colin Mcrae se disputaron la segunda plaza hasta el último tramo, en el que finalmente el piloto finlandés, aprovechando los múltiples problemas mecánicos del Subaru, arrebató al joven piloto escocés una segunda posición por la que había luchado denodadamente. Así el Toyota Team conseguía finalmente las dos primeras posiciones en el anómalo Rallye de Suecia.



llegamos al final del tramo. Sólo pido que si alguien se ha quedado con la rueda me la devuelva para saber qué ha pasado». Un total de dos minutos y cinco segundos perdidos en la prueba dejaban al piloto francés a 1m 51s del nuevo líder, Colin McRae, al final de la primera etapa. Una situación envidiable y conocida para el piloto escocés que tenía que sustituir la caja de cambios de su Subaru Legacy tras romper la cuarta velocidad, pero al que tan solo 17 segundos le separaban de un Juha Kankkunen no demasiado hecho todavía a su nuevo Toyota Celica, aunque siempre dispuesto a no desaprovechar los errores de los demás. Tanto Mats Jonsson, tercero a 1m 08s, como Auriol parecían descartados...

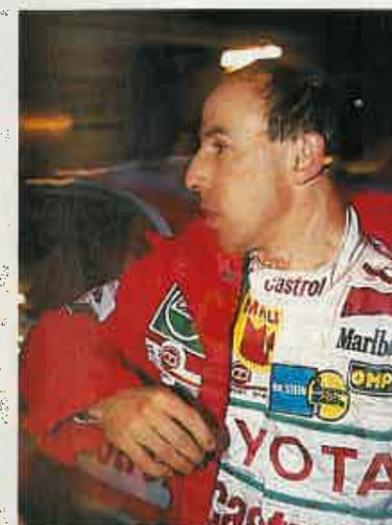
Sin embargo, al día siguiente todo se precipitaba de nuevo. En el primer tramo de la jornada, entre otros, pinchaba Juha Kankkunen que perdía 1m 28s respecto a su compañero Didier Auriol y Mats Jonsson que sumaba 49 segundos más de desventaja. De esta forma, el líder, Colin McRae veía cómo el primero de sus tres rivales, Juha Kankkunen se encontraba a 1m 42s, agrupados todos ellos en tan sólo doce segundos. Todo parecía resuelto entonces para el piloto de Subaru, pero en el siguiente tramo, un semieje se rompía a poco de tomar la salida y Colin «McCrash» (McTorta, traducción en versión libre) lo completaba únicamente con tracción posterior en su Subaru 4WD Turbo, perdiendo de golpe 2m 26s respecto al tiempo del mejor piloto y nuevo líder... ¡Didier Auriol!

«No lo tenemos tan mal ya que estamos cerca del líder. Los cuatro primeros estamos en treinta y ocho segundos y no hay tiempo para más consideraciones ya que estamos todavía al principio de la segunda etapa», declaraba poco después McRae en su asistencia. Durante cinco tramos Auriol lograba mantener el liderazgo hasta ser él mismo víctima también de un pinchazo en el que perdía 1m 13s, dejando la primera posición a compartir entre Mats Jonsson y Juha Kankkunen, debiendo finalmente el primero ceder terreno al piloto del Toyota Team Europe al observar en los tres últimos tramos de la etapa cómo subía la temperatura del agua de su motor y tener que cambiar la junta de culata en la llegada a Karlstad. Todo esto siempre con los cuatro pilotos agrupados en menos

### TRAMO A TRAMO



♦ **TODOS A PORTUGAL**  
Además de los equipos oficiales de Lancia (Carlos Sainz y Andrea Aghini), Ford (Mikl Biazon y François Delcourt), Subaru (Colin McRae y Alistair Allen como gran novedad ante la convalecencia de Ari Vatanen, todavía no recuperado del tremendo vuelco del París-Dakar) y Mitsubishi (Armin Schwarz y Mikael Eriksson), cabe destacar la presencia de Jorge Recalde y Alex Fiodo (Lancia-Astra), Bruno Thiry (Opel Astra GSI) y una interesante Copa FIA de grupo N con Carlos Menem (Lancia-Top Gun), Mohammed Bin Salayon (Ford Escort Cosworth) y Alex Fassina (Mazda 323 GT-R).



♦ **UN ANDORRANO EN SUECIA**  
Al volante de un Citroën AX GTI, el piloto andorrano Ferrán Pou participó en el Rallye de Suecia, aunque sin excesiva fortuna. Puroto que tuvo que abandonar por accidente en el sexto tramo, cuando iba mejorando sus tiempos tramo a tramo.

♦ **DE ESTRENO**  
En Suecia debutaron en el Campeonato del Mundo de Rallyes el nuevo Audi Coupé S2 que con su motor de 2.144 centímetros cúbicos turbocomprimido es el de mayor cilindrada visto en este tipo de competición; el nuevo Mazda 323 GT-R y el Opel Calibra 4x4, ya conocido de los aficionados españoles. Para otra ocasión queda la aparición al Citroën ZX 1.6V que debía haber sido conducido por Genoni Olsson.

♦ **ROTA NO CHI MINH**  
Tal era el nombre del decimotercero tramo ante las quejas de algunos pilotos el año pasado sobre las condiciones especialmente difíciles del mismo.

de medio minuto: Juha Kankkunen como líder, Mats Jonsson a 5 segundos, Colin McRae a 20s, con problemas de cambio al romper la marcha atrás y Didier Auriol a 28s al término de la segunda jornada. Increíble. En el primer tramo de la última etapa el piloto de Subaru obtenía una ventaja de 1, 3 y 4 segundos respectivamente sobre Kankkunen, Auriol y Jonsson. Sin embargo, aceite proveniente del motor iba cayendo sobre el colector de escape del Toyota Celica Turbo 4WD del francés Didier Auriol a causa de una bomba de aceite rota. La presión de aceite caía rápidamente y Auriol llamaba a su asistencia. Desgraciadamente para el piloto francés en el tramo de enlace hasta el si-

guiente tramo estaba prohibido todo tipo de intervención. «Te paras a mirar y ya tienes un comisario detrás», comentaba Per Eklund. Ya en la primera etapa habían sido descalificados dos pilotos por recibir ayuda externa, un piloto francés y el hermano menor de Colin McRae, Alistair al ser pillado «in fraganti» uno de sus mecánicos con un semieje para la transmisión de su Sierra Cosworth bajo el brazo. Nadie sabe cuál fue el tipo de conversación por radio entre Auriol y los dirigentes del TTE. En la salida del vigésimo tercer tramo, el piloto de Toyota pedía aceite a los espectadores antes del control. Alguien le entregaba una lata de aceite, pero era reconocido en el acto: Anders Kullang,



**NOVEDADES**

A pesar de la situación, el nuevo Audi Coupé conducido por el austriaco Sepp Haider, impresionó por la tremenda potencia de su motor, siendo por ahora el peso el mayor problema de cara a su competitividad en el Mundial. Debú también para el Mazda 323 GT-R conducido por el sueco Bjorn «Nalle» Johansson que lograba realizar magníficos tiempos en los diversos tramos.



**COMO LA NIEVE EN VERANO**  
Poco duraron los tres Ford Escort Cosworth inscritos por la escudería de Boreham y preparados fuera de la sede oficial para Wilson, Ericsson (en la foto) y Lindholm.



**SIN CALIBRAR**  
Los problemas de turbo y transmisión del nuevo Opel Calibra Turbo impidieron a el veterano Stig Blomqvist llevarlo hasta el final.



vencedor del Rallye de Suecia de 1980. Inmediatamente los comisarios le comunicaban que estaba descalificado. Auriol continuaba a pesar de todo deteniéndose en medio del tramo para repostar aceite y perdiendo más de tres minutos, siempre con la esperanza de la apelación interpuesta por el Toyota Team Europe después de comunicar oficialmente Bertil Klarin, Director de Carrera, su exclusión de la prueba por transgredir el artículo 3.5 del reglamento FIA del Campeonato del Mundo de Rallyes.

A partir de ahí y aceptada por Didier Auriol su exclusión por este motivo antes de retirarse definitivamente a dos tramos del final, la gran pregunta era qué iba ocurrir a partir de entonces. Todos los constructores habían presionado a la FISA para castigar duramente a quien se saltara esas normas, incluso con la pérdida de puntos de la prueba anterior. Afortunadamente para Toyota esas reglas deben aprobarse el próximo 18 de marzo en París, por lo que resulta poco probable que surta algún efecto el informe de los comisarios deportivos del Rallye de Suecia. Pero sin duda, lo ocurrido será un punto negro en la trayectoria del equipo de Ove Andersson sumada a las muchas incógnitas y preguntas faltas de respuesta surgidas en la última noche del Montecarlo, sobre todo tras las últimas declaraciones de François Delecour a la revista «Le Sport» con el titular «Me han robado la victoria».

En cuanto al no menos interesante desarrollo de la última etapa, Juha Kankkunen perdía el liderato ante Jonsson al tener que ir abriendo la carretera, aprovechando bien el sueco las indicaciones dejadas en la nieve por el piloto finlandés para situarse en primera posición. Colin McRae con la caja de cambios utilizada en la

**CLASIFICACIONES**

1º Jonsson-Backman (Toyota Celica Turbo 4WD), 4 horas, 49 minutos, 05 segundos; 2º Kankkunen-Piironen (Toyota Celica Turbo 4WD), a 13s; 3º McRae-Ringer (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 28s; 4º Makinen-Harjanne (Lancia HF Integrale), a 3m 46s; 5º Johansson-Olsson (Mazda 323 GT-R), a 8m 30s; 6º Eklund-Johansson (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 9m 30s; 7º Haldder-Wendel (Audi Coupe S2), a 16m 41s; 8º Backlund-Andersson (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 18m 25s; 9º Kytölehto-Kapanen (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 19m 19s; 10º Svan-Olsson (Opel Astra GSi), a 23m 00s.

**LIDERES SUCESIVOS**

TC 1, Jonsson, McRae, Kankkunen, Auriol, Eklund y Wilson; TC 2, Wilson; TC 3-8, Auriol; TC 9-12, McRae; TC 13-17, Auriol; TC 18, Jonsson y Kankunen; TC 19-23, Kankunen; TC 24-28, Jonsson

**MUNDIAL DE MARCAS**

1º Toyota, 40 puntos; 2º Mitsubishi, 23; 3º Ford, 17; 4º Subaru, 14

**MUNDIAL DE PILOTOS**

1º Juha Kankkunen, 23 puntos; 2º Didier Auriol y Mats Jonsson, 20; 4º François Delecour, 15; 5º Colin McRae y Massimo Biasion, 12; 7º Kenneth Eriksson y Tommi Makinen, 10; 9º Bjorn Johansson, 8; 10º Armin Schwarz y Per Eklund, 6.

**COPA FIAT GRUPO N**

1º Charles Spilliotis y Kenneth Backlund, 13; 3º J.B.Serpaggi y Jarmo Kytölehto, 10

**ABANDONOS**

TC 2, Malcom Wilson (Ford Escort Cosworth), accidente; TC 4, Mohammed Bin Sulayem (Ford Escort Cosworth, grupo N), cambio; TC 5, Mikael Eriksson (Ford Escort Cosworth), motor y Tomas Jansson (Toyota Celica GT-Four), motor; TC 18, Sebastian Lindholm (Ford Escort Cosworth), motor; TC 22, Stig Blomqvist (Opel Calibra Turbo), junta de culata; TC 23, Hannu Mikkola (Subaru Legacy), válvula; TC 27, Didier Auriol (Toyota Celica), motor

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Auriol	9	6	4	1	-	2
McRae	8	9	4	4	1	1
Jonsson	7	9	5	4	-	-
Kankkunen	7	3	10	3	2	1
Wilson	2	-	-	-	-	-
Lindholm	1	-	3	1	3	2
Ecklund	1	-	1	-	2	3
Johansson	-	3	1	3	4	8

primera etapa tenía de nuevo los mismos problemas con la cuarta velocidad, a pesar de lo cual lograba arrebatar a Kankkunen la segunda posición en el penúltimo tramo. Lamentablemente, una fuga en el intercambiador de su Subaru le obligaba a inclinarse ante el tricampeón del mundo en la última especial, colocando finalmente Toyota a dos de sus hombres en las dos primeras posiciones del Rallye de Suecia. ○

## La FISA se retracta

**D**ESPUÉS de innumerables contradicciones y todo tipo de comentarios, finalmente la Comisión de Fórmula I, celebrada recientemente en Londres, anunció por boca del presidente de la Federación Internacional del Deporte del Automóvil (FISA), dos medidas que si bien parecían conflictivas tenían este esperado desenlace: la escudería Williams, a pesar de no contar con el beneplácito de todos los constructores, participará en el próximo Mundial.



Por otro lado, otro de los puntos más espinosos, como era la concesión de las Superlicencias también ha sido solventado, y han sido otorgadas, finalmente, tanto al conflictivo Alain Prost como a Derek Warwick y Fabrizio Barbazza. Esto despeja muchas dudas respecto a las controversias mantenidas entre la organización federativa y «El Profesor», que una vez más ha salido victorioso de una prueba, y esta vez sin ni siquiera sentarse en su monoplaza.

Al margen de estas resoluciones, se aprobó otro paquete de medidas que entrarán en vigor desde el próximo Gran Premio de Suráfrica, entre las que destacan la limitación del número de neumáticos (ahora sólo siete juegos por coche y prueba), la reducción de 15 minutos en el tiempo de los entrenamientos oficiales, la desaparición de los muletos y la utilización de gasolina de tipo «comercial».

Todo esto a la espera de las posibles medidas restrictivas en cuanto a la utilización de las actuales sofisticaciones tecnológicas que se prevén para la próxima temporada correspondiente al año 1994.

A TODO GAS

## ROBERTS CON DUNLOP

**D**ESPUÉS de realizar unas exhaustivas pruebas con neumáticos Dunlop y Michelin, el equipo Marlboro-Roberts ha optado por la primera para calzar sus Yamaha, firmando un contrato que les unirá durante los dos próximos años. Según Roberts: «El nivel actual de tecnología de las motos de 500 cc. requiere mantener una estrecha colaboración entre los ingenieros de neumáticos, chasis y suspensiones. Por esto, Wayne Rayney y yo hemos decidido colaborar con Dunlop, que nos asegura un mayor esfuerzo técnico de desarrollo; éste es el mejor camino para la buena marcha de nuestro equipo.»



## LA PRIMERA DE TARRES

**L**A primera prueba del Campeonato de España de Trial, celebrada en Córdoba, se resolvió con otro triunfo del tetracampeón mundial Jordi Tarrés, que está teniendo un comienzo de temporada arrollador después de su cambio de marca. La llegada a Gas Gas parece haber reabierto las esperanzas del catalán para optar de nuevo al título mundial que se le escapó el año pasado. Su gran rival en la prueba cordobesa fue el jovencísimo piloto de Beta Marc Colomé; el tercero en discordia fue el santanderino de Montesa-Honda Amós Bilbao.



## COPA PORSCHE 968 CLUB SPORT

**P**ORSCHE España, con el objeto de dar cumplimiento a las sugerencias de sus clientes y amigos, ha creado la Copa 968 Club Sport, aunando a la competitividad unos reducidos costes para facilitar el acceso a la misma. Constará de seis carreras: el 23 de mayo en el Jarama, el 13 de junio en Montmeló, el 10 de octubre en Albacete, el 7 de noviembre nuevamente en el Jarama y finalmente el 21 de noviembre en Jerez. Queda todavía una prueba pendiente de confirmación. Pueden participar todos los pilotos amateur o profesionales con licencia de 1993 y el volumen de los premios rondará los veinte millones de pesetas, incluyendo primas de salida y llegada, premios por carrera y premios finales. Los vehículos serán 968 Club Sport de serie, con las necesarias opciones del diferencial autoblocante y la suspensión deportiva que deberán ser

adquiridos directamente en Porsche España para que se garantice un control técnico de las mismas. Los neumáticos serán slick de un único compuesto para todos los participantes; proporcionados por un solo fabricante: Yokohama. El precio del 968 Club Sport, subvencionado por Porsche España en aproximadamente un millón de pesetas, quedará sobre los 5.300.000 con IVA y transporte incluidos. A ese precio habrá que añadir los elementos de seguridad obligatorios por la FISA: cinturones de seguridad de seis puntos de anclaje, extintores y conjunto de barras antivuelco. El reglamento prohibirá realizar modificaciones sustanciales en motor, transmisión y peso para garantizar una competición igualada y a un coste razonable. Cada participante podrá contar con sus patrocinadores, aunque deberá llevar la publicidad oficial del Campeonato.

B R E V E S

♦ **PURAS ESPERA**  
Los contactos que mantenía Jesús Puras para disputar el Campeonato Mundial de Rallyes con Mazda no han fructificado por falta de presupuesto. Ahora el piloto cántabro intenta disputar el Campeonato de España con un Mazda 323 G4 N.

♦ **TRELLES AL MUNDIAL**  
El piloto uruguayo Gustavo Trelles disputará tres pruebas del Mundial de Rallyes (Argentina, Australia y España) con un Lancia Integrale de la Jolly Club con los colores de Repsol.



♦ **REGALDE CON ASTRA**  
El argentino Jorge Recalde ha fichado con la escudería Astra para disponer de un Lancia Integrale en algunas pruebas del Mundial de Rallyes incluyendo su colaboración con el Team de Mauro Praggiato en el próximo rallye de Portugal, y es probable que continúe en Grecia, Argentina y Australia.

ORGANIZA:

**PROFEXPO**

COLABORA:

Colaboran y Participan:

**MIC**  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

**MOPT**  
Ministerio de Obras Pùblicas y Transportes

Ayuntamiento de Madrid

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

Agencia de Medio Ambiente

# INVITACION

EXPOSICION DE ECOLOGIA  
Y SEGURIDAD EN EL FUTURO DE LOS MEDIOS  
DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Días 27 y 28 de Febrero 1993  
PABELLON DE CRISTAL  
CASA DE CAMPO - MADRID

HORARIO: de 10 a 20 HORAS

ESTA INVITACION ES VALIDA PARA CIRCULAR EXCLUSIVAMENTE  
EN EL AREA DE EXPOSICION DE NATUR MOVIL 93.

♦ **ASPAR SE DEFINE**  
El piloto valenciano Jorge Martínez «Aspar» está a la espera de recibir el Kit A para su Honda 125 cc., que probablemente tendrá a primeros de marzo. Por otra parte, ya ha confirmado su participación en el Open para en la categoría del cuarto de litro.

♦ **PONCE CON FORD**  
El piloto José M<sup>o</sup> Pons, después de diversas pruebas por Europa, ha optado por firmar un acuerdo con RAJ Sport, para participar esta temporada con uno de los nuevos Ford Escort Cosworth 4x4 del grupo A. Conservará su sede en el Rallye El Corte Inglés.



## MOTOS: JUNTOS PERO NO REVUELTOS

**S**ITO Pons presentó en el Circuito de Cataluña su estructura de competición para esta temporada. Se trata de dos equipos completamente distintos para las categorías de 500 y 250. En el medio litro, Alex Crivillé pilotará para el Marlboro-Honda-Pons, en el cual Santi Mulero será su jefe de mecánicos. Alberto Puig lo hará con la Honda del cuarto de litro para el Ducados-Honda-Pons con **Kel Carruthers** como responsable técnico. En ambos equipos figura

**Repsol** como co-patrocinador y sólo el propio Sito, Antonio Cobas y Manuel Burillo, el manager, formarán parte de las dos estructuras que contarán con camiones y *hospitalitys* separados. «Ambos pilotos van a luchar por el título» manifestó el propio Sito, que añadió: «**Alex** está a un paso de estar con los grandes y **Puig** (en la foto) va a contar por vez primera con una estructura acorde, por lo tanto está claro que el objetivo del equipo son los dos títulos».

## EL CORTE INGLES AL COMPLETO

**L**OS organizadores del **Rallye El Corte Inglés** ultiman ya los detalles de esta prueba que inaugura el Campeonato de España es-

te año y, además, es puntuable para el Campeonato de Europa, con coeficiente 10.

Todos los principales equipos nacionales están inscritos, con los nuevos coches de dos litros atmosféricos a los que obliga la nueva reglamentación. Borja Moratal (Peugeot 309), Luis Climent (Opel Astra) y Kiko Cima (Renault Clio), estarán en **Las Palmas** para buscar los primeros puntos en un Campeonato que se presenta más cerrado que nunca.

En cuanto a la participación de **pilotos extranjeros**, la escudería Drago está en negociaciones para lograr traer a esta prueba a Piero Liati, en la foto, (Integrale de la escudería ART), Cesar Baroni (Lancia Integrale de la escudería Astra), Ronald Holzer (Mitsubishi) y un equipo semioficial Lada, con el piloto ruso Sergey Kuzmichev.



♦ **DUNLOP EN PISTA**  
La compañía Neumáticos SP España (Dunlop) pondrá a disposición de sus clientes un servicio en pista en todos los circuitos donde se dispute el Campeonato de España de Turismo y seguirá suministrando un año más los neumáticos en la Fórmula Ford.

♦ **TOLEDO PARA EL DAKAR**  
Después de cuatro años de gestación, se ha dado carta blanca al Seat Toledo de Rald, del que ya hay una unidad lista y casi está terminada la segunda. De la construcción del coche se encargan los técnicos de Rald, bajo las directrices de Seat Sport, y se espera con que pueda llevar el motor Audi de cinco cilindros o el V8. El debut será en la Baja Portugal y se hará el resto del Campeonato de España, con una participación, aún sin definir, en el extranjero. José M<sup>o</sup> Servía será uno de los pilotos internacionales que el otro todavía no se ha confirmado.

## TODO LO ACCESORIO EN UN CATALOGO IMPRESCINDIBLE.

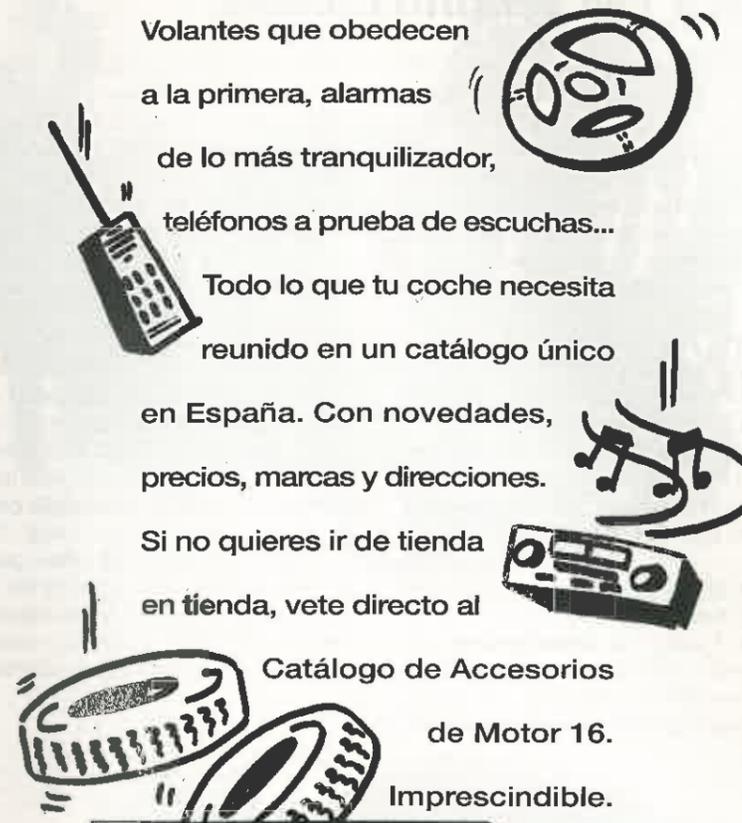
Volantes que obedecen a la primera, alarmas de lo más tranquilizador, teléfonos a prueba de escuchas...

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.

## De la velocidad y el sentido común

**L**OS jóvenes de ahora no ven el peligro» me decía el día de Reyes un señor mayor, testigo de excepción de un accidente en una calle céntrica. «Iba como un poseso, circulaba por lo menos a 140 kilómetros por hora, y claro, **pasa lo que pasa**, están locos.» Más tarde pude saber que tanto el frenazo a la desesperada, como el estruendo del aparatoso golpe junto con la rotura de cristales, habían multiplicado la sensación de velocidad en el subconsciente del asustado señor. El coche, como me confirmó la Policía Municipal, no había superado en ningún caso **los 60 kilómetros por hora**.

La obsesión por la velocidad, tanto por alcanzarla como por limitarla, no es nueva. Hasta 1896 el límite de velocidad en Inglaterra era de 6,5 Km/h en carretera y de 3,2 Km/h en ciudad. Los coches de aquella época tampoco daban para mucho más. Pero la cosa no terminaba ahí. Delante de cada vehículo a motor era norma obligada que una persona a pie anunciase con una bandera roja la inminente presencia de un coche.

Más o menos en la misma época, la creencia popular aseguraba que a partir de 100 Km/h la persona sentada al volante de un vehículo corría el peligro de **desintegrarse**. La pasión por la velocidad llevaría al hombre, a pesar de lo dicho anteriormente, a rozar en 1899 los 106 Km/h ¡con un coche eléctrico! Los «locos» capaces de emprender semejante de-

safío sin miedo a volatilizarse al volante se podían contar con los dedos de una mano.

Hoy, con las cosas bastante más claras y los pies más en el suelo, no hay carreteras suficientes para esos «locos» que han crecido como setas. El ciudadano medio ha perdido el miedo a la velocidad sin aprender a dominarla. Ha pasado de los 100 hasta los 200 Km/h en un suspiro y ahora el único peligro de desintegración sigue teniendo su origen en la velocidad, pero no en la de aceleración, sino en la de desaceleración brusca, o más claro aún, cuando un vehículo interrumpe su marcha repentinamente porque tropieza con algo o alguien que se interpone en su camino.

En esta **carrera de velocidad** entre fabricantes y autoridades -los primeros construyendo vehículos cada vez más veloces, aunque también más seguros, y los segundos limitando cada día más la velocidad máxima, sólo existe una postura realmente lógica, la del **sentido común**.

Saber correr cuando se puede correr, tener consciencia de los metros que hacen falta para parar un vehículo que rueda a velocidad elevada, conocer las reacciones del coche a la perfección, nunca perder el respeto a la velocidad, no bajar nunca la guardia y siempre, siempre, tener sentido común. Es el único camino para no «desintegrarse».

Andrés Más



SI 1 MILLON DE EUROPEOS HAN ENTRADO EN EL 106 POR 2 PUERTAS...



**Nuevo Peugeot 106 cinco puertas.** La potencia, la estabilidad, la maniobrabilidad, la economía, el increíble espacio interior, la línea y el estilo de Peugeot 106, han convencido y enamorado a un millón de europeos. Un millón de europeos que han entrado en el mundo del 106, por dos puertas. Ahora Peugeot lanza el 106 cinco puertas y el diesel para que muchos más europeos entren en él.

### GAMA PEUGEOT 106

DESDE **960.000** PTAS. (IVA, IMPUESTO MATRICULACION, TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS, VERSION CATALIZADA) Ó DESDE **10.600** PTAS./MES.\* EL PRIMER AÑO (14 CUOTAS) ENTRADA: 325.800 PTAS.



PEUGEOT 106. LA REVOLUCION DEL ESPACIO.



PEUGEOT

\*Ejemplo de Financiación Peugeot 106 XN (1.0 catalizado): PVP recomendado (IVA, Impuesto Matriculación y Transporte incluidos) 1.106.000 ptas. Entrada: 325.800 ptas. Cantidad a financiar: 780.200 ptas. Primer año (14 cuotas) a 10.600 ptas/mes; 3 años restantes (14 cuotas/año) a 19.106 ptas/mes. TAE 10,30%.

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

23 de febrero 1993

Núm. 488 • 350 ptas.

## LOS PRIMEROS DEL AÑO



Opel Corsa



Toyota Supra



Ferrari 348 Spider



Volvo 850 GLT S.W.



Ford Mondeo



Acción trepidante.  
Aceleraciones brutales.  
Emoción total.  
Así empieza el  
Campeonato del  
Mundo de Fórmula-1.

### Para empezar, de 0 a 200 Km/h. en 2,6"

Así arranca el más  
alucinante espectáculo  
del mundo. Siguelo de  
cerca con el Marlboro  
World Championship  
Team. A partir del 28  
de febrero, en el  
circuito de Kyalami,  
Sudáfrica.  
Ven donde está  
la emoción.



Ven, síguenos