

NOVEDADES



SALON DE GINEBRA

# Motor 16

2 de marzo 1993

Núm. 489 • 350 ptas.

*Volkswagen  
Golf Cabrio*



## 14 AÑOS DE ESPERA

**A FONDO**

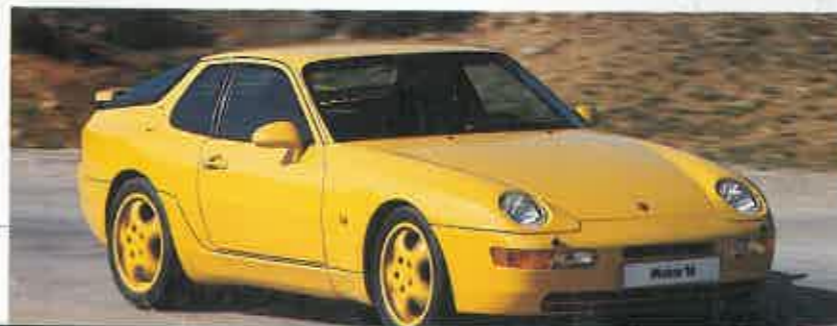


**ROVER 420 GTI**



**MAZDA XEDOS 6 V6 2.0 i**

**PORSCHE  
968 CS**



Coleccionable  
**DOSSIER**  
SUPERDEPORTIVOS

8 413042 641506 00489

# Empieza a cuidarte.

**Nueva serie 400** Ya ha llegado el momento de pensar en ti. Te mereces un coche que conducirlo sea todo un placer, pero que además se preocupe por ti. Por tu seguridad. Como la nueva serie 400 de Volvo. El deportivo 440 y el prestigioso 460 te ofrecen toda la seguridad que sólo Volvo puede dar, con posibilidad de disponer de la tecnología TRACS (control de tracción), ABS y AIRBAG. Entra en un mundo más seguro y más limpio. Porque los nuevos Volvo de la serie 400 además de pensar en ti, cuidan y respetan el medio ambiente donde vives, por delante de la legislación más exigente. Empieza a cuidarte. Seguro que te lo mereces.

**Volvo 440 GLT 2.0 L.** Equipamiento de serie: Dirección asistida. ABS. Climatizador manual. Luces antiniebla delanteras. Elevavinas eléctricos delanteros. Frenos de disco en las 4 ruedas. Llantas de aleación. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos. Cierre centralizado. Spoiler trasero. Ajuste lumbar asientos delanteros. Cristales tintados. Volante ajustable en altura. Cuatro altavoces y antena eléctrica. Altura ajustable en el asiento del conductor.

## NUEVO MOTOR 2.0 L.



**VOLVO**  
Respuesta segura.

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

### Motor 16



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

**Director:**  
Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M<sup>a</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Gallo, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Amat. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Moillerey (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Thcherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Poandera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corruchano y José M<sup>a</sup> Ormasábal.

**Director Gerente:** Simón Molero. **Marketing:** Jorge Durrego y Teresa Oama. **Director de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano.

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M<sup>a</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rus. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 72. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>a</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 9. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>a</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 11 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>a</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

ESTATA SEMANA



20  
Subaru  
Impreza

<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>6</b>
<b>SU CASO</b>	<b>16</b>
<b>AL VOLANTE</b>	<b>20</b>
Subaru Impreza	
Peugeot 306	<b>24</b>
Saab 9000 Aero	<b>28</b>
Pontiac Trans sport	<b>30</b>
<b>LO ULTIMO</b>	<b>32</b>
Novedades Volkswagen	
En directo con Japón	<b>36</b>
Seat Ibiza 5 puertas	<b>38</b>
Salón de Ginebra	<b>42</b>
<b>A FONDO</b>	<b>54</b>
Mazda Xedos 6 V6 2.0i	
Porsche 968 CS	<b>60</b>
<b>DOSSIER</b>	<b>67</b>
<b>A FONDO</b>	<b>76</b>
Rover 420 GTi	
<b>TECNICA</b>	<b>86</b>
Neumáticos	
<b>PRECIOS</b>	<b>93</b>
<b>MOTOS</b>	<b>118</b>
BMW: 70 años de Boxer	



24  
Al volante  
del  
Peugeot  
306

<b>OCIO</b>	<b>126</b>
Selección del	
Camel Trophy	
<b>DEPORTE</b>	<b>128</b>
Entrenamientos	
de Sainz en Portugal	
Ensayos del IRTA	<b>130</b>
A todo gas	<b>134</b>
<b>FIRMA DE LA CASA</b>	<b>138</b>

118  
Motor  
boxer  
BMW



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

**El límite lo pones tú.**



*Abróchate el cinturón y arranca. Siente el impulso de su increíble motor 16 válvulas que desarrolla 130 CV de extraordinaria potencia.*

**Fiesta XR2i 16V 130CV**

*Descubre sus envidiables prestaciones: de 0 a 100 km/h en sólo 8,1 segundos y hasta 200 km/h de velocidad punta.*

*Y disfruta de un equipamiento de serie que es*

*puro instinto deportivo: spoiler trasero y delantero con faros de largo alcance y antiniebla, volante y palanca de cambio de marchas en cuero, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, suspensión deportiva con barra estabilizadora delantera y trasera, tapicería exclusiva, asientos deportivos, radiocassette con frontal extraíble,...*

*Si no quieres privarte de nada, ven al Fiesta XR2i 16 V.*

*Sólo tú puedes marcar su límite.*



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

## Peugeot impone condiciones

**C**orren malos vientos en la **Fórmula 1**. Las deserciones de algunos de sus más renombrados participantes, sean pilotos como **Mansell** o **Senna**, motores como **Honda**, o patrocinadores (los **tabaqueros** por las normas dictadas contra ellos y los demás por la difícil situación económica mundial que estamos viviendo) han dejado a la especialidad en uno de los peores momentos de su historia, situación que, en contrapartida, ha dado a su «**hermana**», la **Fórmula Indy** americana, una repercusión mundial que nunca antes había llegado a tener, a pesar del renombre de las **500 Millas de Indianápolis**. La situación es tan grave que muchos ven en ella indicios de una no muy lejana desaparición, lo que sin duda sería dramático para el mundo del automóvil. Sin embargo, una noticia de última hora ha servido para que, por lo menos, exista una leve esperanza de un futuro mejor. Se producía en la península del **Sinaí**, un lugar insospechado, aprovechando la presentación del último producto de Peugeot, el **306**. Allí, **Frederic Saint-Geours**, director general de la marca francesa, anunciaba la participación de **Peugeot** en el campeonato del mundo de **1994**. Sin embargo, en Peugeot existen algunas reticencias de cara a la **Federación Internacional del Deporte del Automóvil (FISA)**



y por ello han puesto ciertas condiciones a su participación. Y no les falta razón para reaccionar así. En el pasado, los estamentos deportivos les jugaron sendas «**malas pasadas**» cuando estaban inmersos en los mundiales de **Rallyes** y de **Sport Prototipos** y esta vez no quieren que les pillen nuevamente en «**fuera de juego**»; la inversión necesaria para una participación con éxito en la «**fórmula reina**» es tan grande que las garantías por parte de la **FISA** tienen que estar a la altura del esfuerzo que, desde ahora, Peugeot se va a ver obligada a hacer. Y no es que pidan mucho, sólo estabilidad en los reglamentos, que lo que ellos hagan no se quede en «**agua de borrajas**» por uno de esos caprichos federativos que son tan frecuentes en los últimos tiempos. En esta ocasión, sin embargo, no parece que se vaya a dar una situación así, la **FISA** necesita a Peugeot, porque con su sola presencia la **Fórmula 1** podrá resurgir de sus cenizas.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

## FERRUCCIO LAMBORGHINI

**E**L día veinte, la ingratitud irreversible de una isquemia cerebral, puso fin a los 66 años de vida de Ferruccio Lamborghini. No murió con la pomposidad de un emperador romano, ni tuvo que soportar el llanto fácil de las mujeres; cerró el pacto con la vida sumergido en la soledad que siempre le había acompañado. Sincero como un hombre del campo, ingenioso como buen latino, amante del vino y de la belleza, dedicó toda su vida a ser un gran arquitecto de ilusiones. Aplicó la estética a la maquinaria agrícola, construyó los quemadores que mejor cocían el pan, y a principio de la década de los irrepitibles años sesenta, intuó que la más sofisticada tecnología automovilística, debía cerrar un pacto indisoluble con la belleza heredada de los maestros del **Rinascimento**. Bajo ese propósito, cobraron vida sus automóviles, que le costaron el endeudamiento. A pesar del talante disparatado que caracterizaba su idea al hacer frente a monstruos sagrados de la talla de Ferrari, Maserati, Porsche, Jaguar o Aston Martin, el **entrañable y diabólico** Ferruccio, escribió en la historia del automóvil uno de los párrafos más singulares con el **Miura**. Si en nuestros días se contemplan con admiración las colecciones en las que figuran un elegante Espada, el futurista Marzal, el sobrio Jarama, y el anguloso Urraco, en las décadas pasadas marcaron un hito, que situó a Ferruccio en el **Olimpo del automóvil**.



Ahora, todo forma parte de un pasado rebosante de ideas, y su apellido descansa impasible sobre motores de **Fórmula 1**, y bautiza la estética vulgar del Countach. Desde el sábado, el recuerdo cruza errante entre las cepas de sus viñedos de la apacible Umbria, y como decía Cossío, cuando alguien se muere, parece que sus cosas se quedan dormidas para siempre.



## INAUGURACION REAL

**L**A nueva fábrica de Seat en Martorell, donde se fabricará el nuevo Ibiza y el futuro Córdoba, ya está en marcha y ha sido su majestad el **rey Juan Carlos** el encargado de darle el banderazo de salida, procediendo a su inauguración oficial. Junto al Rey asistieron a esta puesta en marcha los presidentes de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, y de la Comunidad Foral de Navarra, Juan Cruz Alli, así como el ministro de Industria, Claudio Aranzadi.

En este acto oficial, Juan Antonio

Díaz Álvarez, presidente de la empresa española, destacó en su discurso la importancia de la nueva fábrica en el aumento de la competitividad y la calidad de los productos Seat. Por su parte, el presidente del Grupo Volkswagen, **Ferdinand Piëch**, aseguró que la nueva factoría es el símbolo de la integración de la marca española en el grupo que él dirige y «permite a Seat mirar con confianza el futuro, al dotarse de la capacidad de construir vehículos con un alto grado de eficacia».

## S E M A F O R O S

**Los coches de la Policía** de Logroño apenas pueden recorrer 20 kilómetros diarios porque no hay presupuesto para combustible y deben más de 2 millones a la estación donde repostaban. En Vigo, más de la mitad son inoperativos y no hay dinero para repararlos. La Policía española, o parte de ella, está en una situación lamentable, en lo que a vehículos se refiere. Extraño país éste en el que se destina más dinero a construir cárceles confortables que a hacer operativa a la Policía

**Un año más, Volvo** pone en marcha su concurso para encontrar al conductor más seguro de Europa. Un certamen que abarca a más de 150 millones de conductores de once naciones diferentes y que vuelve a poner de manifiesto el interés de la marca sueca por todos los aspectos relacionados con la seguridad. En cualquier concesionario de la marca pueden encontrar las bases para participar en este concurso que, en todo caso, ayuda a desdramatizar la conducción.

## B R E V E S

♦ **LA JUNTA CON SANTANA MOTOR**  
El presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chavez, ha asegurado que el organismo que preside mediará en el conflicto laboral por el que atraviesa Santana Motor. Así mismo, afirmó que las subvenciones, tanto del organismo autónomo como de la Administración Central, están ya en marcha y pueden rondar el cuarenta o cincuenta por ciento de la inversión que Suzuki considera necesaria para rentabilizar la fábrica de Linares.

♦ **MILLONES PARA VIGO**  
Citroën Hispania va a invertir



treinta mil millones de pesetas en su fábrica de Vigo para adaptarla a la producción de del nuevo automóvil que se piensa fabricar a partir de 1996. Las inversiones previstas empezarán a aplicarse este mismo año y el nuevo modelo que se producirá en la factoría viguesa será el sustituto del actual AX.

♦ **HONDA AMPLIA SU RED EN ESPAÑA**  
También Honda Automóviles España piensa realizar un importante decanato. El plan es invertir, durante los próximos tres años, tres mil millones de pesetas para duplicar los cuarenta concesionarios con que cuenta en la actualidad su red comercial. El objetivo final de esta medida es llegar en 1995 a alcanzar unas ventas de diez mil unidades de automóviles.

## HONDA CUSTOM

RESPONDIENDO al auge que en estos últimos tiempos están adquiriendo las motocicletas tipo Custom en todo el mundo, Honda presentará en el **Salón de Zurich** un nuevo modelo denominado VF 750 C. Es una elegante moto desarrollada por el departamento de diseño que la marca japonesa tiene en Estados Unidos y que recoge la idea de un modelo que había dejado de fabricarse hace años. La nueva custom cuen-



ta con un potente motor de **cuatro cilindros en V** que proporcionan una potencia de 88 caballos a 9.000 revoluciones. Este motor destaca principalmente por su elevada cifra de par, que convierte a esta moto en idónea tanto para su utilización en ciudad como en desplazamientos por carretera. Sus líneas responden a la más clásica concepción del **estilo americano** con profusión de cromados y una silueta compacta y alargada, que prima la comodidad y el confort. La nueva Honda VF 750 C será comercializada en nuestro país a lo largo del presente año.

### TRIBUNA

**Los hombres que rigen los destinos de nueve de las más importantes marcas de automóviles han efectuado recientemente algunas declaraciones que por su importancia merecen destacarse. Hombres y frases son las siguientes:**

**Louis Schweitzer (presidente-director general de Renault)**: «Nada que hablar sobre la vuelta a Estados Unidos. Renault es europea, con Europa como mercado nacional».

**Eberhard von Kuenheim (presidente-director general de BMW y presidente de ACEA)**: «Esperamos que los constructores japoneses no busquen resolver sus problemas comerciales en Japón desarrollando sus exportaciones hacia Europa... Una quiebra en Fiat o PSA entrañaría conflictos sociales y políticos. Los japoneses lo saben».

**George Simpson (presidente-director general de Rover)**: «No produciremos más que quince MG al mes. El MG no será, de hecho, para nuestro grupo más que una operación marginal».

**Philippe Guédon (presidente-director general de**

**Matra Automobiles)**: «Vendemos 300 Espace por día a pesar de que los estudios de mercado no preveían más que 45».

**Sören Gyll (director-general de Volvo)**: «Algunos han creído que Volvo ofrece los empleos de por vida. Muchos han cogido muy malos hábitos, no solamente en Volvo, también en muchas otras empresas suecas».

**Lou Hughes (presidente-director general de GM-Europa)**: «Las ventas en Gran Bretaña apenas sobrepasarán el 1,6 millón de unidades en 1993 (contra el récord de 2,3 millones en 1989) y el mercado alemán podría situarse en los 3,5 millones (contra los 4,2 millones de 1991)... Producir en el Reino Unido es más barato que en Alemania. Un Astra hecho en Inglaterra cuesta 574 dólares - unas 63.000 pesetas - menos que el mismo coche producido en Alemania. El absentismo en Gran Bretaña es

inferior, un cinco por ciento frente al diez u once por ciento de Alemania».

**Bob Eaton (presidente-director general de Chrysler)**: «El mercado americano pasará de los 13,1 millones de vehículos en 1991 a los 14,5 millones en 1993. Los japoneses perderán un punto de mercado suplementario en 1993 después de haber perdido ya un dos en 1992».

**Edzard Reuter (presidente-director general de Daimler-Benz)**: «Europa sufre sobrecapacidad... Es lamentable que se le hayan impuesto cuotas en Europa a los constructores japoneses. Esto les ha incitado a instalar fábricas aquí, lo que agrava la situación de sobrecapacidad».

**Jacques Calvet (director-general de PSA)**: «Si Mazda se instala en Europa estamos listos para proporcionarle motores».



## LOTUS INDEPENDIENTE

CIRCULAN especulaciones sobre la pretensión de Lotus, perteneciente a General Motors, de independizarse del yugo de la multinacional norteamericana. De acuerdo con fuentes cercanas a la gerencia de la marca, pulsadas por nuestro corresponsal Ian Adcock, se plantea un abanico. La primera podría incluir la compra de una parte importante de acciones por parte de los actuales directores, encabezados por el actual director gerente, **Adrian Palmer**, compra que incluiría Lotus Engineering, pero con una cláusula que permitiría a General Motors tener la primera opción de compra sobre cualquier elemento tecnológico que considerara interesante. Otras posibilidades son la compra liderada por el anterior presidente ejecutivo, Mike Kimberley, o la venta de la utillería de fabricación del Lotus

Elan a Malasia, Tailandia o Taiwan donde el coche se podría fabricar a un precio más competitivo. Otra opción aceptable, podría ser el interés de la firma **ASC**, más conocida por la realización de los Sabab descapotables, en la compra de esta utillería para devolver al Elan a la cadena de producción y, por último, quedaría la posibilidad de transferir la producción del Elan a la planta del Saturno, en Estados Unidos. El problema más delicado de estas opciones sería de dónde provendrían los motores. Con Isuzu prácticamente fuera del mercado de automóviles, rediseñar el Elan para implantarle otro propulsor resultaría costoso y dificultaría desde el inicio obtener beneficios. No hay que olvidar que, desde que **Mike Kimberley** dejó Lotus hace diecisiete años, ha estado residiendo en Kuala Lumpur, Malasia...

## EL SKODA FAVORIT CRECE

SKODA ha decidido aumentar la familia del Favorit iniciando la comercialización de una serie especial bautizada «**Sport**». Esta nueva versión equipa, como toda la gama Favorit, un motor de 1.289 centímetros cúbicos, con carburador electrónico y

catalizador de tres vías y cánister, pero se diferencia del resto de la gama por un **completo equipamiento** en el que no faltan llantas de aleación, cierre centralizado, cristales tintados, lavafaros, o radiocasete extraíble, todo ello por el precio de **1.165.000 pesetas**.



## BREVES

♦ **LAS IRREGULARIDADES DE LA GRUA**  
El Comisariado Europeo del Automóvil ha iniciado contactos con el Ayuntamiento de Madrid, por cuanto considera que la obligatoriedad de satisfacer los gastos de la grúa en el mismo momento de retirar el vehículo viola los derechos del ciudadano ante la Ley General Tributaria, que establece una notificación previa de la deuda y un periodo de pago voluntario.

♦ **ALZATI SUSTITUYE A DE TOMASO**  
Eugenio Alzati sustituirá a Alejandro De Tomaso al frente de Maserati, ante la grave enfermedad que ha sufrido el hasta ahora máximo responsable de la marca italiana y propietario del 51 por ciento de la compañía. Alzati es un milanés de 58 años que con anterioridad trabajó en el grupo Fiat y fue director general de Ferrari durante seis años.



♦ **RENAULT Y VOLVO, AL ALÍMON**  
En el marco de la alianza Renault-Volvo, se acaba de crear una sociedad conjunta con el fin de establecer una política única en sus departamentos de compras. En total, incluyendo la adquisición de bienes de equipo y proveedores industriales, los gastos de Renault y Volvo se elevan a 1,7 billones de pesetas, que serán absorbidos por la nueva organización, donde Javier Nebreda, director de Compras y Coordinador de Calidad Total de FASA Renault tendrá la responsabilidad de la organización internacional.

**Tokio**

Daniel Monteverde

► **MERCEDES Y MITSUBISHI**  
Los primeros productos desarrollados conjuntamente por Daimler-Benz y Mitsubishi serán expuestos en la feria tecnológica de Osaka. Se sabe que se trabaja en una caja de engranajes ultramoderna y un proceso metalúrgico inventado por Mercedes para reciclar coches. Por otra parte, Mercedes ha decidido no usar motores Mitsubishi en ninguno de sus vehículos europeos. El responsable de compras de Daimler-Benz, Gerhard Lienz, ha dicho que, ante el plan de reducción de personal de la firma alemana, la utilización de motores japoneses podría crear graves problemas laborales.

beneficios cayeron en el último semestre por primera vez desde 1992, se muestra confiado en que la mala racha pase pronto. Para ello quiere seguir reduciendo costes y, como prueba, su vicepresidente Masami Iwasaki muestra con orgullo la reducción de 61.200 millones de pesetas lograda de julio a diciembre de 1992 y añade convencido que «todavía se pueden hacer muchas cosas para reducir costes».



► **ENTRE LA GEE Y JAPON NO HAY SECRETOS**  
Un alto funcionario del gobierno japonés ha desmentido que exista un acuerdo extrarreficial entre la GEE y Japón para limitar las exportaciones de coches japoneses cuando el mercado esté a la baja en Europa. La finalidad del pacto secreto sería dar tiempo a los constructores europeos para reestructurarse y poder competir, en 1999, con los japoneses en el Mercado Único.

► **NO AL PROTECCIONISMO**  
Los japoneses han pedido a su gobierno que detenga el creciente proteccionismo en Europa y Estados Unidos. La reclasificación en camionetas de las furgonetas en Norteamérica y las peticiones europeas de que todos los vehículos nipones sean objeto de regulación, con independencia de dónde se fabriquen, son las mayores preocupaciones. El gobierno, por su parte, ha recomendado moderar las exportaciones, importar más componentes y trasladar plantas de ensamblaje fuera de Japón.

► **TOYOTA OPTIMISTA**  
El número uno nipón, cuyos

**Londres**

Ian Adcock

► **MERCEDES EN JAPON**  
Mercedes ha sido la primera firma europea que ha abierto un estudio de diseño en Tokio. Bajo la dirección de Olivier Roulay, que trabajó anteriormente en el Porsche 935, Fiat Tipo y colaboró en el nuevo Subaru Legacy, trabajan 20 personas y su funcionamiento es similar al estudio que tiene la marca en California. Desde Alemania, Bruno Sacco dirige todos los

estudios de diseño que realiza Mercedes.

► **UN PEQUEÑO INDIO**  
Maruti, empresa conjunta de Suzuki y el Gobierno indio, está desarrollando el Y2, un pequeño cinco puertas con motor de un litro, destinado a Europa. La producción comenzará el año próximo y se harán 70.000 coches anuales, de los que 50.000 serán exportados.



**DEMASIADOS CACHARROS**

EN 1991 circularon por las carreteras españolas alrededor de 8.500 vehículos destinados al transporte público con una antigüedad que supera los 18 años, según un informe de la Dirección General del Transporte Terrestre; dato que pone de manifiesto, una vez más, la urgente necesidad de introducir medidas más severas en el parque del transporte colectivo. Según esta Dirección, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en España hay censados 118.500 vehículos para el servicio interurbano de viajeros, que gestionan 76.196 empresas registradas, de las que más del 90 por ciento sólo dispone de un vehículo.

**A GOLPE DE GAS**

EL Consorcio de Transportes de Madrid también trabaja para reducir la contaminación, y por eso, en breve, se pondrá en marcha un proyecto, bautizado como **Ecobús**, para fabricar un autobús urbano que funcionará con gas natural prensado. En este proyecto, aprobado por la Comunidad Europea, participa la Comunidad de Madrid, Gas Natural, que suministrará el combustible mientras dure la prueba, e Iveco-Pegaso, empresa encargada de desarrollar el motor y formar a los conductores, según recoge el convenio de colaboración firmado por las tres entidades. El Ecobús se experimentará en **Madrid, Bilbao** y, probablemente, **Barcelona**, ciudades en las que rodará en condiciones normales durante un año.



**NO EXISTEN DOS CONDUCTORES IGUALES.**

Sólo aquellos conductores que saben apreciar el perfecto equilibrio entre prestaciones, seguridad y equipamiento son capaces de valorar lo que BMW proporciona: el placer de conducir.

Un placer que cada conductor interpreta de forma distinta. Por eso, ahora puede personalizarlo aún más con los Accesorios Originales BMW.

Un mundo de detalles creados con

la misma tecnología y estilo con la que fue diseñado su BMW, para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort además de facilitar su mantenimiento.

Y que usted tiene a su disposición en el BMW Shop System. Un innovador sistema de exposición y venta que encontrará en las Concesiones Oficiales BMW. Para facilitarle la elección de los accesorios más convenientes.

Utilice los Accesorios Originales BMW. Para que la expresión del placer de conducir tenga personalidad propia.

**Recambios y Accesorios Originales**



Algunos ejemplos: Sistemas de alarma y tornillos antirrobo, autorradios, alfombras, llantas de aleación, faros antiniebla, componentes aerodinámicos, elevallas eléctricas, radioteléfonos, kits de madera, volantes deportivos, sistemas portaequipajes, sistemas de enganche para remolque, asientos para niños...

BREVES

♦ **GM, CON PROBLEMAS DE CULATA**  
Aproximadamente 500.000 turismos, fabricados por General Motors USA entre 1987 y 1991, deberán ser revisados por un problema detectado en las juntas de culata de los motores de cuatro cilindros y que, según los cálculos de la casa de Detroit, podría afectar a unos 40.000 vehículos.

♦ **DE AVIS LEASE, A AVIS FLEET**  
La multinacional europea de alquiler y gestión de flotas de vehículos ha adoptado una nueva denominación, Avis Lease Fleet Services, con lo que pretenden reflejar con más claridad la totalidad de los servicios que presta y refuerza, al mismo tiempo, las señas de identidad corporativa de la empresa a la que pertenece desde hace aproximadamente un año: GE Capital Fleet Services.



♦ **LA NIEBLA ASUSTA A LOS ITALIANOS**  
Tras una serie de graves accidentes ocurridos en las autopistas transalpinas, se estudia implantar una nueva limitación de la velocidad máxima a 80 kilómetros por hora cuando la visibilidad sea inferior a 100 metros. Una intensa campaña de televisión concienciará a los Italianos sobre la nueva disposición, aunque las concesionarias de los autopistas tendrán dispositivos para informar a los automovilistas de las condiciones de visibilidad.



**LOS MAS GRANDES DE RENAULT**

RENAULT Vehículos Industriales acaba de presentar su nueva gama de productos, en la que destacan las mejoras mecánicas aplicadas en las cabezas tractoras Major y AE Magnum y la gama Maxter, una serie totalmente nueva que ha sido desarrollada y expresamente diseñada para su aplicación en obras. Con la gama Maxter se va a disponer en España de vehículos especializados para hormigoneras en varias versiones, volquetes 6x4 y 8x4 y distintos vehículos de tracción total. Dentro de la gama Major, la oferta de camiones rígidos no sufre modificación, mientras que entre las cabezas tractoras se crean dos nuevas versiones con la motorización «420» de 415 caballos.

Pero la principal estrella ha sido el lujoso AE Magnum 520, la cabeza tractora que incorpora el mejorado motor de 16,4 litros con turbocompresor que amplía su potencia de los anteriores 503 caballos a los actuales 530 caballos a 2.000 r.p.m. Se ha mejorado, de esta forma, un diez por ciento su capacidad de aceleración y se ha conseguido un notable incremento en la velocidad media de ruta.

Los precios de la nueva gama Renault de vehículos industriales se sitúa entre los 12 y los 14,5 millones en las diferentes versiones de la variante de obras Maxter, entre los 13,6 y 17,7 millones en los modelos Major y entre 15,3 y 17,9 millones en los potentes y equipados AE Magnum.

**CASI COCHES**

LA empresa TOP 5 S.L. comercializa unos parabrisas envolventes para proteger más eficazmente del frío y la lluvia a los motoristas. Se trata de los modelos Lluna y Bombolla. La diferencia entre ambos reside en que el segundo es de mayores dimensiones que el primero, aunque en casos se pueden acoplar unas prolongaciones traseras para proteger mejor al acompañante. Ambos se pueden adaptar a toda clase de ciclomotores y scooters e incluso personalizar, en todos los casos su montaje es algo sencillo que no precisa mano de obra especializada. La sujeción se efectúa sobre el manillar, de modo que gira con él y además se puede desmontar total o parcialmente cuando no se desea

usar. Están fabricados en plásticos flexibles y transparentes de alta resistencia y se les pueden acoplar accesorios como limpiaparabrisas, retrovisores, bandejas portaobjetos y radiocasete extraíble. El fabricante advierte que no se utilice en motocicletas que superen los 120 kilómetros por hora. Los precios de ambos modelos son de 34.000 y 45.000 pesetas respectivamente.



**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, elevavinas 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.

**CALIDAD Y PRECIO: JBL**  
Sin lugar a dudas, la marca californiana de altavoces JBL es una de las que cuentan con un mayor prestigio, ganado a pulso por su incesante investigación y la inmejorable calidad de sus productos. Ahora el importador en España acaba de presentar dos nuevas series de altavoces para automóvil que añaden el toque un poco más alto todavía. La serie **WT** significa un nuevo reto para esta marca americana, intentando combinar la más alta tecnología y el empleo de materiales altamente sofisticados con precios competitivos al alcance de un mayor número



de usuarios. Así se utiliza una geometría de cono expandida en el woofer, construcción del chasis del altavoz de viga transversal o en «I», productos sintéticos y adhesivos de alta calidad, bobinas de voz de cobre puro y con núcleo Kapton, para lograr la reconocida calidad y las altas prestaciones tradicionales de todos los productos JBL.

## PIONEER GAMA '93

**D**URANTE el mes de febrero se ha presentado en España la nueva gama de radiocasetes y aparatos de Hi-Fi para automóvil de la marca Pioneer, sin duda una de las más completas y avanzadas de las actualmente presentes en nuestro mercado.

Los técnicos de la prestigiosa marca japonesa han optado por renovar completamente la serie anterior introduciendo novedosas mejoras en cada uno de los modelos, principalmente de la gama media de radiocasetes.

Los modelos que integran esta completa serie fluctúan entre la relativa sencillez del modelo **KE-1700 B**, con un precio aproximado sin IVA de **22.000 pesetas** y la elevada sofisticación del **KEH-M9500 RDS** con un precio, también aproximado, de **93.000 pesetas**.

Como exponentes medios podemos destacar al **KEH-2500**, un radiocasete estéreo de alta potencia, sustituto del anterior **KEH-3430**. Entre sus funciones podemos resaltar una radio con ARC-5 multifunción, 24 presintonías, memorización de las mejores emisoras y búsqueda de presintonías. El casete con mecanismo M1, es autorreversible y tiene cabezal HP de doble acanalamiento. La potencia es de 2x25/4x15, con loudness y fader de potencia. Su precio estimado es de **34.400 pesetas**.

En la parte más alta de esta gama destaca el **KEH-M8500 RDS** un radiocasete con control de CD,

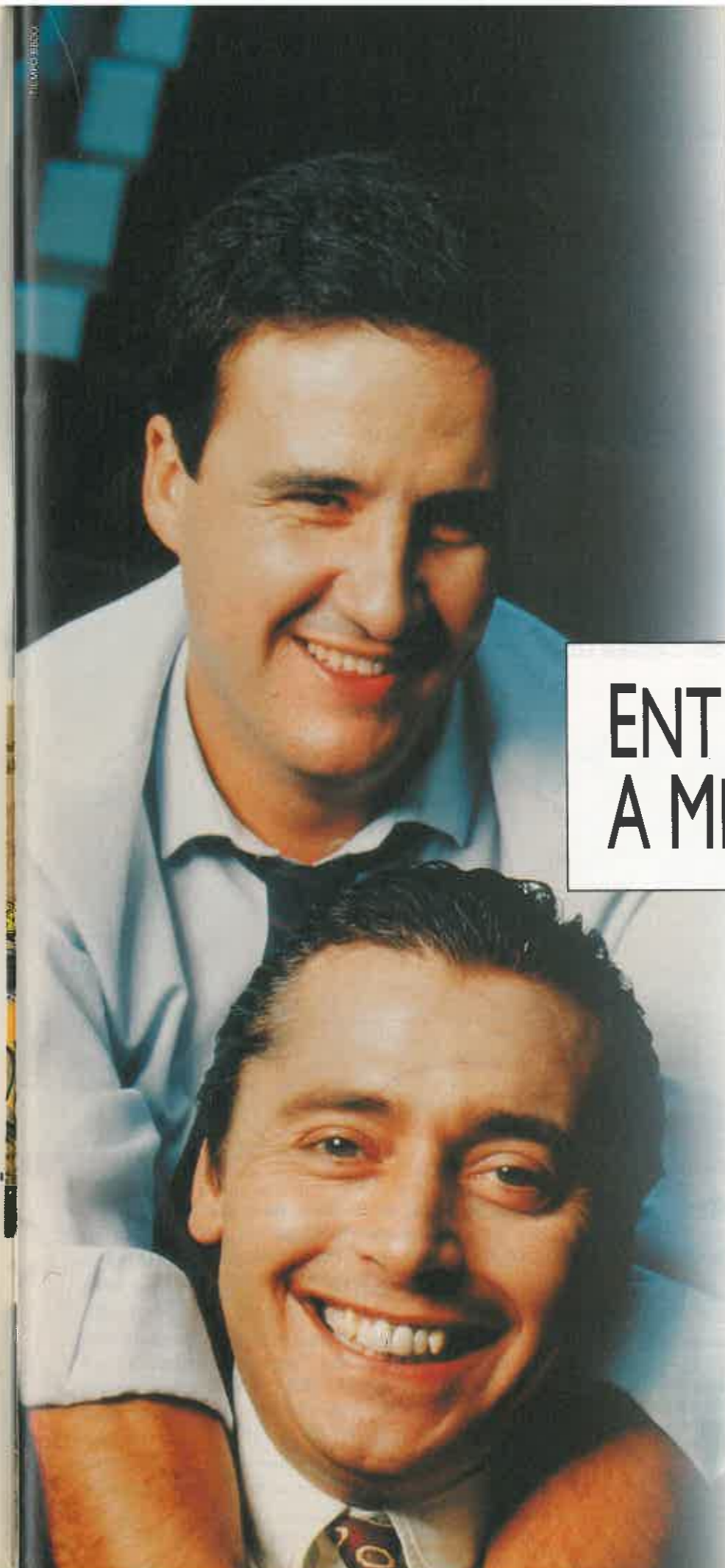
sustituto del anterior **KEH-M8300 RDS**, al que se le han introducido algunas mejoras como el RDS/ EON, ARC-6 con Fuzzy-Logic, doble fader, mute para teléfono y una potencia de 4x30 W.

En el apartado radio se ha mejorado el seguimiento de la red



*En la nueva gama media de radiocasetes Pioneer se han introducido algunas mejoras. Arriba el KEH-2500 y bajo él, el más sofisticado KEH-M8500 RDS.*

de emisoras y en el casete se introduce un nuevo mecanismo de transporte de cinta Full-Logic, cabezal HP de doble acanalamiento, Dolby B, cambio cintas de metal automático, búsqueda de canciones, saltos de espacios en blanco y ATSC. El control de CD múltiple con capacidad de 6 a 12 discos tiene búsqueda manual de pasajes musicales, búsqueda de número de disco, búsqueda de canciones, repetición, reproducción aleatoria y reproducción del programa ITP. El precio recomendado por la marca en nuestro país es de **80.865 pesetas** sin IVA.



# EL LARGUERO

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

Cada noche José Ramón de la Morena entra a fondo en la actualidad deportiva. Con buen humor, sin perder las formas. Y el toque de Michael Robinson:

## ENTRA EN JUEGO A MEDIA NOCHE.

el último fichaje. Cada día, a media noche, entra en juego en El Larguero. De 0:00 a 1:30, en la SER.



DONDE HAY QUE ESTAR

## Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

### RANGER

COMPUTER ALARM

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





### HYUNDAI PONY

**D**ESEO comprar un Hyundai modelo Pony 1.5 GLS 4P. y antes de hacerlo quisiera conocer su opinión al respecto. Les quedaría muy agradecido si pudieran hacerme alguna sugerencia que me permitiera tener información fiable, pues tengo algunas reticencias por tratarse de un modelo de importación, no muy conocido y con las desventajas de un suministro de piezas de importación siempre lento y caro.

**N. Hernán**  
Guadalajara

**R.-** Probamos el Pony en el número 475 de nuestra revista y nos encontramos con un vehículo con tres años de garantía o cien mil kilómetros, un equipamiento muy completo y un precio muy atractivo. No nos gustó tanto la habitabilidad o la capacidad del maletero, pero eso es cuestión de montarse en el coche y comprobar «in situ» si cubre sus necesidades. En cuanto al tema recambios, no debería haber problema, dado que es uno de los temas mejor cuidados por esta marca coreana.



### TRIANGULO SALVAVIDAS

**E**N un viaje reciente que realicé con toda mi familia un triángulo señalizador de avería salvó nuestras vidas. En una carretera de segundo orden, un accidente obstaculizaba toda la vía pasado una curva a la

que se llegaba a una velocidad razonable tras una larga recta. Gracias a Dios, un triángulo situado estratégicamente antes de la curva, señalizaba con acierto el obstáculo, obligando a aminorar la marcha y salvándonos de un accidente. No soy amigo de llenar el maletero de objetos inservibles, sin embargo creo que voy a reservar una esquineta para este aparato.

**Martín Zhuller**  
Andorra



### SE CANSAN LOS PILOTOS

**M**E pregunto si un piloto de F-1 se cansa mucho en cada carrera. Recuerdo haberlos visto bajar del monoplaza sudando, pero nada más. Podrían contestarme si es cierto que pueden llegar a desmayarse.

**Carlos Montilla**  
Granada

**R.-** Un piloto de F-1 no solamente se cansa sino que llega a perder hasta ocho kilos por carrera. La causa principal de esta pérdida es la deshidratación, entre otros motivos, ya que deberían beber unos tres litros de agua y solamente llevan medio. Las fuertes aceleraciones y desaceleraciones, unidas al fuerte calor de los circuitos y junto con la tensión provocada por la carrera termina a veces por provocar incluso desmayos en cuanto se ponen en pie.

### TEMPERATURA DEL AGUA

**T**ENGO un VW Golf GTD en el que salta muy tarde el electroventilador. La temperatura del agua sube lo suficiente como para tenerme preocupado. He llevado el coche al taller pensando en que no funcionaba bien, pero me han dicho que no me preocupe, que no llega a subir peligrosamente. ¿Qué puedo hacer para estar más tranquilo?

**Andrés García**  
Huelva

**R.-** Puede usted hacer dos cosas. Por un lado podría cambiarle la electroválvula para que el ventilador salte antes, en cuanto comience a subir la temperatura. Por otro lado, puede montar un interruptor para accionar manualmente el ventilador siempre que lo crea necesario.

### TAXISTAS O MAFIA

**L**EGABA tarde al aeropuerto y mi avión debía estar a punto de salir. Tomé la curva de entrada demasiado deprisa y volqué aparatadamente justo donde los taxistas de internacional se reúnen en esas largas colas que vemos siempre. Cual no sería mi sorpresa cuando la persona que venía conmigo vio como uno de los taxistas cogía mi cartera del suelo a la vez que otros nos ayudaban. Cuando le pedí que me la devolviera, negó que él la hubiese cogido y medio sangrando tuve que pegarme con él para conseguir sacarsela, por supuesto ya sin el dinero... Policía, demás taxistas y otros conductores asistieron a este espectáculo triste y propio de un país tercermundista.

Sé que pagan muchos por unos pocos, pero también se pueden quitar licencias ¿o no?

**M.P.**  
Madrid



### QUERIDO SALON

**Q**UISIERA que este año el Salón de Barcelona fuera más bonito que nunca. Me gustaría, por ejemplo, que Podadera, ese genial artista que descubristeis para nosotros, presentase un prototipo, o que las marcas como Seat, Peugeot o Renault también lo hicieran. Factor sorpresa, esa es la clave. Presentación de nuevos modelos sin enseñarlos a la prensa antes del Salón. A Volvo le tendrían que dar un doble semáforo rojo por su ausencia sin justificación.

**Paco Linar**  
Sevilla

# ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Es el triunfo de una unión perfecta. El instinto competitivo de ALFA ROMEO, junto a la tecnología del más alto nivel han dado como resultado un automóvil que ha superado todas las previsiones: el **ALFA 155**. Es la unión de un instinto más seguro, más fuerte, con los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V,

Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, habitáculo con alta capacidad de protección. Todo ello para disfrutar, con

dos años de garantía\*, del auténtico placer de conducir. Así es el ALFA 155. Instinto y tecnología.

VERSION ALFA 155	P.V.P.
1.8 T.S. 129 CV	2.194.000
1.8 T.S. "L" 129 CV	2.500.000
2.0 T.S. 143 CV	2.650.000
2.5 V6 166 CV	3.495.000
Q4 190 CV	4.200.000

P.V.P., IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Todos los versiones están catalizadas



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.**

\* Por iniciativa de los Concesionarios, un año de garantía contractual más el segundo año de Superprotección (mismas condiciones que la garantía contractual o hasta 70.000 Kms.). Además, dos años gratis de ALFA CONTACT (Asistencia en Carretera).

**SI QUIERES PILOTAR...  
SI TIENES MAS DE 15 AÑOS...  
SI TU META ES LA FORMULA 1...**

**...Infórmate**



**VI COPA CITROËN AX**

*La más extraordinaria Fórmula de iniciación del mundo.*



Pide información en tu Concesionario Citroën más próximo o escríbenos a Citroën Competición, Valportillo 1, nº 1. Polígono



Industrial de Alcobendas. 28100 Madrid, y te informaremos de cómo hacerte un gran campeón a bordo de un Citroën AX GTi.

*Subaru Impreza*

# EMPUJE ORIENTAL

**En Ginebra ha tenido lugar la presentación internacional del nuevo Subaru Impreza, un coche que se encuadra dentro del segmento medio ubicado justo por debajo de su hermano el Legacy. A España llegará a finales de mayo o en junio, sólo en versiones con tracción total.**

**S**E trata de un vehículo con una longitud de 4,35 metros y una anchura de casi 1,70. Para hacerse una idea, un Fiat Tempra, un Hyundai Lantra o un Seat Toledo tienen unas dimensiones parecidas. Sin embargo, en el coche japonés no se ha buscado un gran volumen para equipajes -como sí ocurre en el Toledo- y los ingenieros orientales hacen más hincapié en

las plazas traseras. El Impreza se va a comercializar en dos tipos de carrocería de cuatro y cinco puertas. La primera es la clásica de tres volúmenes y cuatro puertas y la segunda es un curioso familiar de cinco puertas que destaca por un diseño compacto y que no parece el típico modelo *station-wagon*. Ya que hablamos de diseño, la marca dice que la línea de la berlina está inspi-

rada en el cuerpo de una cigüeña o pájaro similar al batir las alas; sea lo que fuere, lo cierto es que si miramos las fotos de perfil de dicha carrocería, se observa una línea curva descendente en el techo. El modelo familiar no tiene lógicamente igual diseño y conserva las mismas dimensiones que la carrocería tipo tres volúmenes.

El nuevo Subaru es un tracción



**BUENA TERMINACIÓN**  
Como es habitual en los coches japoneses, el acabado no tiene pegajosidad y es correcta la calidad de materiales. En la foto de la derecha se observa el modelo GL con cambio automático. Abajo, el cinco puertas con la palanca para las reductoras situada al lado del freno de mano.



delantera pero todas las unidades que llegarán a nuestro mercado, tanto de cuatro como de cinco puertas, serán con tracción total. El im-

## FICHA TECNICA

1.8 4WD

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en oposición
Cilindrada (c.c.)	1.820
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	103 CV / 5.600
Par máximo / r.p.m.	15,0 mkg / 4.400
TRANSMISION	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asis. (op)
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos Vent./Lambor.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.130
Largo/ancho/alto (mm)	4.350 / 1.690 / 1.415
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	n.c.
Velocidad Máxima (km/h)	180
Consumo Urbano (l/100 km)	10,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,9



portador español quiere apostar fuerte en este terreno, a pesar de que nuestro país no es el idóneo para un cuatro ruedas motrices, y razones no le faltan. La primera y

fundamental: un coche con tracción a las cuatro ruedas es más seguro independientemente del estado de la carretera que uno con sólo dos. El sistema de transmisión es permanente a las cuatro ruedas y con una palanca para reductoras en el Impreza de cinco puertas, como lleva el Legacy familiar que se vende aquí. Es un sistema sencillo, sin mandos para el bloqueo del diferencial, pero efectivo.

En cuanto a la mecánica, Subaru sigue prefiriendo los motores de cilindros horizontales opuestos; uno de sus argumentos para tal elección es la menor vibración con relación a un cuatro cilindros en línea. De las dos versiones previstas de 1.600 y 1.800 centímetros cúbicos, a España sólo vendrá la segunda. Es un motor de cuatro cilindros y cuatro válvulas por cilindro que desarrolla una potencia de algo más de 100 caballos. No han querido una potencia elevada, por eso tiene un solo árbol de levas, y sí una mejor respuesta a bajo y medio régimen. La velocidad máxima oficial es de 180 kilómetros por hora en el berlina y unos cuantos menos en el familiar. Por lo que se refiere a los

## AL VOLANTE



**DISEÑO COMPACTO**  
La carrocería de cinco puertas conserva las mismas dimensiones que la berlina. No es el típico familiar de gran tamaño.



**CILINDROS OPUESTOS**  
Subaru es de los pocos fabricantes que mantienen motores «boxer». El 1.8 es el único que se venderá en España. El maletero puede ampliar su capacidad al abatir los asientos traseros.

consumos, el Impreza 1.8 4WD gasta 10,7 litros cada cien kilómetros en ciudad, 6,8 a 90 y 8,9 a 120 kilómetros por hora; en el cinco puertas las diferencias son mínimas. Tanto las prestaciones como los consumos no son muy brillantes por el incremento de 100 kilos que supone la tracción total respecto a la delantera.

El primer contacto con el Subaru Impreza 4WD en un recorrido de unos doscientos kilómetros por carreteras suizas nos ha causado una buena impresión. Incluso por tramos con algo de nieve, el comporta-

miento resultó muy neutro en todo momento gracias a la tracción total y también por los neumáticos de invierno, que son los habituales en esta época del año.

Con un aspecto más funcional que lujoso, el Impreza está bien acabado y la calidad de los materiales es correcta. El coche puede llevar elevadas eléctricas en las cuatro puertas, cierre centralizado y dirección asistida. Como en la mayoría de coches nuevos aparecido recientemente, el Subaru incorpora barras de protección en las puertas para mejorar la seguridad

del habitáculo y se ofrecerá el airbag, llamado SRS por la marca japonesa, en opción. Tampoco será de serie el sistema antibloqueo de frenos. El precio pensado por el importador es del orden de 2.500.000 ó 2.700.000 pesetas, según el equipamiento. Las previsiones de venta son de seiscientas unidades este año y para mediados del año que viene está previsto el Impreza Turbo 4WD, modelo que en la versión de competición sustituirá al Subaru Legacy en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

○  
J.G.

**N**O cabe duda, se trata de un Peugeot. La fórmula vuelve a utilizarse en el nuevo modelo con muy pocas variaciones. La imagen de marca gana la partida a cualquier atrevimiento en las líneas maestras, no está el mercado para correr riesgos y a la marca del león no le ha importado que el parecido con los pequeños 106 y 205 pueda hacer peligrar el éxito del recién lle-



gado. Pero lo cierto es que el nuevo modelo es esencial para Peugeot en Europa y han echado el resto en muchos aspectos. De hecho, la inversión realizada de 112.000 millones de pesetas (de las cuales 76.000 millones se han invertido en herramienta industrial), habla por sí sola de la revolución tecnológica que en este momento tiene lugar en la empresa «por culpa» del 306, el niño mimado. El objetivo está en conseguir para el 306 el nivel de calidad de los mejores constructores de Europa y duplicar la penetración en el segmento M1, el de los vehículos de cuatro metros, respecto al 92. Pero hablemos del recién nacido, un 306 que por ahora sólo en versión cinco puertas, llegará a nuestro país el 5 de marzo.

Para ir haciendo boca se pondrán a la venta tres motorizaciones y dos acabados. Se prescinde de la terminación más sencilla, de las versiones XN para, por ahora, ofrecer dos XR con motores de 1,4 y 1,6 litros y dos XT con mecánicas de 1,6 y 1,8 litros. Los precios, entre 1,7 y 2,1 millones de pesetas, superan por poco la media de sus rivales más

**UN 205 GRANDE**  
Sin puntos de referencia el parecido con sus hermanos pequeños es muy grande.



*Nuevos Peugeot 306*

# INCONFUNDIBLES

El sustituto del 309 no pasa desapercibido. Ya sea por su parecido con modelos ya existentes dentro de la marca, o por sus líneas suaves y modernas, el 306 es inconfundible. Es lo que Peugeot pretendía y lo ha conseguido, un coche versátil de tipo medio con un aire muy familiar.

## AL VOLANTE

directos, incluido el Citroën ZX, aunque no llegan a las cantidades de los Golf, claramente más caros.

Desde el primer momento, los nuevos 306 nos han sorprendido por la extraordinaria rigidez del conjunto, su comportamiento rutero y su facilidad de conducción. El aumento en 4 centímetros de la distancia entre ejes respecto al ZX ha permitido a los técnicos del grupo PSA ganar unos litros en el depósito de combustible y sobre todo, suavizar el comportamiento ya de por sí noble del Citroën. La suspensión se ha encomendado al conocido y eficiente pseudo McPherson delantero que Peugeot estrenó en el 205 GTI y en la parte trasera, a un conjunto de brazos tirados, barras

merosas críticas hacia otros modelos de la marca, la rueda de repuesto se mantiene a la vista bajo el maletero y sin la suficiente protección. El acabado, en general, es correcto, destacando el moderno y armonioso diseño del salpicadero aunque en las versiones XN y XR se abusa demasiado del plástico y en todos ese diseño funcional y envolvente penaliza ligeramente el tamaño de las salidas de aire.

La correcta insonorización cuya masa total se aproxima a los 35 kilogramos, junto con los 4.000 puntos de soldadura en el ensamblaje de la carrocería, aportan una marcha especialmente silenciosa y agradable. Aunque el nuevo motor de 1,6 litros y 90 caballos resulta el

### CUIDADO

En las versiones XT, los acabados son de lujo. La guantera de arriba va forrada. El volante no acompaña en el diseño a los nuevos interiores.

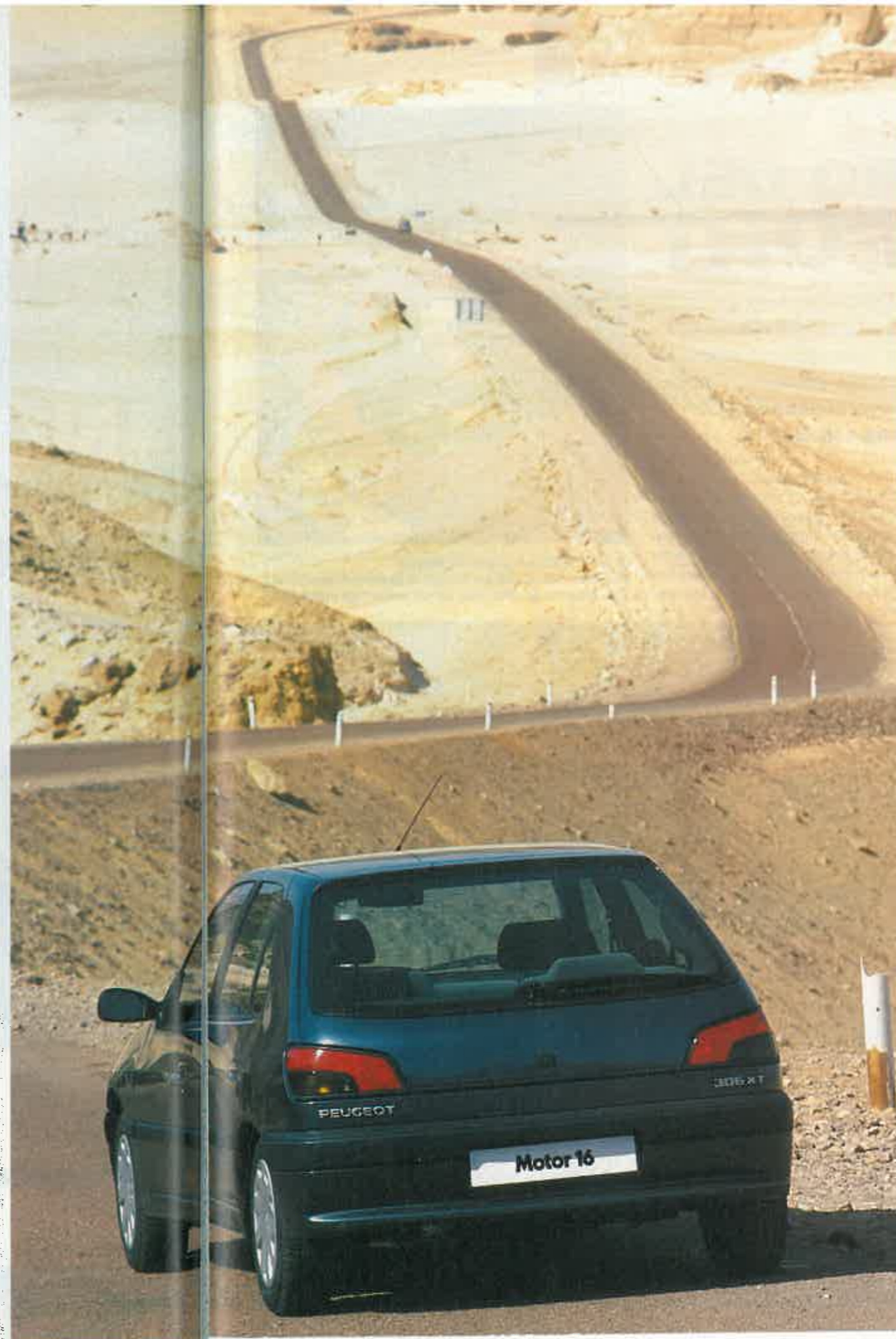
**ÁGIL Y EFICAZ**  
En las pistas que atraviesan la península del Sinaí, el 306 nos demostró su buen hacer en cuanto a comportamiento y comodidad de marcha.

estabilizadoras, barras de torsión y amortiguadores inclinados que recibe al igual que el ZX un sistema direccional que ayuda a conseguir un comportamiento noble y efectivo. El volante, aunque desentona en cuanto a diseño con el conjunto moderno del cuadro de instrumentos, es regulable en altura en todas las versiones y acabados.

En relación al 309 se ha ganado en habitabilidad, aunque el maletero se haya mantenido con prácticamente el mismo volumen útil. Los asientos nos siguen pareciendo blandos en exceso, aunque hay que resaltar que se ha alargado la longitud de la banqueta y sujeta mucho mejor las piernas. El respaldo del asiento trasero se abate por partes sin tener que pagar por ello aparte en los XR y XT. Y a pesar de las nu-

más equilibrado (ver prueba a fondo en Motor 16 nº 485), nos pareció más que interesante la respuesta del 1.4 de 75 (utilizado en los 205 y 309) y algo decepcionante el, por ahora, más potente, de 1,8 litros y 103 caballos (utilizado también por el 405 o el ZX). Esperemos que en unidades algo más rodadas esta última sensación se desvanezca. En general, los desarrollos son adecuados mientras que la quinta marcha sólo se inserte una vez lanzado el coche y sin que medie ningún repecho. La contrapartida de esta larga relación, se encuentra en unos consumos más que razonables.

El 306 frena bien, con un recorrido de pedal adecuado y un tacto agradable. Se ofrecerá un ABR Bendix de dos captores en las motorizaciones 1.4 y 1.6, mientras que el



**BUENOS PERO BLANDOS**  
Los asientos sujetan bien el cuerpo, sin embargo son demasiado blandos en trayectos largos.



306 más potente podrá adquirirse con un ABS de cuatro captores. También se ha previsto para los próximos meses un Eurobag para el conductor, no descartándose tampoco el del acompañante. Antes del verano habrá más novedades en la nueva familia, con carrocerías de tres puertas o cabrio y sin duda se cerrará el año con las motorizaciones que ahora se echan de menos. Esas versiones diésel o turbodiésel y las brillantes mecánicas de dos litros y 130 ó 155 caballos en función de equipar culata de 8 ó 16 válvulas. Por ahora estos son los precios:

Peugeot 306 1.4 XR: 1.700.000 Ptas.  
306 1.6 XR: 1.813.000 Ptas.  
306 1.6 XT: 1.969.000 Ptas.  
306 1.8 XT: 2.060.000 Ptas.

Andrés Más  
Motor 16 / 27

## Saab 9000 Aero

## HEREDERO DEL ECOSPORT

En el Salón de Ginebra de 1992 apareció un modelo laboratorio de Saab, denominado Ecosport, cuyas soluciones irían, poco a poco, siendo aplicadas a los vehículos de serie. Ahora, aparece el 9000 Aero, en cuya concepción se han aplicado algunas de esas soluciones.

EN primer lugar hay que decir que el Saab 9000 Aero está equipado con el motor más potente jamás desarrollado por la firma sueca, y que ese motor adopta una de las más importantes soluciones del Ecosport, el sistema de gestión elec-

trónica integral Trionic, que controla automáticamente e instantáneamente la inyección, el encendido y la presión de soplado del turbo, produciendo, como efectos más importantes, mejoras en el comportamiento del motor, en sus prestaciones y en el nivel de emisio-



**MÁS POTENCIA Y MÁS PAR MOTOR**  
Equipado con el sistema Trionic, el motor del Aero tiene 225 caballos de potencia y un par motor muy mejorado.

nes; mucho menores. Ese motor sigue siendo el popular y brillante cuatro cilindros de dieciséis válvulas y 2,3 litros de cilindrada alimentado por turbocompresor. En el Aero consigue la impresionante cifra de 225 caballos (la mayor potencia que nunca ha tenido un vehículo de tracción delantera) y, sobre todo, un par motor de 35,6 kgm. a 1.950 revoluciones por minuto. A estas cifras se ha llegado mediante un elaborado trabajo a nivel de cruce de las válvulas del motor, de los pistones y del sistema de refrigeración, pero además el turbo que se emplea es de mayor tamaño y trabaja con una presión de soplado un 10 por ciento más elevada que en el motor de 200 caballos. En este motor se ha buscado una mejor respuesta a bajo régimen más que un elevado valor nominal de potencia, aunque ésta haya crecido en 25 caballos, y para ello se ha modificado la transmisión, tanto en los desarrollos de la caja de cambios como en el di-



**AMPLIO Y LUJOSO**  
En el amplio interior del Aero llaman la atención los asientos, de impresionante diseño y una calidad excepcional. Detrás, lleva dos asientos separados de formas muy parecidas.

ferencial. El resultado es una respuesta igualmente brillante, pero menos brusca, y un mayor equilibrio en la trayectoria en aceleración.

El Saab 9000 Aero se diferencia del 9000 CS en su presentación, que adquiere la apariencia del Ecosport. Junto con una distancia al suelo rebajada en ocho milímetros, su imagen se refuerza por la aplicación de elementos aerodinámicos integrados a la carrocería de tal manera que su armonía sea perfecta. Casi no se aprecia que los pasos de ruedas son más anchos, existen estribos laterales y el alerón trasero ha sido modificado. El frontal se remata en su parte inferior por un spoiler aerodinámico que incorpora los faros auxiliares. Otro detalle muy importante, por lo que supone a la hora de enjuiciar el comportamiento del Aero, son sus ruedas, de 16 pulgadas y menor perfil, montadas en llantas de aleación de tres brazos (las llamadas Aero por Saab desde siempre). Los neumáticos son especiales, realizados en exclusiva para este coche por Michelin. Responden a la denominación Pilot HX. En su interior, elegante y muy bien equipado, destacan sus asientos, totalmente rediseñados y con un aspecto muy deportivo. Son de cuero y envuelven perfectamente el cuerpo. La zona trasera se encuentra configurada por dos asientos de diseño similar al de los delanteros.

Las carreteras de Montecarlo, algunos tramos de su rallye, han servido para conocer el comportamiento del Aero, y se han puesto de manifiesto las mejoras a él aplicadas. La entrega de potencia por parte del motor es muy rápida, pero menos brusca, más progresiva. El cambio, a pesar de los mayores desarrollos, se comporta a la perfección y la dirección y los fre-

nos rayan a gran altura. Pero sobre todo, se ha mejorado mucho el comportamiento gracias a las modificaciones aplicadas a la suspensión, con estabilizadoras más gruesas, muelles y amortiguadores más rígidos y el reposicionamiento de los amortiguadores traseros. Con ABS de serie y sistema TCS de control de tracción (opcional), el Saab 9000 Aero, a pesar de sus dimensiones, se mueve con una agilidad y una seguridad de primer orden.

Con la llegada de la primavera se comercializará en nuestro mercado esta nueva versión del 9000, y su precio, IVA y transporte incluidos, será de 6.597.900 pesetas. ○

Manuel Doménech

## FICHA TECNICA

## SAAB 9000 AERO

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.290
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. electr. y turbo
Compresión	8,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	225 cv / 5.500
Par máximo / r.p.m.	35,6 mkg / 1.950
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.425
Largo/ancho/alto (mm)	4.760 / 1.788 / 1.415
Capacidad del depósito (l)	66
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,9
Velocidad Máxima (km/h)	240
Consumo Urbano (l/100 km)	12,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,3
A 120 km/h (l/100 km)	8,1



Juan Luis Soto

Enviado Especial

**E**L segmento del monovolumen en España ha experimentado durante su corta vida una notable actividad. Al pionero Renault Espace (que ha mantenido la hegemonía en este campo desde el 90 al 92), se han ido sumando en la oferta nacional el Nissan Serena y el Chrysler Voyager, de planteamientos más básicos y menos exclusivistas que el Espace. Ahora, para enfrentarse a la *vedette* francesa, General Motors incluye en su oferta otro modelo de configuración monovolumen pero con mayor potencia y nivel de equipamiento que el Voyager de Chrysler.

El Trans Sport destaca a primera vista por su espectacular silueta aerodinámica. El diseño, de carrocería baja y frontal muy afilado, persigue reducir la sección delantera al mínimo, consiguiéndose un coeficiente de penetración de tan sólo 0,33, valor similar al de una berlina convencional.

Dos son las motorizaciones posibles en el Trans Sport. La más básica consiste en un cuatro cilindros con culata de 16 válvulas, 147 caballos y caja de cambio manual (de accionamiento algo lento e impreciso). La otra opción es un seis cilin-

Pontiac Trans Sport

# TALLA AMERICANA

**De forma inminente, los expositores españoles de la red de concesionarios de GM van a tener que hacer algo más que un sitio. El Trans Sport, un monovolumen fabricado por Pontiac, llega a un joven y prometedor mercado.**



**EL GRAN FILO**  
El estilizado frontal aligera mucho la apariencia del mayor monovolumen de nuestro mercado.

## FICHA TECNICA



	2.3i 16V	3.8i V6
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.260	3.791
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyec. Electrónica	Inyec. Electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	147 cv / 5.800	175 cv / 4.800
Par máximo / r.p.m.	19,4 mkg / 4.800	31,1 mkg / 3.200
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambio	Manual 5 velocidades	Automática 4 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>		
Sistema	Piñón y cremallera asis.	Piñón y cremallera asis.
Diámetro de giro (m)	-13,3	13,3
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./tambor	ABS Discos Vent./tambor ABS
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Eje rígido	Eje rígido
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.695	1.753
Largo/ancho/alto (mm)	4.946 / 1.886 / 1.670	4.940 / 1.894 / 1.670
Capacidad del depósito (l)	75	75
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	n.c.	n.c.
Velocidad Máxima (km/h)	187	180
Consumo Urbano (l/100 km)	13,4	15,9
A 90 km/h (l/100 km)	8,1	8,3
A 120 km/h (l/100 km)	10,2	10,8



**CAPACIDAD DE CONVOCATORIA**  
Un diseño original, un equipo muy completo y precios competitivos aseguran una buena acogida para este peculiar Pontiac familiar.

dos en V de 175 caballos y con una cómoda caja de cambio automática. Ambas motorizaciones van montadas transversalmente en el vano, muy adelantadas para ampliar el habitáculo, y se benefician de un control de cruceo que facilita al máximo su aprovechamiento en carretera.

Al volante, el Trans Sport se mueve con mucha mayor facilidad que la aparente (mide medio metro más de largo que el Espace). Una buena dirección asistida y un centro de gravedad bajo lo hacen muy ágil en ciudad y carretera. Pero lo que más gusta sobre esta última, es la suspensión trasera autonivelable de

funcionamiento neumático que proporciona al eje posterior un apoyo muy sano y efectivo en curvas, algo muy de agradecer en un vehículo en el que pueden viajar cómodamente seis personas adultas. Además, y entre los numerosos equipos incorporados al monovolumen de Pontiac, este sistema neumático puede usarse como compresor para inflar ruedas o embarcaciones neumáticas.

Además de esta buena dotación de serie (ABS incluido), el precio se convierte en el principal argumento de los Trans Sport: 3.450.000 pesetas para el 2.3i 16V y 3.965.000 pesetas para el 3.8i V6. ○



LO ÚLTIMO

*Familiar, Cabrio y Monovolumen*

# NUEVOS VOLKSWAGEN

En los dos próximos años, Volkswagen va a poner en el mercado no pocas novedades. Comenzará por el desarrollo del Golf III, que se ofrecerá en versiones familiar y descapotable y finalizará con un Van.



**POR FIN UN  
NUEVO  
CABRIO**  
Trece años  
después de su  
lanzamiento,  
el Golf  
dispondrá de  
una nueva  
versión  
descapotable.

EN estos días de invierno, Volkswagen está realizando test de algunos de los prototipos de los modelos en fase de pre-producción. Hemos podido sorprender a la caravana técnica, en la que se han desvelado secretos y se han conocido detalles de modelos ya adelantados.

La versión descapotable del Golf no es en sí mismo ninguna novedad, ya que el coche será presentado en el próximo Salón de Ginebra; pero ahí están las primeras fotos del Golf III. Recordemos que la versión cabrio sólo ha existido en el primer Golf y nunca ha aparecido

**Y TAMBIÉN  
FAMILIAR**  
El Golf Variant  
utilizará la  
plataforma del  
Vento. Bajo  
estas líneas,  
la versión  
VR6 del  
Transporter.





**FORD Y VOLKSWAGEN**  
No hay diferencias apreciables entre el Van de Ford (delante) y el de Volkswagen. Sólo les diferencia la rejilla.

en el Golf II. Ahora al fin rejuvenece y se coloca en condiciones de competir con sus grandes rivales, el Opel Astra y el Renault 19.

Para unos meses más tarde se espera la versión familiar. Aquí sí que se trata de una auténtica novedad, ya que ni el Golf ni el Jetta conocieron versiones Break. Su nombre es Golf Variant, aunque utiliza la plataforma del Vento, ligeramente más larga. El Golf Break crece hasta 4,42 metros de longitud (4,02 m. el Golf y 4,38 m. el Vento), por lo que es fácil imaginar la enorme capacidad de su maletero, que tiene un plano de carga muy bajo y con un paragolpes sobresaliente que hace de escudo protector. No es descabellado pensar que habrá una opción de tres filas de asientos.

El Golf Variant se ofrecerá en varias versiones de motorización, des-

de el 1,4 de 60 caballos hasta el 2,0 de 115 caballos, pero se ha descartado la versión VR6 para que no compita con el Passat Variant, del que sólo le separan 12 centímetros.

Uno de los coches más interesantes sorprendidos en estos test invernales ha sido el Van (monovolumen) que debe salir a finales de 1994. Como se sabe, Volkswagen y Ford tienen un «joint venture», que

les va a permitir poner en el mercado un directo rival del Renault Espace, Toyota Previa, Nissan Serena, Pontiac Transport o Chrysler Voyager. Este Van, conocido con el nombre de código VX 62, será producido por Ford en la nueva fábrica que está construyendo en Portugal, en Palmela, entre Lisboa y Setúbal.

Su producción estimada es de 180.000 unidades anuales y comenzará a fabricar a mediados del



año 94. Ambas versiones son similares, con un único elemento diferenciador externo, que es la parrilla delantera. Precisamente, en la versión Ford es igual a la que acaba de presentar el Mondeo.

Cada fabricante utilizará su gama de motores y transmisiones y en el caso concreto del Volkswagen, irán desde el motor 1,9 turbodiésel hasta el motor de 6 cilindros en V y 2,8 litros.

Lo último visto es una versión especial del Transporter, equipada con el motor VR6 y con una terminación de lujo.

Por ahora se trata únicamente de un coche laboratorio, utilizado por los técnicos de Volksburg, pero no se descarta la posibilidad de realizar una corta serie, con tracción a las cuatro ruedas. ○

**CARGA BAJA**  
La plataforma de carga del futuro Golf Variant es extremadamente baja y cuenta con paragolpes protectores.

J.M.C.

# En directo con Japón

Con el año aparecen una oleada de novedades en las fábricas japonesas. El activo segmento de las berlinas medias y el auge que están tomando los utilitarios ciudadanos son el punto de mira nipón para esta temporada, que se presenta muy reñida.

Daniel Monteverde



**MUY COMPLETO**  
Una de las principales características del Daihatsu Charade es su completísimo equipamiento de serie, semejante al de las berlinas de lujo.  
De serie lleva retrovisores con doble eliminación de gotas de lluvia por ultrasonido y calefacción posterior del espejo, aire acondicionado automático, asientos con memoria, etc.

Diseñado para Europa, donde es normal que la gente realice viajes en coche, el maletero de 235 litros tiene capacidad para transportar una maleta grande (77 x 55 x 26 cm.) sin inconveniente.

Daihatsu ha cuidado también mucho la cuestión de la seguridad, equipando al nuevo Charade con «airbag» (de serie u opcional según la versión) y ABS (opción).

Se ha reforzado especialmente la carrocería con barras laterales anti-choque en las puertas, travesaños de seguridad en el salpicadero para impactos frontales, y un subbastidor en el vano del motor.



## DAIHATSU CHARADE

**E**L nuevo Charade apuesta fuerte por el mercado europeo, donde Daihatsu ha estado últimamente tratando de ganar terreno con el Applause, un coche con una buena aceptación en Ale-

mania y otros países europeos. El nuevo Charade TX reemplazará al actual TR, que es el que se vende en España. En Japón se comercializa en cinco versiones de tres y cinco puertas, una de tendencia depor-

tiva. En la parte mecánica, Daihatsu ha diseñado un nuevo motor que ofrece casi las mismas prestaciones que el antiguo, con sólo un caballo más de potencia pero con una mayor elasticidad y, especialmente, bastante más económico, según datos del fabricante. La suspensión sigue siendo independiente en las

cuatro ruedas. La principal diferencia con el anterior está en la mayor distancia entre ejes, que significa más estabilidad y mayor espacio interior. También incluye un diferencial con resbalamiento limitado.

El nuevo Charade sobresale por un completísimo equipamiento de serie que en muchos aspectos se

**EL NUEVO LAUREL**  
Después de 25 años, Nissan ha lanzado al mercado una nueva gama del Laurel, del cual los japoneses esperan vender más de 10.000 unidades al mes.



## NISSAN LAUREL

**A** finales de enero, Nissan ha dado a conocer una nueva gama del Laurel. Aparecido en 1968, es un modelo del segmento medio alto que se vende en

Japón y otros países pero no se conoce en Europa. Se trata de una berlina tipo tres volúmenes de cuatro puertas con una longitud de 4,7 metros. La gama está compuesta

por cuatro motores, tres de gasolina y un diésel, todos de seis cilindros. El más potente, de 190 caballos, lleva una caja de cambios automática de cinco relaciones controlada electrónicamente. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas, de tipo multibrazo en el eje trasero y es novedad un sofisticado sistema de funcionamiento eléctrico de cuatro ruedas directrices en el que las traseras giran ayudando a las delanteras en la trazada. Como berlina de lujo, el Laurel incorpora climatización automática programable, ABS, «airbag» y multitud de detalles lujosos en el interior. La mayoría de materiales plásticos son reciclables y el aire acondicionado no tiene los CFC.

Nissan espera unas ventas en el mercado japonés de 10.000 unidades al mes.

## HONDA TODAY

**S**i en Europa los nuevos Fiat Cinquecento y Renault Twingo son los máximos exponentes del segmento más pequeño de automóviles, en Japón es el recién presentado Honda Today. Un vehículo que poco tiene que ver con el anterior, que fue dado a conocer en 1985. La longitud de la carrocería no llega a los 3,3 metros, la anchura es de casi 1,4 metros y el peso varía entre 660 y 680 kilos, según la versión. El diseño de la carrocería es muy original, sobre todo la parte trasera, y en el interior se ha buscado el máximo espacio para los pasajeros. El motor del nuevo Today es un tres cilindros -la cilindrada es de 656 centímetros cúbicos- y la culata es de cuatro válvu-

las por cilindro. Hay una motorización de 48 caballos y otra más potente de 58; en los dos casos van alimentados por inyección electrónica. El consumo medio es de 4,4 litros cada cien kilómetros. La caja de cambios es de cinco velocidades y se ofrece en opción un cambio automático de tres relaciones. También se venderá una versión con cuatro ruedas motrices. Respecto al equipamiento, las versiones más lujosas del Honda Today podrán llevar sistema antibloqueo de fre-

nos, «airbag», aire acondicionado, dirección asistida, techo solar y elevalunas eléctricos. Los precios del nuevo Today han bajado y las previsiones de venta son de 8.000 coches al mes en el mercado japonés.

**RÉPLICA JAPONESA**  
El Honda Today es el equivalente japonés a los europeos Cinquecento y Twingo.



**CINCO  
PUERTAS**  
Con el mismo  
tamaño  
exterior, el  
Ibiza cinco  
puertas  
ofrece una  
versatilidad  
estimable.



*Seat Ibiza '93*

# CINCO PUERTAS DE VERDAD

Quando faltan sólo quince días para que Seat presente oficialmente su Ibiza, se dan a conocer las versiones con cinco puertas.



## NUEVA FABRICA EN MARTORELL: 244.000 MILLONES DE ESPERANZA



**NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO**  
La nueva fábrica creará unos 9.000 nuevos puestos de trabajo.

En estos momentos que todo son malas noticias en el mundo del automóvil, es agradable ver como una marca española, integrada en el grupo automovilístico más potente de Europa, tiene su vista puesta en el futuro y ha invertido 244.000 millones de pesetas en poner en marcha una moderna planta de donde saldrán los coches del futuro de Seat. Además de las importantes innovaciones tecnológicas que aporta la nueva fábrica de Martorell, hay que destacar el hecho del robotizado que supone para la industria española, y en particular para la de la zona. Fuentes de la marca estiman en unos 9.000 nuevos puestos de trabajo la creación de empleo en el exterior de Martorell, donde se establecerá gran parte de la industria auxiliar que suplirá a la nueva fábrica. Esta instalación se ha realizado al lado de la antigua planta de Martorell, donde también se encuentra el centro técnico. La antigua planta ha sido totalmente reconvertida y, de los 400.000 metros cuadrados de superficie de todo el conjunto, 250.000 son totalmente nuevos. En el diseño de esta nueva fábrica se han tenido en cuenta conceptos a los que normalmente no se les presta mucha atención tales como ergonomía y ecología. Cuenta con un alto grado de



automatización, evaluable en un 85 por ciento, y en las operaciones manuales se han suprimido todas aquellas que se realizaban por encima de la cabeza de los operarios, lo cual supone un fuerte esfuerzo a lo largo de la jornada. Cuando la fábrica alcance su velocidad de funcionamiento normal emitirá 1.500 unidades diarias repartidas en tres turnos de trabajo, lo que supone que cada 53 segundos sale un coche. En la propia fábrica, se cuenta con 5.500 personas. En cuanto a la ecología, hay que decir que un 20 por ciento de la inversión realizada en la fábrica ha ido destinada a introducir el impacto medioambiental en la zona. Entre los logros hay que resaltar la introducción de un nuevo proceso de pintura en el cual se utiliza agua en lugar de los tradicionales disolventes, que contaminan el



aire y las aguas. El elevado volumen de agua utilizado en la planta se ha visto reducido sustancialmente por un proceso de reciclado que permite utilizar la misma agua muchas veces. Las instalaciones de prensa y soldadura se pueden calificar como vanguardistas, ya que en ellas se utilizan robots de última generación y una nueva prensa de 34.000 Newtons de fuerza de gran funcionalidad, ya que en tan sólo 10 minutos se pueden cambiar las matrices para fabricar piezas diferentes. La nueva fábrica se inauguró el pasado día 22, después de 34 meses de construcción. De la misma se han actualizado las primeras unidades del nuevo Ibiza y después del verano se iniciará la producción del S-13, nombre por el cual se conoce a la versión de tres volúmenes del Ibiza que podrá llamarse Córdoba.

**IBIZA Y CÓRDOBA**  
Unas 1.500 unidades diarias del nuevo Ibiza y más adelante del Córdoba, se construirán en Martorell.



Estas son de origen Volkswagen pero adaptadas a las necesidades del nuevo modelo español. La oferta es muy amplia y tiene su base en un motor de 1.000 cc. y 45 caballos. El siguiente nivel lo ocupa un 1.300 de 55 caballos seguido por un 1.600 de 75 caballos. Por encima de éstos, y ya

**V**AN cayendo las últimas hojas del calendario de lanzamiento del nuevo Ibiza de Seat, cuya presentación oficial tendrá lugar a mediados del mes de marzo. Tal y como adelantábamos, el fabricante tiene previsto comercializar versiones de tres y cinco puertas, y es precisamente esta última la protagonista de las fotos oficiales que se acaban de

dar a conocer. A pesar de contar con puertas para acceder a las plazas posteriores, el Ibiza de cinco puertas tiene las mismas dimensiones exteriores que el de tres puertas. Obviamente, el acceso a las plazas posteriores resulta mucho más fácil en el modelo que hoy damos a conocer. En cuanto a las mecánicas, serán idénticas sea cual sea el tipo de carrocería.

**VERSÁTIL**  
Compartiendo motorizaciones con las versiones tres puertas, los de cinco cuentan con una versatilidad interesante.

como estrellas de la gama, se encuentran los de 1.9 de 90 caballos y el deportivo 2.0 de 115. También hay un 1.9 ecológico de 64 caballos y más adelante habrá un turbodiésel que culminará la oferta. Todos los Ibiza cuentan con sistemas de catalizador para reducir las emisiones contaminantes así como unos sistemas de seguridad pasiva muy avanzados. ○

## 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.

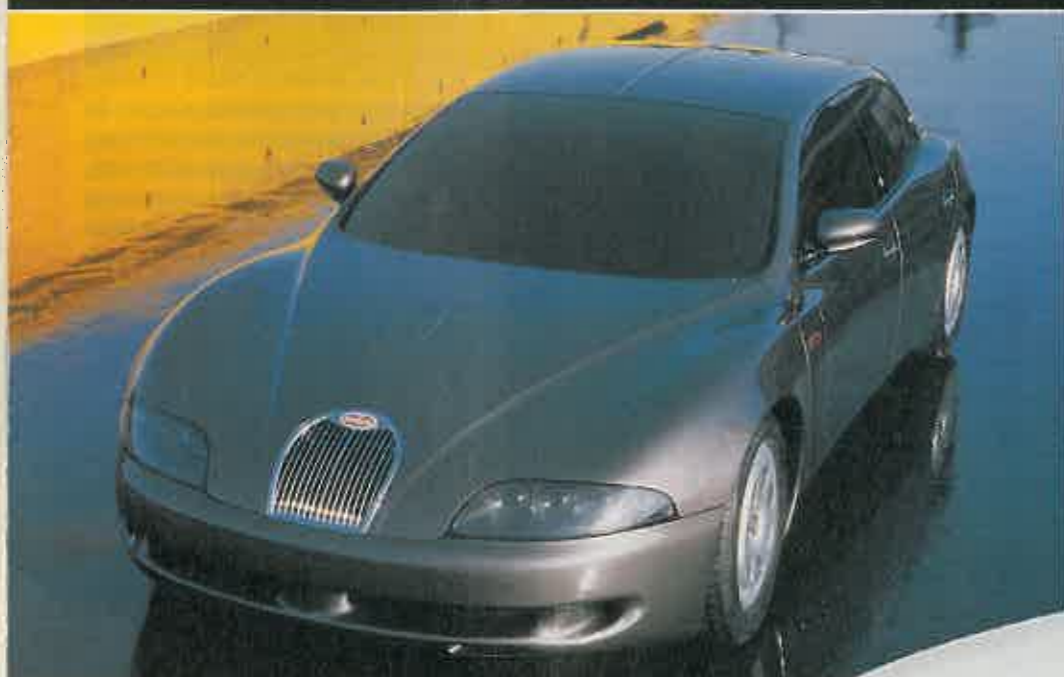


# JBL

Salón de Ginebra

# COMIENZA UN AÑO ESPECIAL

El Salón de Ginebra abre la veda de una temporada preñada de novedades en el mercado europeo. Muchos de los nuevos modelos allí presentes ya han pasado por las páginas de esta revista pero, en la ciudad suiza, podremos acercarnos para desvelar hasta los más pequeños detalles de los nuevos vehículos menos conocidos.



**BUGATTI EB 112**

La vuelta de Bugatti tiene visos de continuidad. El EB 112 es un modelo familiar y deportivo, que entronca plenamente con la tradición de la marca.

**C**OMO todos los años, durante la primera quincena de marzo se celebrará, en la ciudad bañada por el lago Lemán, el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra. Una de las novedades más llamativas supone el retorno de Bugatti a un sector del mercado donde antiguamente desempeñó un importante papel. El modelo que presenta es el Bugatti EB 112, un vehículo deportivo de cuatro puertas. Este modelo es producto de un acuerdo entre Giugiaro, que ha desarrollado la carrocería y Bugatti, encargada de toda la parte de ingeniería. El chasis de fibra de carbono y la carrocería de aluminio, han sido diseñadas para convertir al EB 112 en la berlina de cuatro puertas más ra-

cida del mercado, empujada por un motor aspirado de 12 cilindros, 60 válvulas y 500 CV.

Audi presentará el motor de ocho cilindros en V, característico hasta la fecha del Audi V8, en la carrocería del Audi 100, otorgándole el nombre de Audi S4 4.2. Una versión del Audi Cabrio, con el motor de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada, también podría darse a conocer en Ginebra.

Más poblada estará la zona de exposición de BMW, donde habrá tres novedades de importancia: el BMW 840 Ci, que es un modelo de la Serie 8 con el motor de cuatro litros, ocho cilindros y 240 caballos ya conocido en el 740i. Mayor impacto debe causar la presencia del Z-13, un *concept car* de tres plazas, con un asiento delantero y dos posteriores, del que hasta el momento sólo se conocen dibujos. Una de las características más sorprendentes de este prototipo rodante es que va propulsado por un motor BMW de 1,1 litros, utilizado en las motoci-

**SALÓN GINEBRA**



**LANCIA DELTA**

Este modelo culmina la renovación realizada últimamente en la oferta de Lancia.



**OPEL CORSA**

El nuevo Corsa, que se fabricará en la planta española de Figueruelas, devolverá a Opel la competitividad en el segmento de los pequeños.

# SALÓN GINEBRA

**BMW Z13**  
Un prototipo rodante de este modelo estará presente en Ginebra. Su propulsor es el de 1.100 centímetros cúbicos y 16 válvulas, que se monta en las motocicletas de la marca.

cletas de la marca. Otro modelo que no está destinado a la gran serie es un BMW 530i, elaborado por Motorsport, de cuatro ruedas motrices, suspensión hidroneumática de cuatro alturas y 240 caballos de potencia. Estará dotado de elementos especiales para acoplar bicicletas y llevará un compresor que se puede utilizar para inflar las ruedas de las bicicletas e incluso lanchas neumáticas. Otras novedades, de menor escala, como airbag para las Series 3 y 5 y un 750 Business; también estarán presentes en la muestra ginebrina.

Una de las ausencias más importantes es la del Fiat Tipo de tres puertas, que todas las previsiones apuntaban que estaría presente en Ginebra. La presentación a la prensa de esta remodelación del

Tipo está señalada para mediados de abril. Con ocasión de darse a conocer esta nueva carrocería de tres puertas, también se presentará un restyling de la carrocería de cinco puertas.

Ford acudirá con el Mondeo, del que últimamente hemos ofrecido completa información, y con el Escort Cabrio, con motor Z de 90 caballos. En el apartado de vehículos todo terreno estará el Ford Maverick, vehículo desarrollado conjuntamente por Ford y Nissan y que bajo la marca del óvalo recibe esta denominación.

Lancia presentará una de las novedades menos conocidas: el nuevo Delta, que en principio se esperaba para fechas posteriores. Le acompañarán los Thema y los Y-10, recientemente remozados y con nuevos motores.

En cuanto a Mercedes, los nuevos Clase C no podrán ser contemplados en un salón hasta la cita de Frankfurt, el próximo otoño. Los polos de interés de esta marca se centrarán en el todo terreno denominado 500 GE y en el Mercedes SL con techo de cristal, que ya fue visto en Detroit.

Otro todo terreno será la máxima atracción de Nissan. Es el desarrollado conjuntamente con Ford, que hemos mencionado antes y que bajo la marca de origen japonés se denomina Terrano II.

La máxima atracción en el espacio ocupado por Opel vendrá de la mano del nuevo Corsa. Sin embargo, menos conocido resulta el nuevo Astra Cabrio, que irá equipado con el motor de dos litros y 115 caballos de potencia. El accionamiento de la capota es manual, aunque, opcionalmente, se podrá disponer de capota con accionamiento eléctrico.

El Concepto T en versión desca-



**SEAT CONCEPTO T**  
El centro de diseño de Seat ha preparado un cabriolet.



potable será la creación mostrada por Seat, en espera del Ibiza para el Salón de Barcelona. Derivado del Coupe deportivo de 2+2 plazas, presentado en París el pasado octubre, mantiene sus mismas características técnicas: motor delantero trans-

**NISSAN TERRANO II Y ASTRA CABRIO**  
Arriba, el Terrano II, vehículo desarrollado conjuntamente por Nissan y Ford. El Astra Cabrio, a la derecha, lleva, opcionalmente, capota eléctrica.



**CITROËN XANTIA**  
De momento, el Xantia sólo estará disponible en versiones de gasolina. La suspensión hidroneumática se regula de forma electrónica en las versiones más potentes.

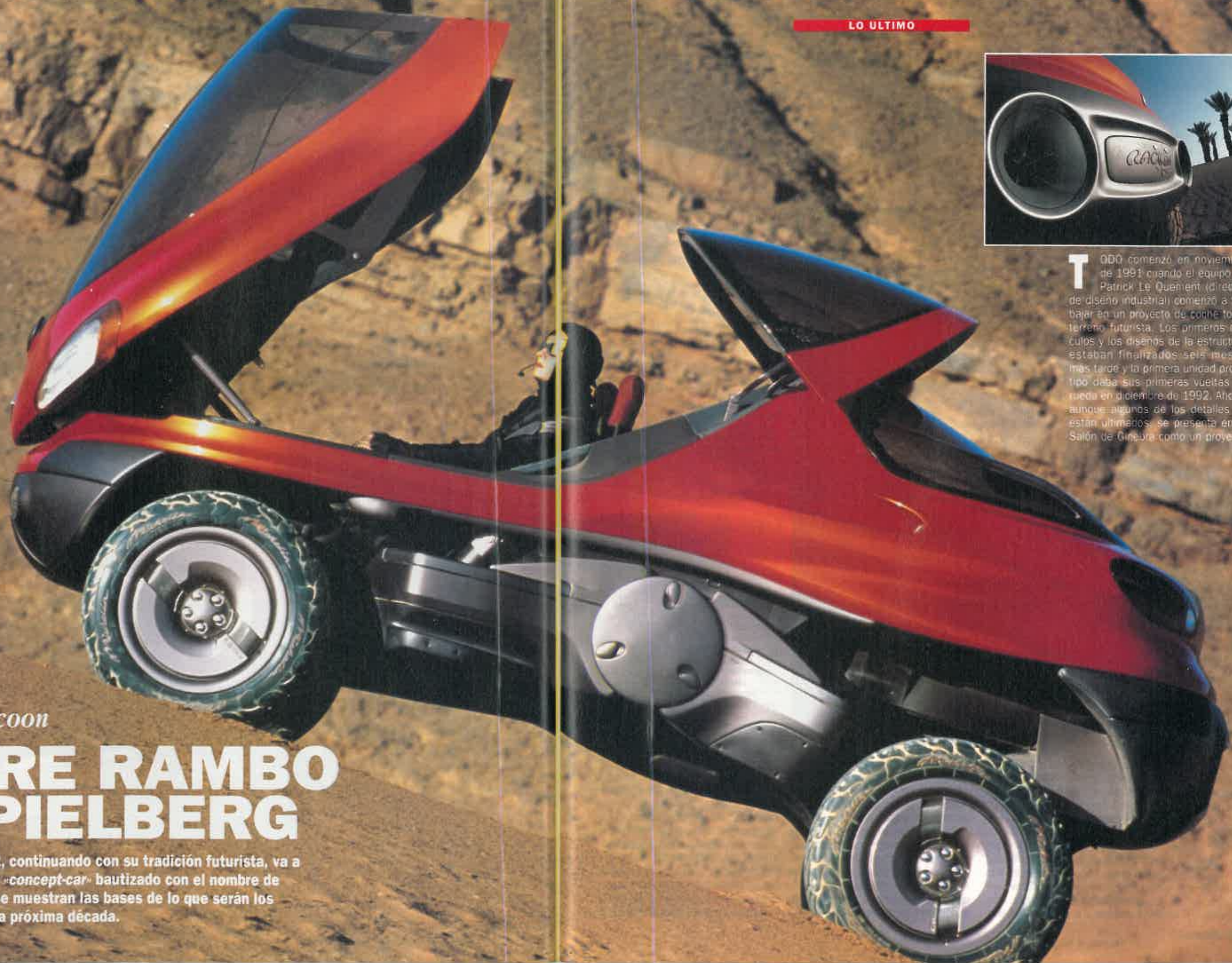


versal de 6 cilindros en V, 200 caballos y tracción delantera o total. El sistema de plegado de la capota es eléctrico y en el interior predomina el cuero, materiales de calidad y sistemas de telecomunicación.

Así mismo, de las importantes novedades de Daihatsu, Maserati, Porsche, Renault, Saab, Subaru y Volkswagen que podrán verse en Ginebra se da cuenta en otras páginas de esta misma revista.

Javier Moltó

**SALÓN  
GINEBRA**



LO ÚLTIMO



**T**ODO comenzó en noviembre de 1991 cuando el equipo de Patrick Le Quément (director de diseño industrial) comenzó a trabajar en un proyecto de coche todo terreno futurista. Los primeros cálculos y los diseños de la estructura estaban finalizados seis meses más tarde y la primera unidad prototipo daba sus primeras vueltas de rueda en diciembre de 1992. Ahora, aunque algunos de los detalles no están ultimados, se presenta en el Salón de Ginebra como un proyecto

*Renault Racoon*

# ENTRE RAMBO Y SPIELBERG

En Ginebra, Renault, continuando con su tradición futurista, va a presentar un nuevo «concept-car» bautizado con el nombre de Racoon, en el que se muestran las bases de lo que serán los coches de ocio de la próxima década.





**A LOS MANDOS DE UN HELICÓPTERO**  
Aunque se mantiene el volante de dirección, el Racoon se maneja también con joysticks. Sobre una burbuja oscura se proyectan los datos informativos del panel de instrumentos.

**TAMBIÉN PUEDE SER VELOZ**  
Con la suspensión en su posición más baja, el coche futurista de Renault es capaz de alcanzar los 155 kilómetros por hora, gracias a los 2852 caballos de su potente motor V6.

**MALETERO DE SUPERVIGILIA**  
El vano posterior se emplea como maletero, en el que se utilizan las equipas de supervigilancia y un equipo personal de comunicadores y de posicionamiento por satélite.



evolutivo. Renault es uno de los pocos constructores europeos que no dispone de un todo-terreno. Por esta razón ha comenzado a trabajar en esta especialidad, pero con elementos totalmente nuevos. El Racoon no es un coche de raids, ni un vehículo para aplicaciones militares; es un nuevo concepto de automóvil para el ocio, capaz de desenvolverse en cualquier tipo de terreno, desde la carretera a la alta montaña,

con el añadido de ser un coche anfíbio, que puede navegar a cinco nudos de velocidad gracias a dos hidrojets y a una carrocería perfectamente estanca.

Dicen en Renault que el Racoon es un híbrido entre helicóptero, coche deportivo y vehículo de obras públicas. Lo cierto es que de cada uno de estos vehículos hereda aspectos característicos: la visibilidad panorámica de la aeronave, la pos-

tura de los conductores en los coches de competición y la capacidad de sortear obstáculos de los grandes dumpers.

La clave del concepto Racoon está en el sistema de suspensiones. Cada una de sus cuatro enormes ruedas (en llanta de 20 pulgadas, calzadas con neumáticos especiales Michelin Airring con mousse antipinchazos) se articulan en un brazo de suspensión, comandados

por un sistema hidráulico. El conductor puede modificar la altura de cada una de las ruedas, accionando los dispositivos hidráulicos, de tal manera que, si eleva el eje delantero o trasero, el Racoon compensará la inclinación de una fuerte bajada o subida y si se modifica la altura de las ruedas de uno de los lados, el coche podrá circular por una ladera fuertemente inclinada. Elevando las cuatro ruedas a la vez (hasta un

total de 50 centímetros), puede sortear obstáculos infranqueables para un coche todo-terreno convencional. Por el momento, este sistema de altura variable para cada rueda lo maneja el conductor por medio de unos botones de preselección, pero se está trabajando para poner a punto un sistema automático que mantenga al Racoon en la horizontal, cualquiera que sea el desnivel del terreno.

**COMO UNA CUCARACHA**  
La altura de las cuatro ruedas puede modificarse para salvar cualquier obstáculo.

Este sistema hidráulico no impide la utilización de un sistema clásico de suspensiones, con dos brazos superpuestos y una barra de torsión transversal, con amortiguadores hidráulicos.

Esta complejidad técnica se ensambla en un chasis realizado en acero de alto límite elástico, un 30 por ciento más ligero que el acero convencional, en el que se ubican los diferentes órganos mecánicos.



**UN TERCER PASAJERO, COMO ALIEN**  
El tercer hombre del habitáculo se sienta en la parte posterior, en el centro, y se encarga teóricamente de la navegación y las comunicaciones, gracias a un complejo ordenador accionado con un lápiz electrónico.

## FICHA TECNICA



**GENERALIDADES:** vehículo hipermóvil, anfíbio, para uso de ocio. Número de plazas, 3. Arquitectura: 4 ruedas motrices, motor central trasero, posición longitudinal. Estructura: chasis de acero y caja de acero montada sobre 12 *silent-blocks*. Carrocería: monocuerpo. Coeficiente aerodinámico: 0,37. Superficie acristalada: 2,73 m<sup>2</sup>.

**MOTOR:** Arquitectura: 6 cilindros en V a 90 grados. Material del bloque y culata: aleación de aluminio. Cilindrada: 2.963 cc. Relación de compresión: 7,6 a 1. Potencia máxima: 262 caballos a 6.000 rpm. Par máximo: 37 mKg a 2.500 rpm. Distribución: un árbol de levas en cabeza por cada banco de cilindros. Alimentación: Inyección electrónica integral. Sobrealimentación: 2 turbocompresores KKK refrigerados por agua, con intercambiadores aire/aire. Encendido: electrónico integral acoplado a la inyección con detectores de picado de bielas. Refrigeración: líquido con circuito de baja presión y vaso de expansión.

**TRANSMISIÓN:** Embrague: mando hidráulico. Caja de velocidades: mecánica de seis relaciones. Diferenciales: tres, todos ellos del tipo *Mercier* de engranajes isógiros, en posiciones central, delantero y trasero.

**PROPULSION MARINA:** Número de *hidrojets*: 2. Empuje máximo: 220 kg. a 5.000 rpm. Transmisión de los *hidrojets*: toma de fuerza sobre cigüeñal desembragable. *Transfert* de movimiento y desmultiplicación por correas dentadas.

**SUSPENSIONES:** Delantera: brazos transversales superpuestos, enganchados a los grandes brazos de apoyo longitudinales; barras de torsión longitudinales y amortiguadores hidráulicos. Trasera: igual a la delantera. Variación de la distancia al suelo: brazos longitudinales articulados en el centro del vehículo. Gatos hidráulicos con mando electrónico.

**PRESTACIONES Y CONSUMOS:** Velocidad máxima: 155 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 13,5 segundos. Consumo a 90 Km/h: 9,6 l/100 Km. Consumo en navegación: 17 l/100 Km. Peso en vacío: 1.580 Kgs.



El motor es el V6 de Renault, al que se le ha acoplado un doble turbo, con lo que su potencia llega a 262 caballos. Se instala en posición trasera longitudinal y cabe destacar un nuevo sistema de distribución variable que mejora el rendimiento a regímenes bajos. Esto es especialmente importante por cuanto el *Racoon* necesita un par elevado a velocidades bajas, para aumentar su capacidad de sortear obstáculos.

La transmisión incorpora una caja de cambios manual de seis velocidades, acoplada a las cuatro ruedas por medio de tres diferenciales que utilizan los engranajes «paradoxiales» (así lo han bautizado sus inventores) recientemente patentados por Jacques Mercier, uno de los ingenieros de la dirección de estudios de Renault.

Un sistema de correas dentadas permite accionar una pareja de *hidrojets*, con hélices internas, que mueven al *Racoon* en el agua, a una

velocidad máxima de cinco nudos (nueve kilómetros por hora).

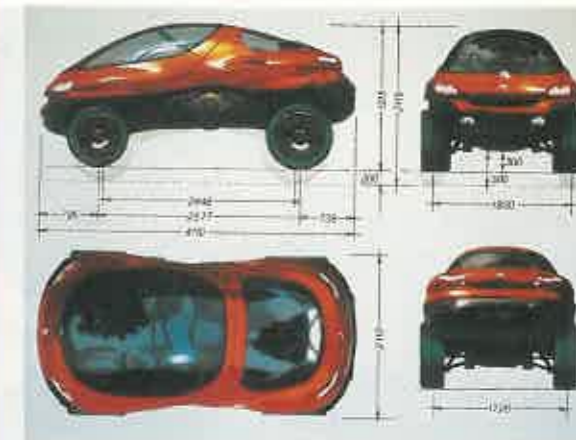
Si en los aspectos mecánicos el nuevo *concept-car* de Renault llama la atención, es en su estilo y en los detalles internos donde encontramos las más sorprendentes novedades.

Sobre el chasis de acero se ensambla, a través de doce *silent-blocks*, una futurista carrocería en materiales *compósitos*, perfectamente aislada de vibraciones y ruidos. Una enorme cúpula delantera (la herencia del helicóptero) permite el acceso al interior. Esta cúpula está realizada en un vidrio atérmico (eliminan hasta un 65 por ciento de la insolación), y en un futuro será de oscurecimiento progresivo, con mando electrónico, capaz de eliminar hasta el 90 por ciento de la luz.

Esta cúpula no dispone de raquetas. La superficie del vidrio está tratada químicamente para ser hidrófuga (repele el agua) y un dispositivo de ultrasonidos situado en la base-



**SOBRE EL AGUA**  
Dos *hidrojets* se encargan de mover el *Racoon* en el agua, a cinco nudos.



**NO HAY QUIEN LO SUPERE**  
El sistema de alturas variables, independiente para cada rueda, proporciona inimaginables posibilidades de vadeo y superación de obstáculos naturales. Las dimensiones exteriores son contenidas, con 4,11 metros de longitud.

del cristal, desintegra las moléculas de agua desde el instante en que tocan la superficie del vidrio. Un sistema por ahora muy caro, pero que en el futuro podremos ver en automóviles más convencionales.

En la parte delantera, además de los faros tradicionales, existen otros dos, orientables desde el interior por medio de *joysticks*. Una cámara de visión infrarroja proporciona imágenes de vídeo que ayudan a la conducción nocturna. Otras dos cámaras de TV, sirven de retrovisores, ofreciendo imágenes sólo cuando aparece otro vehículo o cuando se conecta la marcha atrás.

El *Racoon* dispone de tres plazas. Dos delanteras y una central trasera, en una posición similar a la de los navegantes en los aviones. Este pasajero dispone de un complejo ordenador, comandado por un lápiz electrónico, por lo que no precisa teclado. Este ordenador, que puede ser utilizado en el exterior del coche, incluye un sistema de navega-

ción por satélite para conocer en cada instante la posición exacta del vehículo. La instrumentación es exigua, pero un sistema de proyección sobre el parabrisas ofrece al conductor cuanta información necesita. Por ejemplo, la velocidad sólo se indica si se sobrepasan determinados límites.

Para entrar en el *Racoon*, las dos cúpulas (existe otra más pequeña en la parte posterior) se accionan eléctricamente, moviéndose también la columna de dirección para facilitar el acceso a las tres plazas.

En fin, el *Racoon* es un excelente ejercicio de estilo y un punto de partida para futuros modelos de la marca francesa. El nombre de *Racoon* (o *Racon*) es el de un simpático roedor que frecuenta los hábitats húmedos de América del Norte y que tiene la peculiaridad de lavar todos sus alimentos antes de ingerirlos.○

Texto: J.M.C  
Fotos: Dingó



**SALÓN  
GINEBRA**

*Maserati Ghibli*

# NOMBRE MITICO, MOTOR IMPRESIONANTE

**El Ghibli fue un genial automóvil aparecido en 1965 y diseñado por Giugiaro. Casi treinta años después, la firma del emblema del Tridente vuelve a utilizar el nombre del viento más fuerte del desierto para su última creación.**

**U**NA de las grandes novedades del próximo Salón de Ginebra va a ser el Maserati Ghibli. Un coupé de lujo de elevadísimas prestaciones, gracias a su potente motor de más de 300 caballos. Es de alabar la iniciativa de la firma italiana en que el coche vea la luz en

uno los peores momentos del sector y además con el agravante del delicado estado de salud del presidente de Maserati, Alejandro de Tomaso. Aún así, la marca tiene mucha confianza en este modelo, que ha recibido además mejoras en cuanto a calidad de terminación y

acabado. La carrocería del Ghibli, tipo tres volúmenes, se caracteriza por unos rasgos similares a los del Shamal, sobre todo en la parte delantera. Debajo del parachoques están agrupados los intermitentes y los faros anti-niebla y se observan unas rejillas para la refrigeración de



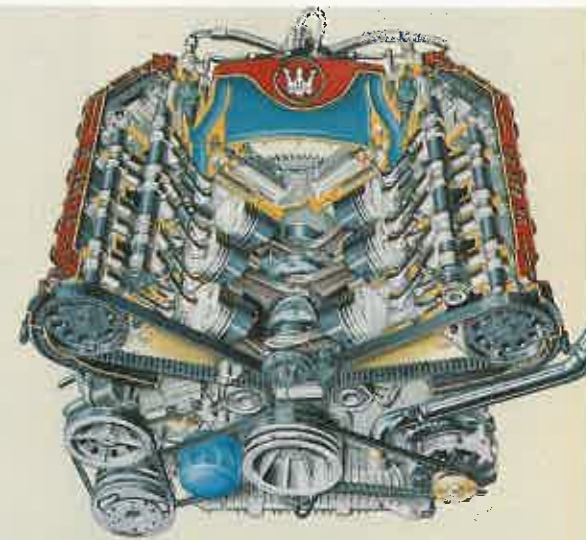
los *intercooler* de los turbocompresores; en el capó hay más orificios para la ventilación del motor. Llama la atención la utilización de un apéndice aerodinámico en la base del parabrisas -como en el Shamal-, que, al dirigir el flujo del aire hacia arriba, hace que el impacto de la lluvia sobre el parabrisas sea menor. El diseño de la parte trasera, con el maletero en alto, se ha hecho para mejorar la aerodinámica. Como suele ser habitual en la marca, se emplean cuatro tubos de escape.

En el interior del Ghibli, el lujo es una constante. Destaca principalmente la tapicería de piel y las inserciones de madera en el salpicadero, consola central y puertas; el volante también es de madera y no falta el lujoso reloj de la marca. Asientos, lunas delanteras y retrovisores exteriores se regulan moviendo un botón. La climatización es automática y es novedad un testigo luminoso que se enciende cuando la temperatura exterior es de 2º centígrados. En el apartado técnico es obligado hablar del motor. Se trata del mismo -ligeramente menos potente- que se utiliza en competición por los Maserati Barchetta, un modelo que en la versión Stradale ya se puede ver por la calle. Volviendo al motor, es un precioso bloque, construido por completo en aluminio, de seis cilindros en V pero con sólo dos litros de cilindrada. La culata es de cuatro válvulas por cilin-

dro y, además de la inyección electrónica, lleva dos turbocompresores y sendos *intercooler*. La potencia es de 306 caballos y el par motor de 38 mKg. Con una caja de cambios manual de seis velocidades, se anuncia una aceleración de cero a cien de 5,7 segundos y 25,5 segundos en el kilómetro con salida parada. La velocidad máxima es superior a los 260 kilómetros por hora. La suspensión es de las denominadas inteligentes y es posible regular la dureza de los amortiguadores desde el interior.

Todavía no hay precio para el Ghibli, y las pocas unidades que se venderán en España se entregarán a partir de marzo o abril. ○

**PEQUEÑO V6**  
Basado en el motor del Barchetta, el ligero V6 de dos litros, 24 válvulas y doble turbo con sendos *intercooler* da 306 caballos de potencia.



**RASGOS FAMILIARES**  
Parecido al Shamal, sobre todo en la parte delantera, el Ghibli es un elegante y aerodinámico tres volúmenes.

El Xedos es un vehículo dispar. Un motor de comportamiento deportivo va en unión a una carrocería y equipamiento muy lujosos, a unas suspensiones blandas, pero que otorgan un buen comportamiento y a una línea que se lleva todos los honores. Sin embargo, resulta un conjunto homogéneo, hilvanado por la suavidad.

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

La suave línea de la carrocería del Xedos despierta admiración. El mayor piropo que hemos oído de este modelo es que se trata de un vehículo diferente. En una época donde los modelos, especialmente en el segmento donde se encuadra el Xedos, difieren poco unos de otros, este coche se distingue con claridad de cualquier posible competidor. Su particular parrilla delantera, los faros rasgados y una línea hábilmente engarzada por curvas de diferentes radios y orígenes, que debe conllevar serias dificultades de fabricación, conforman una estética afortunada, que atrae las miradas de los paseantes.

Normalmente, las apuestas estéticas que se apartan de los caminos trillados en el diseño de automóviles, resultan perjudiciales para aspectos como la habitabilidad, facilidad de acceso o capacidad de

## VIRTUDES

Suavidad de marcha  
Acabado y equipamiento  
Comportamiento del motor en alta

MAZDA XEDOS 6 V6 2.0i  
PRECIO: 4.436.480 PTAS

Altura de los asientos al techo  
Comportamiento del motor en baja  
Asiento no regulable en altura

## DEFECTOS

Mazda Xedos 6 V6 2.0i

# HILO DE SEDA



PRUEBA

Motor 16

## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de 6 cilindros en V. Culata y bloque de aleación. Distribución: dos árboles de levas en cabeza por banca de cilindros, accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro cilindro: 78,0 mm. Carrera: 69,6 mm. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 146 CV(107 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica secuencial multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

## TRANSMISIÓN

Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,7 km/h.

## DIRECCIÓN

Sistema: Cremallera asistida en función de las revoluciones. Vueltas volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 10,4 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (258 mm). Traseros: Discos macizos (261mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con brazo inferior en L, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de tipo MacPherson con trapecio transversal y tirante longitudinal, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y estabilizadora.

## RUEDAS

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

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.195 kilogramos. Depósito de combustible: 60 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,2 km/h de promedio	9,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,8
En conducción rápida	13,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	9,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	680



**IMPECABLE**  
El equipamiento, con airbag para el conductor, incluido de serie, y el acabado rozan la perfección. Los asientos, a pesar de la tapicería de cuero, sujetan bien el cuerpo.



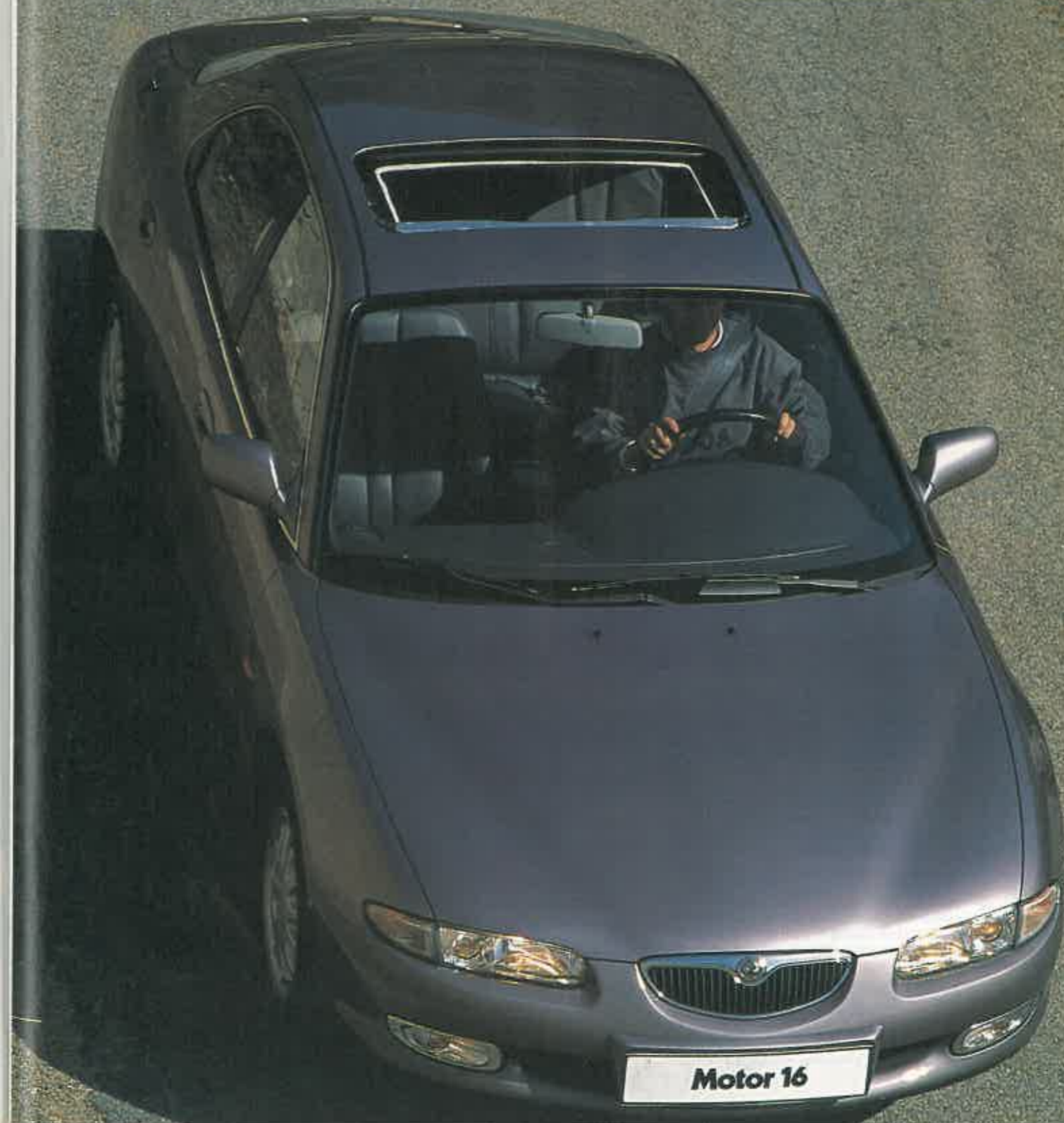
**DEPORTIVO**  
El propulsor se estira sin desfallecer hasta superar las 7.000 revoluciones por minuto.

maletero. Sin embargo, éste no es el caso del Xedos. Es cierto que su interior resulta más pequeño que el del Volkswagen Passat, por poner un ejemplo de un modelo de idéntica longitud y gran habitabilidad, pero este Mazda cumple bien en este

aspecto. Sorprendentemente, en longitud y anchura, cuyas cotas exteriores apenas difieren de las del Passat, pierde algunos centímetros con respecto a éste en las medidas interiores. En altura, sin embargo, es siete centímetros más bajo que el Passat, una diferencia bárbara, y la distancia desde los asientos hasta el techo, en las plazas traseras, resulta prácticamente idéntica. En las delanteras, la altura es más crítica, motivo por el cual la banqueta no se puede desplazar en altura, sólo en inclinación. A pesar de ello, la postura de conducción se puede adaptar a los diferentes gustos, gracias a que el volante sí se puede regular en altura. El único inconveniente se presentará para quienes gusten de conducir cerca del volante, ya que en esa postura el accionamiento de la palanca de cambio no resulta cómodo. El codo tropieza con el respaldo de los asientos cuando la palanca está insertada.



**CUIDADO EN CADA DETALLE**  
Tanto por la calidad de los remates como por la atención que se presta a cada detalle y la suavidad de los mandos, el Xedos resulta un modelo muy agradable de utilizar.

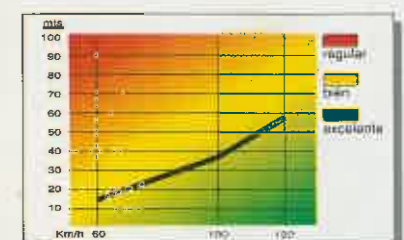


Motor 16

## PRESTACIONES

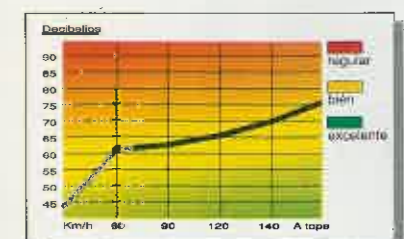
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	215
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,8
1.000 m salida parada	30,6
De 0 a 100 km/h	9,4
Recorriendo (metros)	154
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,7
recorriendo (metros)	326
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,9
recorriendo (metros)	418

## FRENOS



A 60 Km/h:	13,9
A 100 Km/h:	37,6
A 120 Km/h:	57,7

## SONORIDAD



Al ralentí:	42,5
A 60 Km/h:	61,1
A 90 Km/h:	62,9
A 120 Km/h:	66,5
A 140K m/h:	69,7
A Tope:	75,1

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Tecnitrade Automoción, S.A. Edificio Mazda. Avda. de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 3029941. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Ocho años de garantía contra perforación de la carrocería por corrosión. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

## OPCIONES

Acabado interior, en salpicadero y puertas, en madera de raíz: 180.00 pesetas IVA incluido.

58/ **Motor 16**

en segunda o cuarta, o en el momento de introducir estas marchas, circunstancia que en carretera virada llega a resultar molesta. Bien es cierto que eso sólo acontece conduciendo bien cerca del volante, como le gusta al que esto escribe. Por otro lado, el accionamiento de la palanca es correcto, aunque no particularmente rápido ni suave, pero sí preciso. En cuanto a los mandos, resultan suaves y cómodos de accionar, con el tacto adecuado, y



**SUSPENSIÓN BLANDA**  
La carrocería del Xedos se inclina de forma considerable en las curvas cuando se toman a buen ritmo. Ello no es impedimento para que la estabilidad merezca buena nota.

además están bien dispuestos. El único pero en este apartado radica en la situación de los botones de la aireación, más por la curvatura del panel de instrumentos, que resulta convexa en lugar de cóncava, por lo que el extremo queda más accesible para el copiloto que para el conductor, que por la distancia real. La instrumentación cuenta con los relojes habituales. El conductor agradecería un manómetro de presión y un termómetro de temperatura de aceite, ya que el motor tiene el corte de inyección a 7.400 revoluciones por minuto y, por esa zona alta del cuentavuelvas, el propulsor se desvuela con total soltura.

Ya que hemos mencionado el motor, la sorpresa escondida de este modelo, hablaremos de él. A su régimen de ralentí estable en torno a 800 revoluciones por minuto, resulta prácticamente imperceptible tanto desde el interior como del exterior. A bajas revoluciones, su comportamiento no es un prodigio, pero empuja suficientemente y con una suavidad envidiable. De todas formas, hasta que no se sobrepasan las 5.000 revoluciones no aparece la verdadera categoría de este propulsor. Manteniendo en todo momento la suavidad mencionada más arriba, sube de vueltas con celeridad hasta el corte de inyección. Si se quiere practicar conducción deportiva, un desarrollo de cambio, que quizá pudiera ser ligeramente más corto pero que nos parece bien elegido, permite moverse constantemente en esa zona entre 5.000 y 7.000 revoluciones por minuto, donde el motor da todo lo que lleva dentro. Y es en esta situación, cuando se agradecería un acceso más cómodo a la palanca de cambio. Pero, por otro lado, su suavidad permite conducirlo tranquilamente por debajo de 5.000 revoluciones, disfrutando del silencio y la comodidad. Las características técnicas de este propulsor, que le permiten subir tanto de vueltas y ralentizar imperceptiblemente, son seis cilindros en V de carrera corta (69,6 milímetros), admisión de resonancia variable, que se consigue mediante un complejo sistema de cámaras de aire, un tubo que las conecta y una válvula de mariposa que abre o impide el paso al flujo de aire.

En cuanto al comportamiento dinámico, las suspensiones blandas y una barra estabilizadora trasera de fino diámetro parecen diseñadas para que la carrocería de este modelo adopte fuertes inclinaciones en las curvas, como de hecho sucede. Sin embargo, su velocidad de paso por curva es buena y no se producen los extraños típicos de modelos con suspensión blanda, que no acaban de apoyar bien. El Xedos sigue con fidelidad la trayectoria marcada por el volante, obedece con docilidad a las indicaciones del conductor en los apoyos y se muestra noble de reacciones. Según nuestra opinión, una suspensión algo más dura no iría en detri-



**ATRACCIÓN**  
La línea del Xedos despierta admiración por donde pasa. En carretera de mal piso, las suspensiones absorben bien las irregularidades, que apenas afectan a los ocupantes.

mento del confort, pero la configuración actual alcanza un buen equilibrio. Los frenos responden muy bien, especialmente sobre asfalto liso, apoyados por unos neumáticos de calidad. Sobre piso rugoso, se agradecería que el sistema de antibloqueo retardara unos instantes su entrada en funcionamiento. Por su parte, la dirección, de dureza varia-

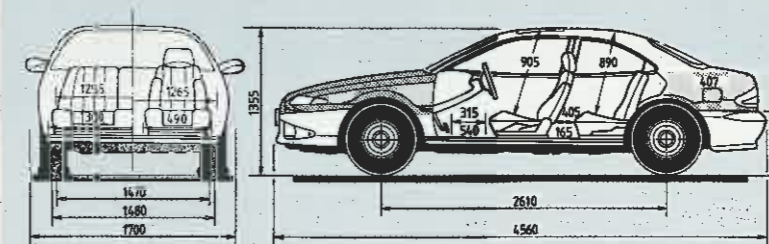
ble en función de las revoluciones del motor, resulta algo blanda, como es lógico en un modelo cuya bandera parece ser la suavidad. Por último, en cuanto a acabado, la calidad es excelente. Diseño, calidad de materiales y ajuste está a la altura de un modelo cuyo aspecto exterior, en especial la calidad de imprimación de la pintura, ofre-

ce un aspecto excepcional. En cuanto a su precio, puede parecer algo alto, pero se justifica de sobra por su equipamiento y la calidad ofrecida.

Javier Moltó  
Fotos: José Antonio Díaz

(Agradecemos al Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid la cesión del Palacio de Cristal de la Arganzuela para realizar las fotos.)

## MAZDA XEDOS



## FRENTE A SUS RIVALES

El Xedos no es un modelo fácil de encuadrar. De los siguientes, la mayoría se desvía, bien por dimensiones exteriores, por potencia, cilindrada o precio. Aun así, consideramos que pueden rivalizar con el Xedos. El Alfa Romeo 164 2.0 Twin Spark cuesta casi 1,5 millones menos. En contrapartida su equipamiento es muy inferior y su acabado no es de la misma calidad que el del Xedos. En prestaciones, es superado por el Mazda y en consumo las diferencias son mínimas. Por poco menos dinero que el Xedos, está disponible el Audi 80 2.8 E V6, mucho más potente, con mejores prestaciones, algo más pequeño de tamaño e inferior equipamiento. También resulta claramente más barato el BMW 320i 4p. Su equipamiento es claramente inferior al del Xedos, aunque su acabado, quizá menos espectacular que el del Mazda, también raya a buena altura. En cuanto a prestaciones, en aceleración están prácticamente empatados, pero en recuperaciones el BMW se muestra más rápido. También japonés es el Honda Accord, quizá menos atractivo que el Xedos, pero a mejor precio. Su acabado y equipamiento es inferior, pero sus prestaciones mucho mejores que las del Mazda. El Lancia Thema, con su nuevo motor de admisión de longitud variable, también es más barato que el Xedos. El Lancia le supera en potencia, prestaciones y tamaño, aunque queda por detrás en equipamiento. El Mitsubishi Galant se vende a precio de derribo. Supera al Xedos en precio y prestaciones, aunque no en acabado y equipamiento. El Volkswagen Passat VR6, también resulta más barato y claramente más potente. Su equipamiento resulta inferior y el aspecto del vehículo más austero.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

▲ De todo. El Xedos lleva de serie ABS, airbag, llantas de aleación, aire acondicionado, espejos eléctricos, antena eléctrica, asientos traseros abatibles, barras laterales de protección en puertas, etc.

### EN CONTRA

▼ Pocos pero se le pueden poner al equipamiento. Sólo falta que los asientos se movieran eléctricamente, que la banqueta se pudiera desplazar de altura y el volante se regulara en sentido longitudinal.

**PRUEBA**  
Motor 16

Comprarse un Porsche, entrar en el prestigioso mundo del fabricante germano es cada vez más asequible. La llegada de la nueva versión CS del 968 supone ahorrarse algo más de 1.700.000 pesetas respecto al ya conocido. El coche resulta aún más barato -5.300.000 pesetas- para los pilotos que tomen parte en la Copa Porsche 968 Club Sport, el primer certamen deportivo que organiza el importador en nuestro país. Una copa con un volumen de premios de veinte millones de pesetas.

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

**P**OR lo tanto, el planteamiento de la prueba es doble. Se puede enfocar desde el punto de vista puramente deportivo o sólo como una nueva versión del 968 pero mucho más barata. En el primer

caso, nuestro consejo es animar a los pilotos *amateurs* o profesionales que no se hayan apuntado a participar en la Copa Porsche 968 Club Sport. Aunque en un principio pueda parecer caro, si tenemos en cuenta los atractivos premios -primas de salida, etc.- y la casi nula preparación mecánica puesto que los motores están sellados, hacen que sea un certamen de lo más interesante para un piloto no necesariamente bueno y, por supuesto, nada comparable al caro y exclusivo

#### A FONDO

##### VIRTUDES

Precio más atractivo  
Rendimiento del motor  
Frenos

**PORSCHE 968 CS Coupé**  
**PRECIO: 6.644.600 PTAS.**

Marcha atrás sin gatillo  
Equipamiento de serie  
Suspensión muy rígida (opcional)

##### DEFECTOS

Campeonato de Producción, donde incluso la informática ya tiene mucho que decir.

En el segundo, para un usuario que lo quiera para una conducción normal, el coche también resulta interesante por el precio pero el equipamiento que trae de serie es insuficiente. ¿Se imaginan un vehículo que cuesta 6.700.000 pesetas sin cierre centralizado de puertas, aire acondicionado, elevalunas eléctricos o que los retrovisores exteriores se tengan que regular con el de-



Porsche 968 CS

**BIENVENIDO  
AL CLUB**

## FICHA TECNICA



### MOTOR:

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Sistema de regulación variable del árbol de levas (VarioCam). Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.990 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 104 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 11,0 a 1. Potencia máxima: 240 CV (176 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 31,1 mkg (305 Nm) a 4.100 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISION:

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,8 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 39,6 km/h.

### DIRECCION:

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 10,75 metros.

### FRENOS:

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: De serie.

### SUSPENSION:

Delantera: Independiente, con rótulas y brazos transversales. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos inclinados, con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS:

Neumáticos: 225/45 ZR 17 delante y 255/40 ZR 17 detrás. Llantas de aleación de 7,5J x 17 pulgadas delante y 9J x 17 pulgadas detrás.

### PESOS Y CAPACIDADES:

Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Capacidad del depósito de combustible: 74 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,0 km/h de promedio	15,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,6
En conducción rápida	15,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	11,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	555

**REACCIONES VIVAS**  
Con la opción del chasis deportivo, el coche es durísimo de suspensión y nada apto para carreteras bacheadas. La estabilidad es muy buena pero las reacciones son más bruscas.



do? Porque en el Porsche 968 Club Sport se ha reducido el peso al máximo y todo lo que sea un pequeño motor eléctrico, el sistema de aire acondicionado o incluso los asientos traseros, son los responsables de que el peso en orden de marcha se reduzca en cincuenta kilos; una cifra muy interesante para bajar

unas décimas por vuelta en un circuito pero que da igual para ir por la calle.

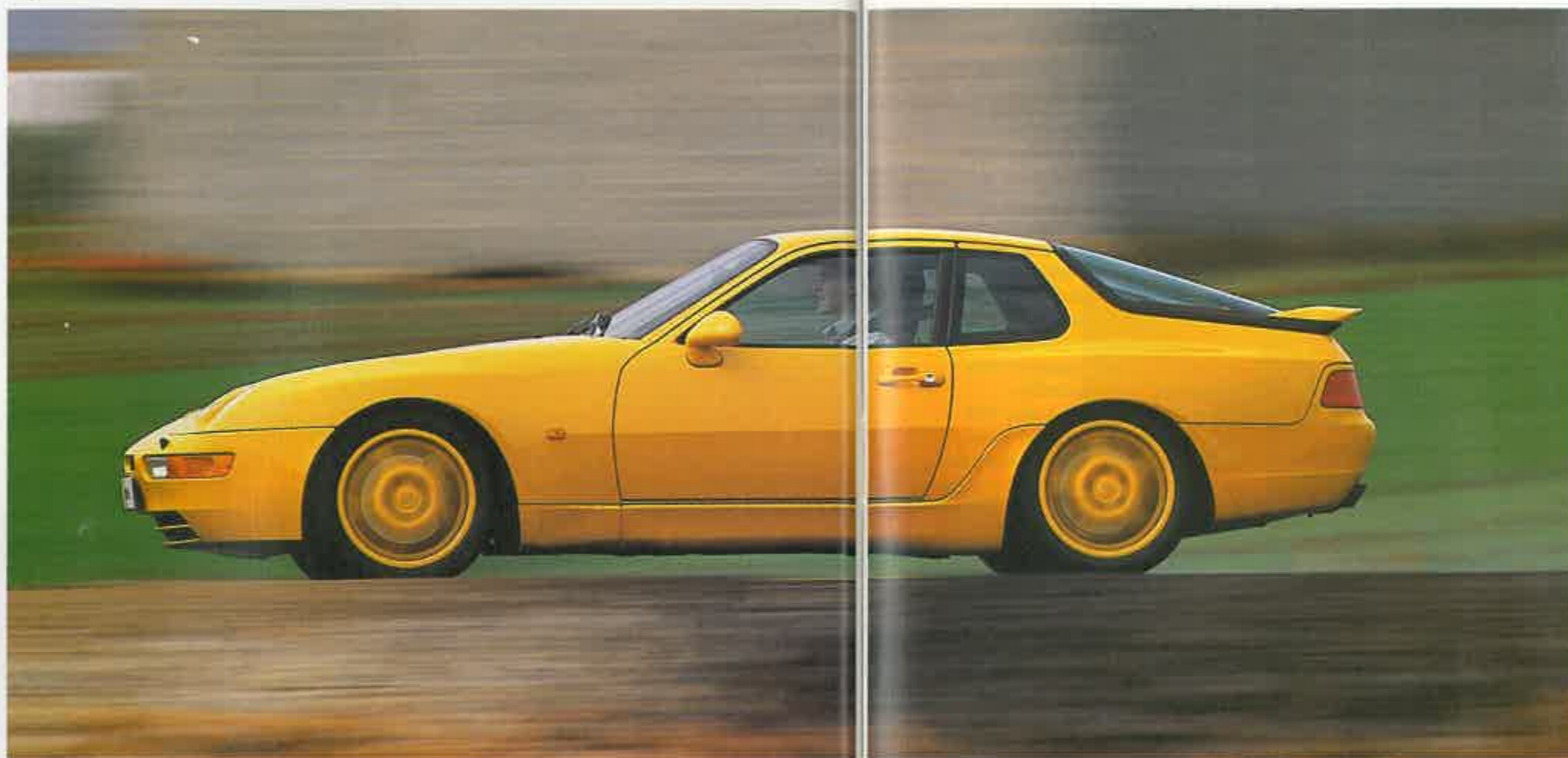
El coche viene de serie con faros anti-niebla delanteros, reostato de iluminación del cuadro de instrumentos y es posible regular el haz luminoso desde el interior. El habitáculo destaca por los asientos de

competición (se ofrecen unos más «normales» sin aumento de precio) y un precioso volante deportivo de tres radios forrado en piel; también llama la atención la ausencia de plazas traseras. El tablero de a bordo es similar al del 968 Coupé, con idéntica instrumentación que incluye voltímetro, manómetro de aceite

y los indicadores más habituales de gasolina y temperatura de agua.

Las opciones más significativas son el aire acondicionado, cierre centralizado, *airbag* para el conductor y pasajero y techo eléctrico, si bien no se ofrece regulación eléctrica para los retrovisores exteriores ni para los elevallunas. Resulta muy

barata la opción conjunta de diferencial autoblocante más la suspensión deportiva (amortiguadores y muelles más duros y barras estabilizadoras de mayor diámetro) pero muy poco recomendable para una utilización por carretera. A la menor irregularidad del terreno, las reacciones se transmiten a los pasaje-



### DETALLES DEPORTIVOS

El 968 CS se reconoce por el alerón trasero y las llantas pintadas del mismo color que el resto de la carrocería. Un color que, por cierto, no pasa desapercibido.



### CUATRO CILINDROS

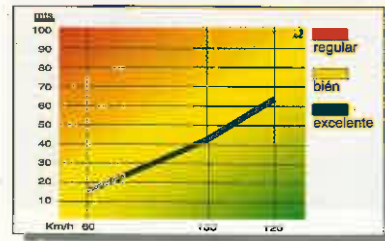
Tres litros de cilindrada, cuatro válvulas por cilindro, 240 caballos y una elasticidad de primera. En esta versión no hay modificaciones mecánicas respecto al 968 Coupé.



## PRESTACIONES

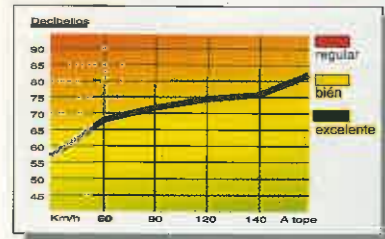
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	<b>252</b>
Km/h	
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	14,8
1.000 m salida parada	26,5
De 0 a 100 km/h	6,7
Recorriendo (metros)	103
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,0
recorriendo (metros)	165
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,8
recorriendo (metros)	217

## FRENOS



A 60 Km/h:	13,6
A 100 Km/h:	38,4
A 120 Km/h:	53,5

## SONORIDAD



Al ralentí:	57,3
A 60 Km/h:	71,2
A 90 Km/h:	73,4
A 120 Km/h:	75,2
A 140 Km/h:	77,9
A Tope:	83,6

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Porsche España S.A. Avda. de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

## OPCIONES

Aire acondicionado: 341.760 pesetas. Chasis deportivo + diferencial autoblocante: 96.000 pesetas. Diferencial autoblocante: 154.880 pesetas. Airbag conductor y pasajero: 341.760 pesetas. Cierre + alarma + tuercas: 92.160 pesetas.

ros con una tremenda dureza. Esta opción sólo es válida en un circuito.

En cuanto al motor, es una de las grandes virtudes del coche. Tras la desaparición del cuatro cilindros del BMW M3, también de gran cubicaje, el del 968 es el mejor en su categoría. Porsche es el único fabricante que se atreve a ofrecer una cilindrada de tres litros pero con sólo cuatro cilindros. En esta variante Club Sport el motor es el mismo del 968 Coupé o no hay cambios de potencia o par. Sigue desarrollando 240 caballos de potencia y la única dife-

**DE CARRERAS**  
Los asientos delanteros son auténticos de competición, duros y sobre todo envolventes. Los «normales» se pueden poner sin aumento de precio.



**SIN PLAZAS TRASERAS**  
Para conseguir la máxima reducción de peso, se han quitado los asientos posteriores. La bandeja es de mayor tamaño.

rencia es un nivel sonoro un poco mayor debido a que el motor gira más alto de vueltas por un menor desarrollo final de la transmisión en sexta velocidad. Se nota un gran empuje en todas las marchas, incluso en cuarta o quinta a velocidades elevadas. En marchas cortas y con el acelerador a fondo, es a partir de 4.000 revoluciones por minuto cuando este motor desarrolla todo su potencial. Además es posible apurar el régimen hasta pasadas las 7.000 rpm., ya en la zona roja del cuentarrevoluciones, con una progresividad encomiable. Una ven-

Welsch, Centro de Investigación y Desarrollo de Porsche, no para. Ahora, tomando como base el modelo 968, su Departamento de Competición acaba de crear dos nuevas versiones dirigidas a los clientes más exigentes, los pilotos que participan en la Copa GT puesta en marcha por el Automóvil Club alemán y aquellos conductores que, por sus habilidades, piensan que los 240 caballos de potencia del Porsche 968 normal no les bastan. La primera idea era crear un modelo de competición, turbocompresado, de nombre 968 Turbo RS, para la finalidad antes mencionada, pero dada la inquietud de muchos usuarios de la marca, no han hecho caso a extrapolar una versión de calle denominada 968 Turbo S. La versión de competición aparecerá este mismo mes, mientras que la de calle se retrasará al mes de abril. Por atención, tan sólo se harán entre 50 y 100 unidades de ambas versiones. El Porsche 968 Turbo RS contará con la extraordinaria potencia de 337 caballos, pero llaman más aún la atención los 305 caballos del Turbo S, cifra impresionante para un motor de cuatro cilindros y ocho válvulas (se ha desechado la opción de cuatro válvulas por cilindro al utilizarse sobrealimentación). El turbocompresor, fabricado por KKK, que dispone de intercambiador de calor y está refrigerado por agua, cuenta con una válvula by-pass que asegura la utilización óptima de los gases de escape. Una válvula electromagnética controla la presión de escape del turbo, que alcanza un valor máximo de un bar. Si de enorme ley que calificar la potencia de 305 caballos, que se alcanzan a 5.500 revoluciones por minuto, cabe calificar de excepcional el hecho de que a 3.000 revoluciones se cuenta con un par motor de 51 mkg. En su transmisión se mantiene el cambio manual de seis marchas, con distintas relaciones y un embrague reforzado. El diferencial autoblocante, tanto en tracción como en retención, está limitado al 75 por ciento. Con estas premisas, y un peso de 1.300 kilos, el 968 Turbo S acelera de 0 a 100 km/h,

## UNA INQUIETUD CONSTANTE

**MÁS AGRESIVO**  
El Porsche 968 Turbo S se distingue por sus tomas de aire en el capó delantero, por la bandeja aerodinámica bajo el faldón, por una abertura frontal mayor y por sus ruedas de 18 pulgadas.



**UN MOTOR DE MUCHOS QUILATES**  
Arriba se observa la movilidad del alerón trasero. Abajo, el motor turbo que se emplea en el 968. Si su potencia es muy elevada (305 caballos), más lo es su par (51 mkg.).

en unos cinco segundos, y tiene una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora. Para lograr el mayor equilibrio el chasis ha tenido que ser modificado. Su altura se ha rebajado en 20 milímetros y tanto muelles como amortiguadores son más rígidos. El sistema de frenos ha mejorado, y en las ruedas delanteras se montan los del 911 Turbo S. Como es lógico, lleva sistema antibloques. También las ruedas proceden del 911 Turbo, es decir, de 18 pulgadas con llantas de aluminio de tres piezas en medidas 8 x 18 delante y 10 x 18 detrás con neumáticos 225/40 XR 18 y 265/35 XR 18 respectivamente. Exteriormente las diferencias con el 968 normal se observan en el capó delantero, dotado de dos tomas de aire especiales, en la mayor abertura

del motor para mejorar la refrigeración del motor, en una bandeja aerodinámica adosada a la parte inferior del faldón delantero, y en un alerón trasero móvil que admite una variación de su ángulo de incidencia de 10 grados. Como en el Porsche 968 CS, por razones de ahorro de peso, se prescindió de los elementos de confort, además de haberse eliminado la protección de los bajos. En cuanto al modelo de competición, 968 Turbo RS, además de la evolución sufrida por el motor a nivel de turbo, admisión y escape para lograr más potencia, incorpora una completa jaula antivuelco, sistema de extinción de incendios, depósito de combustible de seguridad y cinturones de seis puntos de anclaje. Su chasis ha sido adaptado a la utilización para la que ha sido creado, tanto a nivel



de suspensión como de ruedas (también de 18 pulgadas). Se mantiene, sin embargo, la servodirección. El peso del Turbo RS es de 1.350 kilos.

taja suplementaria: se puede circular tranquilamente por ciudad en marchas largas a menos de 2.000 revoluciones por minuto sin el menor tirón.

Tampoco se han introducido modificaciones en la transmisión. Sólo el ya mencionado más corto desarrollo de la transmisión, aunque es debido al empleo de neumáticos de mayor tamaño -siguen siendo más

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

## A FAVOR

▲ Muy poco que decir en este apartado al reducirse a poco menos que lo imprescindible el equipamiento de serie. Si lleva luces anti-niebla delanteras y reostato de iluminación del cuadro de instrumentos.

## EN CONTRA

▼ Lo más destacable es la imposibilidad de regular desde dentro los espejos retrovisores exteriores. Los elevallas son manuales, el cierre no es centralizado y es opcional el aire acondicionado.

Al no ser demasiado asistida se tiene un buen tacto al circular deprisa en autopista.

El comportamiento del coche sobre buen firme es intachable. Parece ir sobre raíles y sólo al límite se va de atrás. Con la suspensión deportiva, las reacciones son más bruscas y en curva lenta y pisando con decisión el acelerador el coleteo trasero se manifiesta de forma más imprevista. En este caso, el comportamiento es el ideal para el público al que va dirigido, es decir, pilotos que quieren obtener el máximo rendimiento en un circuito.

Estamos seguros de que la Copa Porsche 968 Club Sport no va a defraudar porque la «materia prima» es de primera fila. A falta de que haya una buena inscripción, el espectáculo en cualquiera de los circuitos debe estar asegurado.

En el otro aspecto, se pueden sumar opciones sin que el precio final suba demasiado.

Javier Gutiérrez

Fotos: Alex Blanco

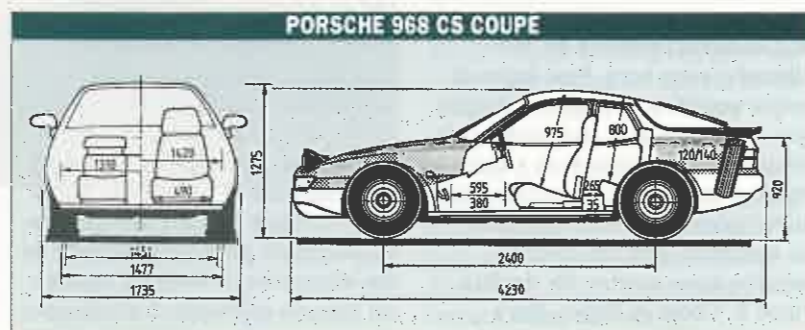


## VOLANTE DEPORTIVO

Se empuña fácilmente gracias a su generoso grosor y está forrado en cuero; la única pega es que no se puede regular en altura. La instrumentación es muy completa.

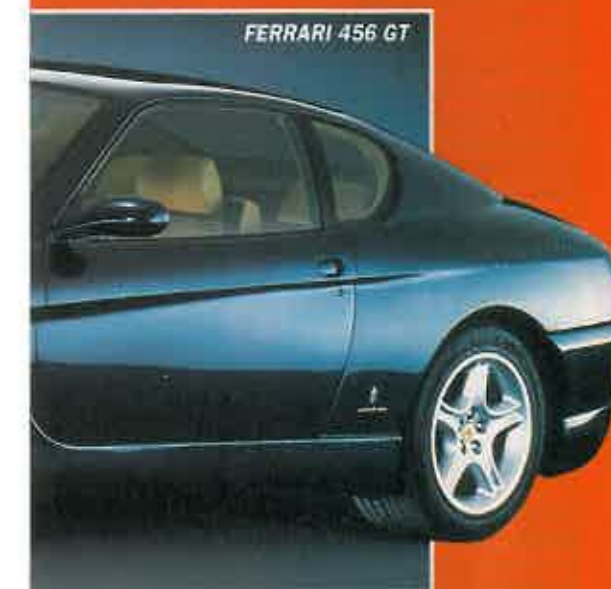
grandes los traseros que los delanteros porque el grupo y las relaciones de cambio son iguales que en el 968 Coupé. Por lo que se refiere al manejo, es cómodo y no del todo rápido. El defecto más destacable es la falta de un gatillo para insertar la marcha atrás porque se puede dar el caso de que al intentar poner primera entre la marcha atrás.

Otro de los apartados mecánicos que destacan en el 968 Club Sport son los frenos. Se utilizan cuatro discos con ventilación interior y sistema antibloqueo. La eficacia de frenada es impresionante y las distancias para detener el coche son aún más cortas que en el 968 Coupé. Toda una garantía tanto en un circuito como en cualquier carretera. La dirección es asistida, con tres vueltas y cuarto de volante para girar las ruedas entre extremos.



## FRETE A SUS RIVALES

Ya era de hora de afirmar que un Porsche es comparable a sus principales competidores aunque sea a costa de un equipamiento de utilitario. También es verdad que en este particular segmento del mercado, el comprador no mira mucho lo que se va a gastar puesto que, por lo general, tiene una idea muy clara de lo que quiere. Esta versión tan especial del 968 hace que sus rivales no sean comparables debido a que no hay ninguno con unas características similares. Por un lado están el Alpine A-610 y los japoneses Mazda RX-7, Mitsubishi 3.000 y Nissan 300 ZX. El primero es más potente y rápido y cuesta 8.800.000 pesetas, es decir, cifra muy superior a la del 968 CS. Los tres restantes valen justo ocho millones de pesetas y tanto el Mitsubishi como el Nissan llevan motores de más de 280 caballos de potencia; en los cuatro modelos citados el equipamiento es completísimo. Con un precio ligeramente más bajo que el del Porsche está el Maserati 222 SE, también mejor equipado.



FERRARI 456 GT

más propicio, lo cierto es que serán objetos de ensueño en sus venas. En España se venden, aunque su mercado todavía no resulta interesante. En España para que unos pocos.

cas especializadas en la fabricación de estos modelos que, desde siempre han atraído las miradas y las envidias de los amantes del automóvil. De hecho, el fabricante italiano ha presentado un nuevo modelo, el 456 GT, que es un claro ejemplo de la confianza que hay en la continuidad de este tipo de coches.

Dentro de este grupo hay dos

SIGUE EN PAG. 71

taja suplementaria: se puede circular tranquilamente por ciudad en marchas largas a menos de 2.000 revoluciones por minuto sin el menor tirón.

Tampoco se han introducido modificaciones en la transmisión. Sólo el ya mencionado más corto desarrollo de la transmisión, aunque es debido al empleo de neumáticos de mayor tamaño -siguen siendo más



#### VOLANTE DEPORTIVO

Se empuña fácilmente gracias a su generoso grosor y está regulable en altura. La instrumentación es muy completa.

grandes los traseros que los delanteros- porque el grupo y las relaciones de cambio son iguales que en el 968 Coupé. Por lo que se refiere al manejo, es cómodo y no del todo rápido. El defecto más destacable es la falta de un gatillo para insertar la marcha atrás porque se puede dar el caso de que al intentar poner primera entre la marcha atrás.

Otro de los apartados mecánicos que destacan en el 968 Club Sport son los frenos. Se utilizan cuatro discos con ventilación interior y sistema antibloqueo. La eficacia de frenada es impresionante y las distancias para detener el coche son aún más cortas que en el 968 Coupé. Toda una garantía tanto en un circuito como en cualquier carretera. La dirección es asistida, con tres vueltas y cuarto de volante para girar las ruedas entre extremos.

La era de plata de Ferrari que un Porsche es comparable a sus principales competidores aunque sea a costa de un equipamiento de utilitario. También es verdad que en este particular segmento del mercado, el comprador no mira mucho lo que se va a gastar puesto que, por lo general, tiene una idea muy clara de lo que quiere. Esta versión tan especial del 968 hace que sus rivales no sean comparables debido a que no hay ninguno con unas características similares. Por un lado están el Alpine A-610 y los japoneses Mazda RX-7, Mitsubishi 3.000 y Nissan 300 ZX. El primero es más potente y rápido y cuesta 8.800.000 pesetas, es decir, cifra muy superior a la del 968 CS. Los tres restantes valen justo ocho millones de pesetas y tanto el Mitsubishi como el Nissan llevan motores de más de 280 caballos de potencia; en los cuatro modelos citados el equipamiento es completísimo. Con un precio ligeramente más bajo que el del Porsche está el Maserati 222 SE, también mejor equipado.

## SUPERDEPORTIVOS

De 6.227.000 a 28.800.000 Pesetas • Alemanes, Italianos, Ingleses y Japoneses

# Atletas del asfalto



Aunque el momento económico no es el más propicio, lo cierto es que los grandes deportivos han sido, son y serán objetos de ensueño para todo aquel que tenga algo de gasolina en sus venas. En España se comercializan casi una treintena de versiones, aunque su mercado total apenas llega al millar de unidades, siempre resultan interesantes. Aquí reunimos los modelos disponibles en España para que unos pocos afortunados decidan y otros puedan soñar.

ESTOS últimos años, propiciado por la bonanza económica, el mercado de los superdeportivos se ha visto tremendamente animado, tanto por el número de ventas, como por la llegada de nuevos modelos, sobre todo desde Japón. No obstante, está claro que los protagonistas de este segmento siguen siendo los Ferrari y los Porsche, mar-

#### QUE COCHES APARECEN EN EL DOSSIER

EN esta ocasión, los coches que aparecen en el dossier son aquellos modelos fabricados en serie que por sus prestaciones o por su diseño pueden entrar entre los considerados más rápidos sobre el asfalto.

cas especializadas en la fabricación de estos modelos que, desde siempre han atraído las miradas y las envidias de los amantes del automóvil. De hecho, el fabricante italiano ha presentado un nuevo modelo, el 456 GT, que es un claro ejemplo de la confianza que hay en la continuidad de este tipo de coches.

Dentro de este grupo hay dos

siguen en la



Subaru SVX

**6.227.000 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Este es uno de los modelos que más ofrece por su precio. Además de la tecnología avanzada de su mecánica, dispone de un equipamiento que no deja lugar a opciones. Es un coche muy exclusivo.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

Este coche no tiene filosofía de coche capaz de dejar pegado al asiento a su conductor, más bien pretende dar unas buenas prestaciones con elevado nivel de seguridad. Dentro de los superdeportivos es, tal vez, el que mejor predisuelto está para realizar largos viajes por todo tipo de carreteras.

**TÉCNICA 9/10**

El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas, con gestión electrónica, es el aspecto más atractivo del SVX. No hay que olvidar el motor de seis cilindros opuestos, que es todo un alarde de elasticidad.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

6 cilindros opuestos de 3.319 cc.  
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.  
Potencia: 230 caballos a 5.000 rpm.  
Par máximo: 31,5 mkg a 4.800 rpm.  
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.  
Peso: 1.610 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,5 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: -  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: -  
Velocidad máxima: 235 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 14,6 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.  
Consumo medio: 11,9 l/100 km.  
Autonomía: 540 km.

**NOTA MEDIA 8,0**



Audi Coupé S2

**6.610.000 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

El S2 no es ninguna excepción dentro de la política de precios de la marca, por lo que su precio resulta un tanto elevado. No obstante, hay que decir que su equipamiento carece de lagunas importantes.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Si los Audi Coupé de tracción delantera ya se agarran al asfalto bien, éste, con su sistema de tracción integral lo hace todavía mucho mejor. Las grandes posibilidades de su motor no llegan a poner en entredicho la capacidad de su bastidor, que responde como si de un coche de carreras se tratase.

**TÉCNICA 8/10**

Destaca, por encima de todo, el sistema de tracción total permanente, que lo hace diferente a cualquier otro modelo de la gama, y la dotación del *intercooler*, que optimiza el rendimiento del motor.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

5 cilindros en línea de 2.226 c.c.  
Alimentación: Inyección elec+ turbointercooler.  
Potencia: 220 caballos a 5.900 rpm.  
Par máximo: 31,5 mkg a 1.950 rpm.  
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.  
Peso: 1.420 kg

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,7 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,1 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 35,1 s.  
Velocidad máxima: 247 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,7 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 10,8 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,9 l/100 km.  
Consumo medio: 13,9 l/100 km.  
Autonomía: 454 km.

**NOTA MEDIA 7,3**



BMW M3

**6.878.000 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

A pesar de tratarse de un modelo totalmente nuevo y con muchos más caballos que su anterior versión, el precio resulta más bajo. Todo un acierto por parte de los responsables de la marca bávara.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Las nuevas suspensiones, además de mostrarse firmes, son suficientemente confortables, alcanzando un gran equilibrio entre ambos aspectos. En conjunto, el M3 se muestra como un coche muy fácil y cómodo de conducir, noble y eficaz en cualquier terreno, y algo nervioso en su tren trasero.

**TÉCNICA 8/10**

El nuevo M3 deja de lado el motor de cuatro cilindros para dar paso a un fabuloso bloque de seis cilindros en línea y 24 válvulas alimentado por un sistema de inyección digital de tres litros de cilindrada.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

6 cilindros en línea de 2.990 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica digital.  
Potencia: 286 caballos a 7.000 rpm.  
Par máximo: 32,6 mkg a 3.600 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.430 kg

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: -  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: -  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 13 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 7,9 l/100 km.  
Consumo medio: 10,5 l/100 km.  
Autonomía: 570 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Mazda RX7

**7.950.000 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

A pesar de haber aumentado el precio respecto a la versión anterior, lo cierto es que el coche en general ofrece bastante más que su predecesor, sobre todo en prestaciones, en acabado y equipamiento.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Las suspensiones son comparables a las de cualquier prototipo de competición. Gracias a esto, da la sensación de que cuando circulas con el RX-7 lo hacemos sobre raíles. Solamente en zonas con firme en no muy buen estado se nos hace pesada la conducción.

**TÉCNICA 8/10**

Especial importancia tienen en este modelo las suspensiones. Éstas equipan un mecanismo de control de geometría dinámica de las ruedas, para que adopten los ángulos de convergencia más favorables. Así mismo dispone de un diferencial Torsen

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

Doble rotorde 2.616 c.c.  
Alimentación: Iny. elect. multipunto con dos turbocompresores e *intercooler*.  
Potencia: 241 caballos a 6.500 rpm.  
Par máximo: 30,2 mkg a 5.000 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.310 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,9 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 5,5 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,8 s.  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 18,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 12,1 l/100 km.  
Consumo medio: 14,8 l/100 km.  
Autonomía: 464 km.

**NOTA MEDIA 8,0**



Mitsubishi 3.000 GT

**8.000.000 PTAS**

**PRECIO: 9/10**

Por ocho millones, Mitsubishi ofrece un deportivo con 285 caballos de potencia, tracción total y unas soluciones técnicas al más alto nivel. No hay que olvidarse tampoco de su completísimo equipamiento.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

El comportamiento del 3.000 GT es tan noble como especial. A la gran efectividad de su sistema de suspensión electrónica y de la tracción total hay que sumar las reacciones de la dirección a las cuatro ruedas. Todo ello unido permite que la estabilidad y la sensación de seguridad de este coche sea ejemplar.

**TÉCNICA 10/10**

Turboalimentación, tracción y dirección a las cuatro ruedas, suspensión con reglaje electrónico, aerodinámica de incidencia variable, ABS, *airbag*... qué más se le puede pedir a un coche deportivo.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

6 cilindros en V de 2.972 c.c.  
Alimentación: Inyección. elect. con doble turbo y doble *intercooler*.  
Potencia: 285 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo: 41,5 mkg a 3.000 rpm.  
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.  
Peso: 1.640 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,1 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,5 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,7 s.  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 14,9 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,9 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,3 l/100 km.  
Consumo medio: 13,0 l/100 km.  
Autonomía: 530 km.

**NOTA MEDIA 9,3**



Nissan 300 ZX

**8.000.000 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Los japoneses basan buena parte de su éxito en ofrecer productos de alta calidad a precios muy competitivos. El Nissan 300 ZX es un deportivo realmente bien hecho, con un equipamiento de primera línea y un precio muy razonable.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

El 300 ZX hace gala de un comportamiento intachable. La amortiguación es firme pero consigue un excelente compromiso entre confort y estabilidad, mientras que la eficacia de los frenos y de los demás órganos mecánicos le permiten brillar con luz propia entre los coches deportivos.

**TÉCNICA 8/10**

El motor de seis cilindros en V y doble turbocompresor desarrolla un valor de potencia algo más que reseñable. Los frenos disponen de ABS y llama la atención la excelente rigidez estructural de su carrocería de tipo targa.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

6 cilindros en V de 2.960 c.c.  
Alimentación: Inyección elect. con doble turbo e *intercooler*.  
Potencia: 283 caballos a 6.400 rpm.  
Par máximo: 38,2 mkg a 3.600 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.585 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,4 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,2 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,8 s.  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 16 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,6 l/100 km.  
Consumo medio: 13,5 l/100 km.  
Autonomía: 485 km.

**NOTA MEDIA 8,0**



Porsche 968 Coupé

**8.359.800 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

Los vehículos del fabricante alemán nunca se han distinguido por su precio contenido. El 968 Coupé no es una excepción, aunque también es cierto que los Porsche tienen un sabor especial.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

El reparto de pesos más racional del 968 frente al Porsche 911 le permite disfrutar de un comportamiento más homogéneo que el de su hermano. Este coche se agarra como una lapa y resulta difícil superar el límite de adherencia. No resulta tampoco muy incómodo y el cambio y los pedales se accionan con mucha facilidad.

**TÉCNICA 8/10**

El motor del Porsche 968 es el cuatro cilindros más potente del mercado. El sistema VarioCam de Porsche le permite mejorar la respuesta del motor a bajo y medio régimen, siendo la respuesta mecánica excelente en cualquier momento.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

4 cilindros en línea de 2.990 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.  
Potencia: 240 caballos a 6.200 rpm.  
Par máximo: 31,1 mkg a 4.100 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.370 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,7 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 35,0 s.  
Velocidad máxima: 251 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 13,2 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,1 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.  
Consumo medio: 11,7 l/100 km.  
Autonomía: 585 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Jaguar XJS 4.0

**8.383.750 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

La distinción inglesa de los Jaguar se cotiza cara. El equipamiento es completísimo y la exclusividad de este deportivo salta a la vista, pero quizá esta exclusividad venga en buena medida motivada por el elevado precio.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

El Jaguar XJS tiene unas buenas dotes para poder realizar una conducción de estilo deportivo, pero su elevado peso no le permiten brillar en exceso al límite. Es un buen rodador y su estabilidad es envidiable en las carreteras de trazado rápido.

**TÉCNICA 7/10**

El motor con cuatro litros no se ha exprimido al máximo y su potencia podría ser mayor. Pero, lo que realmente se ha pretendido de esta mecánica es que su funcionamiento a cualquier régimen sea envidiable y el par motor es muy elevado. Destaca por su suavidad de funcionamiento.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**

6 cilindros en línea de 3.980 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.  
Potencia: 223 caballos a 4.750 rpm.  
Par máximo: 38,4 mkg a 3.650 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.730 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,4 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,4 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,9 s.  
Velocidad máxima: 226 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 16,2 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,4 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,3 l/100 km.  
Consumo medio: 13,7 l/100 km.  
Autonomía: 600 km.

**NOTA MEDIA 6,6**

**SUPERDEPORTIVOS**



**Jaguar XJS V12**

**10.081.000 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

Un modelo tan exclusivo como éste, con infinidad de detalles lujosos que hacen las delicias del mayor de los sibaritas, no puede tener un precio asequible a todos los bolsillos. Es una lástima que supere los 10 millones.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

No es un deportivo puro en cuanto a este apartado se refiere. Los frenos acusan la fatiga en exceso, en parte debido al peso de su motor. También tiene tendencia a irse de morro en curvas cuando se le exige una respuesta rápida de su potencial. Por contra, el motor de doce cilindros de Jaguar es muy suave.

**TÉCNICA 8/10**

Evidentemente, lo que más llama la atención de este clásico modelo es el magnífico motor de doce cilindros en V que desarrolla una potencia de 280 caballos. Es un espectáculo visual levantar el compartimento del motor.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

12 cilindros en V de 5.993 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.  
Potencia: 333 caballos a 5.250 rpm.  
Par máximo: 50,5 mkg a 3.650 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.825 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,6 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,7 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: --  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 23,9 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 18,6 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 21,2 l/100 km.  
Consumo medio: 22,1 l/100 km.  
Autonomía: 353 km.

**NOTA MEDIA 7,0**



**Porsche 911 Carrera 2**

**10.663.800 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

Indudablemente, el precio es uno de los puntos negativos de la marca alemana en nuestro país. Es uno de los mejores deportivos del mercado y con veinticinco años de mejoras a sus espaldas enamora a todos los públicos.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Tiene un comportamiento muy agradable y de gran eficacia en buenas manos. El motor de seis cilindros opuestos destaca por su gran progresividad y capacidad de respuesta desde muy bajas revoluciones. El coche se agarra perfectamente en todo tipo de curvas y tiene unos excelentes frenos.

**TÉCNICA 8/10**

El Porsche cuenta con frenos ABS, y dirección asistida, que colabora en la facilidad de conducción sin perder la sensibilidad y el tacto de la carretera. El alerón trasero funciona automáticamente en función de la velocidad.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros opuestos de 3.600 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica.  
Potencia: 250 caballos a 6.100 rpm.  
Par máximo: 31,6 mkg a 4.800 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.450 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 25,4 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 33,2 s.  
Velocidad máxima: 264 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,6 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,8 l/100 km.  
Consumo medio: 12,7 l/100 km.  
Autonomía: 560 km.

**NOTA MEDIA 7,3**



**Lotus Esprit Turbo**

**11.310.080 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

El precio de estos lujosos y elitistas modelos británicos es alto, pero aportan una línea diferente y personal para el comprador que busque un producto distinto con un toque de distinción.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

Como es de esperar de un vehículo de altas prestaciones, el Lotus Esprit Turbo es nervioso en su comportamiento y delicado de conducir debido a la sobrealimentación del turbocompresor. Esto requiere unas dotes de conducción un tanto especiales para sacarle el máximo rendimiento.

**TÉCNICA 7/10**

El motor tiene las mismas características que la versiones anteriores, 2,2 litros de cilindrada, 16 válvulas y turbocompresor, pero con un intercooler para refrigerar los gases de admisión del turbo.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros en línea de 2.174 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.  
Potencia: 228 caballos a 6.500 rpm.  
Par máximo: 30,1 mkg a 4.000 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.270 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,5 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: --  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: --  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,7 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,3 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,9 l/100 km.  
Consumo medio: 9,8 l/100 km.  
Autonomía: 744 km.

**NOTA MEDIA 6,3**



**Honda NSX 3.0 V6**

**11.550.000 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

En un principio, nos puede parecer caro, pero si tenemos en cuenta lo que Honda nos ofrece con este deportivo en comparación con otras marcas, nos daremos cuenta que tiene un precio súper competitivo.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

El Honda NSX tiene un comportamiento similar al de un coche de carreras pero sin violencia en su manejo, es prácticamente imposible que se des controle. Las suspensiones provienen de la Fórmula 1 y junto al chasis de aluminio le hacen tener un comportamiento bastante neutro.

**TÉCNICA 8/10**

Infinidad de detalles llaman la atención, destacando la distribución variable (VTEC), frenos ALB y, por supuesto, el sistema antipatmanamiento TCS que le hacen invulnerable a las pérdidas de tracción.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros en V de 2.977 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica.  
Potencia: 274 caballos a 7.300 rpm.  
Par máximo: 29,0 mkg a 5.400 rpm.  
Tracción: A las ruedas traseras.  
Peso: 1.370 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 25,0 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 32,8 s.  
Velocidad máxima: 270 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,3 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,2 l/100 km.  
Consumo medio: 12,7 l/100 km.  
Autonomía: 501 km.

**NOTA MEDIA 8,3**



**Porsche 911 Carrera 4**

**11.764.800 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

El Carrera 4 con la tracción integral tiene un precio un poco alto en nuestro país. Pero deportivos de características técnicas semejantes también hay muy pocos en el mercado que se le acerquen en fiabilidad.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

Es asombroso el comportamiento del Carrera 4 en todos los terrenos, especialmente cuando aparece el agua en la carretera. El tren delantero tiene una mayor firmeza, lo que le hace tener una gran neutralidad en curvas amplias. Dentro de las curvas se puede dar gas con toda firmeza sin temor a reacciones extrañas.

**TÉCNICA 8/10**

Sin duda, la diferencia más importante reside en la sofisticada transmisión a las cuatro ruedas. Este sistema dispone de una regulación electrónica que varía el reparto en función de las condiciones de adherencia del suelo.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros opuestos de 3.600 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica.  
Potencia: 250 caballos a 6.100 rpm.  
Par máximo: 31,6 mkg a 4.800 rpm.  
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.  
Peso: 1.450 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,5 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,5 s.  
Velocidad máxima: 262 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 16,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,4 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 10,4 l/100 km.  
Consumo medio: 14,2 l/100 km.  
Autonomía: 510 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



**Lotus Esprit Turbo SE**

**12.462.080 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

En este precio está incluida la factura que la británica Lotus ha pagado al genio estilístico italiano Giorgio Giugiaro. El resultado no desmerece el prestigio de una marca con siete títulos mundiales de Fórmula Uno.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

Como en un auténtico deportivo, el comportamiento es nervioso, con tendencia de la zaga a irse por la tangente. La dirección, muy rápida, y el acelerador controlan esta tendencia con un leve toque. Los frenos son muy duros en su uso pero también muy eficaces, aunque si se abusa de ellos tienden a fatigarse.

**TÉCNICA 8/10**

El motor tiene la peculiaridad de estar situado en el centro de la carrocería; lo que no deja espacio para las plazas traseras. Otra característica es el sofisticado sistema de inyección puesto a punto por la firma Delco Electronics.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros en línea de 2.174 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.  
Potencia: 264 caballos a 6.500 rpm.  
Par máximo: 36,1 mkg a 3.900 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.340 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: --  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: --  
Velocidad máxima: 262 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 7,8 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,5 l/100 km.  
Consumo medio: 10,1 l/100 km.  
Autonomía: 722 km.

**NOTA MEDIA 6,6**



**Maserati Shamal**

**12.799.839 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

Indudablemente se trata de un coche de circuito. No permite ni un respiro a su conductor y le obliga a pilotarlo con mano dura. Por lo tanto, el precio también se encuentra por encima de las posibilidades de muchos.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

El comportamiento es muy enérgico en todos los sentidos, el potente motor de ocho cilindros en V sobrealimentado por nada menos que dos turbocompresores elevan la potencia a 326 caballos, que se dice pronto. Pisar el acelerador supone sujetarse bien al volante para domar la caballería que lleva dentro.

**TÉCNICA 8/10**

Este coche es un verdadero alarde en cuanto a tecnología, pero resulta difícil aprovechar al máximo la potencia que entrega el motor a las ruedas. Cuenta con una caja de cambios de seis velocidades escalonadas correctamente.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

8 cilindros en V de 3.217 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica y 2 turbos.  
Potencia: 326 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo: 44,4 mkg a 2.800 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.290 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,3 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 25,4 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 29,1 s.  
Velocidad máxima: 254 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 12,6 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 12,9 l/100 km.  
Consumo medio: 11,5 l/100 km.  
Autonomía: 695 km.

**NOTA MEDIA 6,3**



**BMW 850 CI**

**13.417.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

La última creación deportiva de BMW es, sin lugar a dudas, muy atractiva y tecnológicamente casi perfecta, pero la bueno se paga, y en este caso el precio es bastante alto, a cambio sus magníficas cualidades están a la altura.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

En carretera, el 850 resalta por la nobleza de sus reacciones. La rigidez del chasis y las sofisticadísimas suspensiones, llamadas EDS, reguladas por una centralita electrónica, hacen que la conducción sea de lo más fácil, a pesar de que la potencia y su límite hay que buscarlo a velocidades muy altas.

**TÉCNICA 9/10**

El motor es una auténtica joya de la técnica. Es un doce cilindros de cinco litros de capacidad, las culatas son de dos válvulas por cilindro y la potencia aparece de forma muy progresiva según se va pisando el acelerador.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

12 cilindros en V de 4.988 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.  
Potencia: 300 caballos a 5.200 rpm.  
Par máximo: 45,9 mkg a 4.100 rpm.  
Tracción: A las ruedas posteriores.  
Peso: 1.790 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,6 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 31,1 s.  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 18,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,0 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 10,9 l/100 km.  
Consumo medio: 14,5 l/100 km.  
Autonomía: 655 km.

**NOTA MEDIA 7,3**



**Porsche 928 GTS**

**13.710.200 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

Disfrutar de 350 caballos de potencia, tecnología de primera y un equipamiento lujoso requiere pagar un precio elevado. El Porsche 928 GTS cuesta casi catorce millones, pero también ofrece muchas cosas a cambio.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Los tarados duros de la amortiguación no son un prodigio en confort, pero confieren un aplomo impresionante a cualquier velocidad. Los neumáticos, muy anchos, sobre llantas de 17 pulgadas de diámetro, contribuyen a que este Porsche goze de una estabilidad ejemplar.

**TÉCNICA 8/10**

El V8 de 5,4 litros es potente y muy enérgico, desarrollando una potencia y unas cifras de par motor muy elevadas. Además, el 928 GTS dispone de un diferencial autoblocante electrónico (PDS) que facilita muchísimo la entrega de potencia al suelo.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

8 cilindros en V de 5.396 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
350 caballos a 5.700 rpm.  
Par máximo:  
51 mkg a 4.250 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.620 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,3 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,7 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 30,5 s.  
Velocidad máxima: 275 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 23,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 11,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 12,9 l/100 km.  
Consumo medio: 18,9 l/100 km.  
Autonomía: 405 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



**Ferrari Mondial T**

**15.330.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

El Mondial T dispone de una carrocería coupé 2+2, de una mecánica V8 que desarrolla un buen número de caballos y de un equipamiento muy completo, pero llamarse Ferrari exige pagar un precio algo elevado.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

La ubicación central del motor y transversal del cambio permite que el reparto de pesos sea muy equilibrado. Esto, unido a un sistema de amortiguación Bilstein pilotado electrónicamente con tres posiciones de reglaje, permite disfrutar de una estabilidad extraordinaria.

**TÉCNICA 8/10**

En cualquier Ferrari, lo más destacado de su mecánica es el motor. El V8 de 3,4 litros del Mondial T es prodigioso en su funcionamiento y desarrolla 300 caballos de potencia. El cambio está en disposición trasversal, pero sigue resultando muy duro.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

8 cilindros en V de 3.405 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
300 caballos a 7.200 rpm.  
Par máximo:  
32,8 mkg a 4.200 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.505 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,7 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,3 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 33,8 s.  
Velocidad máxima: 254,6 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 19,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 9,3 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,6 l/100 km.  
Consumo medio: 15,8 l/100 km.  
Autonomía: 600 km.

**NOTA MEDIA 7,0**



**Mercedes 500 SEC**

**15.380.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

En Mercedes no han andado a la baja a la hora de poner precio al 500 SEC. Es cierto que conducir un Mercedes tiene su encanto especial, pero con estos precios, disfrutar de toda la tecnología de la marca es un coto reservado a muy pocos conductores.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

A pesar de las dos toneladas de peso, la estabilidad de la versión coupé del Mercedes 500 es sorprendente. Se aguanta muy bien, aunque no permite realizar muchos ardores volantísticos en carreteras de montaña, siendo las autopistas su terreno preferido.

**TÉCNICA 9/10**

El Mercedes 500 SEC engloba la tecnología más avanzada dentro del mundo del automóvil: sistemas antipatinamiento de la tracción, *airbag*, ABS de última generación... y, sobre todo, un excelente motor V8 de 32 válvulas y 320 caballos de potencia.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

8 cilindros en V de 4.973 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
320 caballos a 5.600 rpm.  
Par máximo:  
47,9 mkg a 3.900 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 2.080 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,3 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: —  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 17,7 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 10 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,9 l/100 km.  
Consumo medio: 14,8 l/100 km.  
Autonomía: 625 km.

**NOTA MEDIA 7,0**



**BMW 850 CSI**

**15.943.000 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

El 850 CSI es el modelo más potente de la marca alemana. No se ha cuando dejar nada en el tintero y se le ha incorporado todo un motor V12 y los sistemas electrónicos más avanzados. Un equipamiento de lujo completa a este excelente deportivo.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

La suspensión rebajada M-Technik y el control electrónico de la amortiguación (EDC III) realizan un trabajo tan bueno que resulta difícil encontrar el límite al CSI.

**TÉCNICA 10/10**

Un motor V12 con 380 caballos de potencia con control electrónico de estabilidad y de la tracción (ASC+T), el sistema de suspensión electrónica (EDC III), el ABS de última generación, la dirección con asistencia variable, el cambio manual de seis velocidades o el *airbag* son algunos de los exponentes de este compendio tecnológico.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

12 cilindros en V de 5.576 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
380 caballos a 5.300 rpm.  
Par máximo:  
56,1 mkg a 4.000 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.865 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 25,5 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —  
Velocidad máxima: 250 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 19,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,5 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 10,2 l/100 km.  
Consumo medio: 15,4 l/100 km.  
Autonomía: 495 km.

**NOTA MEDIA 8,0**



**Ferrari 348 TB**

**16.080.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

Poseer un modelo de la marca del «caballino rampante» supone generalmente un desembolso de dinero importante. El alto prestigio de la marca también establece muy arriba el precio. Los Ferraris se pagan y bien.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

Conducir un Ferrari es lo más parecido a sentirse en un coche de carreras. La estabilidad del 348 es sobresaliente, la dirección asistida tiene un tacto sensacional, los frenos son muy potentes y el motor tiene mucho carácter. Sólo el cambio resulta algo duro para una utilización cotidiana.

**TÉCNICA 8/10**

El enérgico V8 de 300 caballos es el alma del Ferrari 348 TB. Este modelo incorpora, además, la dirección con asistencia y es el único Ferrari que dispone del sistema antibloqueo de frenos ABS.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

8 cilindros en V de 3.405 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
300 caballos a 7.200 rpm.  
Par máximo:  
32,8 mkg a 4.200 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.393 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 24,9 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 30,6 s.  
Velocidad máxima: 275 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,6 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 9,9 l/100 km.  
Consumo medio: 12,8 l/100 km.  
Autonomía: 740 km.

**NOTA MEDIA 7,3**



**Porsche 911 Turbo 3.6**

**16.974.200 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

Los incondicionales de la marca pagarían cualquier precio por este Porsche. A pesar de todo y, aunque existe un grado de racionalidad entre lo que se ofrece y lo que se paga, el Porsche Turbo sigue siendo caro.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

Sacarle todo el jugo al 911 Turbo requiere unas buenas dotes al volante. La descomunal potencia y el reparto de pesos «todo atrás» exigen mucho a su conductor. En cualquier caso, las suspensiones deportivas, la anchura del coche, los enormes neumáticos y los frenos sobredimensionados consiguen que el comportamiento del 911 Turbo 3.6 sea superlativo.

**TÉCNICA 9/10**

El nuevo Porsche Turbo recurre al motor Boxer de 3,6 litros que equipan los Carrera 2 y 4. Se le ha adaptado convenientemente a la sobrealimentación y se obtienen 360 caballos y un valor de par impresionante.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros Boxer de 3.600 c.c.  
Alimentación: iny. elect. multipunto con turbocompresor e *intercooler*.  
Potencia:  
360 caballos a 5.500 rpm.  
Par máximo:  
53 mkg a 4.200 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.470 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 23,3 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —  
Velocidad máxima: 280 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 21 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 8,4 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 10,5 l/100 km.  
Consumo medio: 16,2 l/100 km.  
Autonomía: 425 km.

**NOTA MEDIA 8,0**



**Mercedes 600 SEC**

**21.635.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

Si el 500 SEC ya tiene un precio alto, el 600 SEC se va fuera de los límites racionales. Es cierto que lo tiene absolutamente todo, pero poseer la carrocería coupé y el motor V12 es un capricho no excesivamente lógico con este precio.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

El factor peso es determinante en la estabilidad del 600 SEC. A pesar de todo se sujeta al asfalto de maravilla y sólo en terrenos muy virados se dejan notar más de la cuenta sus 2,2 toneladas de peso.

**TÉCNICA 10/10**

Un motor V12 firmado por Ferrari es sinónimo de poder y son nada menos que 422 los caballos de potencia que desarrolla esta mecánica de cinco litros. Los frenos son impresionantes e infatigables pero no disponen de ABS respetando la tradición más puramente deportiva de la marca italiana.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

12 cilindros en V de 5.987 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
422 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo:  
50,1 mkg a 3.400 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.473 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 22,9 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —  
Velocidad máxima: 314 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 25,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 10,0 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,8 l/100 km.  
Consumo medio: 19,2 l/100 km.  
Autonomía: 470 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



**Ferrari 512 TR**

**28.760.000 PTAS**

**PRECIO: 5/10**

Para adquirir el Ferrari 512 TR no sólo hace falta ser un apasionado de los coches de la marca italiana. Además, hay que ser multimillonario.

**COMPORTAMIENTO: 9/10**

Desde luego si hay dinero para comprar este coche, las satisfacciones que ofrece al volante son infinitas. El rendimiento del poderoso motor, la estabilidad sin límites, los infatigables frenos y el cambio deportivo aportan la sensación de conducir un coche de carreras.

**TÉCNICA 9/10**

Un motor V12 firmado por Ferrari es sinónimo de poder y son nada menos que 422 los caballos de potencia que desarrolla esta mecánica de cinco litros. Los frenos son impresionantes e infatigables pero no disponen de ABS respetando la tradición más puramente deportiva de la marca italiana.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

12 cilindros opuestos de 4.942 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica multipunto.  
Potencia:  
422 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo:  
50,1 mkg a 3.400 rpm.  
Tracción: Trasera.  
Peso: 1.473 kg.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 22,9 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —  
Velocidad máxima: 314 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 25,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h: 10,0 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h: 11,8 l/100 km.  
Consumo medio: 19,2 l/100 km.  
Autonomía: 470 km.

**NOTA MEDIA 7,6**

## SUPERDEPORTIVOS



PORSCHE 911 TURBO

ciaras diferencias. Por una parte los coches realizados a medida para ser los más rápidos y eficaces, y por otra parte, aquellos que son una evolución de coches de serie pero que por su potencial y su tecnología están al más alto nivel de prestaciones. El más claro ejemplo de

Porsche y Ferrari, se encuentra un tipo de deportivos, que se pueden llamar de lujo, en los cuales lo que destaca es el perfecto matrimonio entre la velocidad y el confort. Son clásicos exponentes de este nivel los ingleses Jaguar XJS o el recientemente llegado Mercedes SEC.



MAZDA RX 7

estos últimos puede ser el BMW M3, coche que bajo un aspecto bastante tranquilo esconden unas enormes posibilidades. Al margen de los habituales

Todos ellos se muestran como vehículos ideales para viajar rápido y seguro, simple y cuando no se pretenda alojar en su interior a más de dos personas



BMW M3

con una capacidad de equipaje razonable.

Por último hay que mencionar a los japoneses. De estos, el abanderado es el Honda NSX que no ha hecho más que recoger alabanzas por allí por donde ha pasado. La única crítica que merece tan perfecto producto es no disponer del caché de otras marcas con más tradición deportiva. Coches como el Mazda RX7, Mitsubishi 3.000 GT o el Nissan 300 ZX son exponentes de lo que puede llegar a ser la tecnología japonesa en este campo. Estos coches destacan por el elevado nivel de sistemas modernos, tales como tracciones a las cuatro ruedas, ejes posteriores direccionales, motores rotativos, etcétera, que pueden montar con unos precios verdaderamente sorprendentes.

Y puesto que se habla de precios, hay que estudiar a fondo la gran disparidad que hay en este aspecto. Al tratarse de coches que se compran con el corazón más que con la razón es difícil juzgar el precio de éstos, ya que una parte importante del precio que se paga se hace por el logotipo que luce el modelo en el morro. Pagar casi 29 millones por un Ferrari 512 TR puede parecer un disparate, pero para su poseedor, este placer puede resultar irreplicable.

En España, el mercado de estos coches es reducido y ahora se ha limitado todavía más. Ferrari, por ejemplo, vende entre 50 y 70 unidades al año, lo cual resulta razonable a la vista de los precios y la limitada producción de este fabricante. Porsche, por su parte matricula en torno a las 300 unidades en nuestro mercado y es el fabricante que más se ha resentido de la llegada de los primeros contingentes de superdeportivos japoneses. En los próximos meses llegarán nuevos modelos, en su mayoría procedentes de los Estados Unidos. Así pues, el próximo verano podremos disfrutar de un Ford Probe o un Mitsubishi Eclipse. También está prevista la llegada del Dodge Viper y del Chevrolet Corvette ZR1.

Equipo de Pruebas Motor 16.

CON LA AUTORIZACION OFICIAL  
DE ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD.



El Rolls-Royce Phantom I  
Cabriolet de Ville de 1929.

Tamaño real aproximado: 24,13 cm.  
de longitud. Escala 1:24

El Logro  
Definitivo en  
Modelismo  
en Metal.



El techo del Phantom es maravillosamente blando al tacto, al igual que en el original. Incluso está dotado de maletero.

RESPUESTA  
COMERCIAL

Autorización F.D. 9190  
B.O.C. 16-6-89

NO NECESITA  
SELLO

A franquear  
en destino

The Franklin Mint, S.A.  
Apartado 761 F.D.  
08080 Barcelona

CATALOGO  
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del



# EL ROLLS-ROYCE PHANTOM I CABRIOLET DE VILLE DE 1929



Elaborado en la Tradición de Excelencia Establecida por Rolls-Royce.  
144 Componentes Montados a Mano forman Cada Unidad.



Una auténtica réplica del famoso Phantom I Cabriolet De Ville. Elaborada a mano con los más exactos standards. Y plenamente autorizada por Rolls-Royce Motor Cars Ltd.

Plena de detalles, desde el exclusivo radiador con el emblema Rolls-Royce a

la completa dotación de instrumentos y mandos de a bordo. Y, por supuesto, incluye la famosa figura "Espíritu del Extasis", bañada en plata y cubierta con un barniz protector, sobre el capó.

Entre sus funciones operativas destacan su parabrisas móvil, techo del conductor extraíble y puertas practicables. Cuando Vd. abra el capó, se sorprenderá al hallar el legendario motor Rolls-

Royce de seis cilindros, tan detallado que incluso incluye las dobles bujías para cada cilindro. Hasta la carrocería está pintada en el mismo color que el original. Su precio es solo de 24.000 pesetas, verdaderamente fantástico para una réplica de precisión distinguida con la incomparable calidad asociada al nombre Rolls-Royce.

## FRANKLIN MINT PRECISION MODELS.®

01487/00037

CUPON DE SUSCRIPCION

Enviar antes de 28 días

Enviar a:

Franklin Mint Precision Models, Apartado de Correos 761 F.D. - 08080 Barcelona

Sírvanse aceptar mi suscripción a la réplica del **ROLLS-ROYCE PHANTOM I CABRIOLET DE VILLE DE 1929**, autorizada por Rolls-Royce Motor Cars Ltd.

Su precio es de 24.000 pesetas, I.V.A. incluido, que pagaré en 5 cómodas mensualidades de 4.800 pesetas cada una, la primera de ellas antes de la recepción de mi pedido. No debo enviar dinero ahora.

SR./SRA. \_\_\_\_\_ FECHA \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

POBLACION \_\_\_\_\_

C.P. \_\_\_\_\_ PROVINCIA \_\_\_\_\_

TELEFONO \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

Las marcas registradas ROLLS-ROYCE, RR y PHANTOM, La Parrilla y la Mascota de la Dama Alada de Rolls-Royce Motor Cars Limited son usadas bajo licencia.



El altamente detallado salpicadero muestra al completo la instrumentación y los controles.



Bajo el capó, el mítico motor Rolls-Royce de seis cilindros está detallado hasta en las dobles bujías.



los, en su mayoría procedentes de los Estados Unidos. Así pues, el próximo verano podremos disfrutar de un Ford Probe o un Mitsubishi Eclipse. También está prevista la llegada del Dodge Viper y del Chevrolet Corvette ZR1.

Equipo de Pruebas Motor 16.

# ANTES DE QUE TE VENDAN UNA MOTO ¿POR QUE NO TE COMPRAS EL CATALOGO?



En el Catálogo de Motor 16 tienes motos para dar y tomar. Motos, scooters, ciclomotores... lo que tú quieras. Desde la más deslumbrante BMW hasta la Vespa más resultona. Con novedades, precios, direcciones y comentarios. Para que te enteres.

**CATALOGO**  
**Motor 16**

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del



## VIRTUDES

Habitabilidad  
Equipamiento exclusivo  
Recuperaciones

## ROVER 420 GTI

PRECIO: 2.525.000 PTAS.

Instrumentación escasa  
Mecánica ruidosa en alta  
Consumo alto

## DEFECTOS

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

**A**DEMÁS cuenta con otro importante aspecto a su favor, y es que gracias a esa exclusividad suelen encontrarse a solas en su lucha por encontrar comprador. Éste es el caso del Rover 420 GTI, una berlina de tres volúmenes que se sitúa por tamaño, potencia y planteamiento en tierra de nadie, pero que llama tremendamente la

Rover 420 GTI

# INQUIETO Y REFINADO

La firma inglesa Rover sigue especializándose en construir vehículos con acusada personalidad y luego en venderlos a precios muy ajustados respecto a la competencia. Sobre todo cuando el modelo en cuestión está costando introducirlo más de la cuenta, como es el caso de la Serie 400.



PRUEBA

Motor 16



**NOBLEZA OBLIGA**  
La buena casta del Rover se puede ver hasta en los detalles más pequeños, como es el sistema de regulación de altura del asiento.



atención por su buena relación valor-precio.

Con un precio de dos millones y medio de pesetas y una potencia de 136 caballos, el nuevo Rover, remozado y potenciado recientemente, puede robarle más de un comprador a los Vectra, 405, Primera, etcétera, aunque su tamaño le sitúe más bien al nivel de los Tempra, Lantira o Vento. El secreto radica en obsequiar al conductor con un acabado distinguido y algunos detalles de equipamiento que la competencia



hace pagar aparte, o ni siquiera ofrece, y jugar la baza de la elegancia o el refinamiento a base de maderas nobles u otros elementos.

Al margen de estas consideraciones, la personalidad del nuevo 420 GTi también se ha basado en un aspecto ligeramente deportivo, dado que la mezcla entre deportividad y

elegancia ha dado anteriormente buenos resultados.

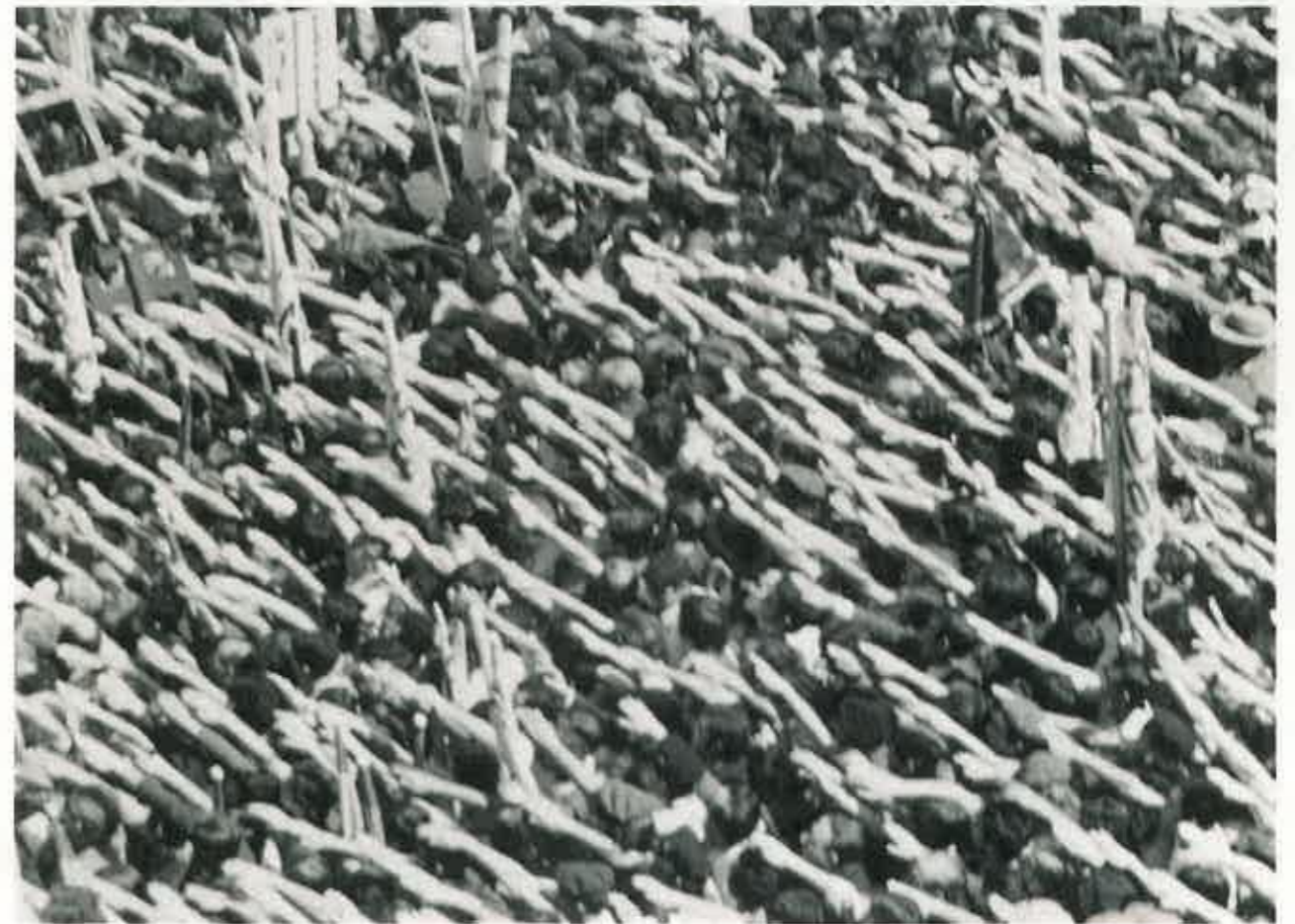
Llantas de aleación de aspecto r cing, amortiguadores de gas, volante deportivo, *spoiler* trasero, un conjunto mágico de componentes que dan el toque necesario pero sin cargar tampoco las tintas en este sentido. La nueva motorización, he-

redada de la Serie 800, permite al conductor del 420 GTi presumir de estos elementos con dignidad, pero sin grandes alardes.

El carácter de este modelo no se descubre por casualidad ni por sorpresa nada más montarse. El carácter hay que buscarlo apretando el pie derecho sin compasión y apurando las marchas sin pensar en el consumo. Decepcionante para quien busca un v hculo deportivo ante todo, el 420 GTi muestra una

agilidad interesante cuando se mantiene la aguja del cuentavueltas en lo más alto, cuando el coche se conduce muy revolucionado. Mientras que en el anterior 416 los desarrollos facilitaban esta maniobra, ya que eran más bien cortos, en este modelo (y en general en toda la gama) se han normalizado, obligan-

# LO MAS HEAVY.





**ALTOS VUELOS**  
El aspecto del interior del Rover 420 es equiparable al de modelos de mucho más precio. El nivel de confort es bueno.

do a utilizar más el cambio. No obstante, la elasticidad de este grupo propulsor (ya demostrada en el 820 con 150 kilogramos más) permite que en conducción relajada el coche se recupere con ganas en todo momento, superando incluso a vehículos de mayor potencia y cilindrada. El nivel sonoro del conjunto también se ha rebajado, aumentando la insonorización del habitáculo. Pero se mantiene elevado a partir de las 5.000 rpm.

Los consumos no se pueden considerar bajos, pero tampoco alarmantes. A partir de 120 kilómetros por hora comienzan las sorpresas y los cruceros altos por autopista (más de 140 Km/h.), por otro lado muy fáciles de mantener en el 420 GTi, o los tramos más enrevesados

en los que hay que utilizar el cambio con más asiduidad y visitar las inmediaciones de la zona roja del cuentarrevoluciones, se pagan más caro.

El cambio mantiene la precisión y rapidez habituales en la Serie 400, manejándose con una facilidad pasmosa y contribuyendo a un agrado de conducción elevado. La dirección también pone su granito de arena, con un tacto muy agradable y controlada por un volante de grosor y tamaño adecuados.

Nos hemos llevado una agradable sorpresa con el comportamiento del Rover 420 GTi, sobre todo fuera de su entorno natural, como son las autopistas o las auto vías. El coche responde con nobleza a las más duras exigencias, manteniendo el tipo

## FICHA TECNICA



### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: dos árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.996 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 89,0 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 136 CV(100 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 18,8 mkg (185 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: Gasolina 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: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,3 km/h

### DIRECCION

Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros

### FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseiros: Discos. Antibloqueo de frenos: opcional.

### SUSPENSION

Delantera: independiente tipo McPherson con triángulos y barra estabilizadora. Trasera: independiente de horquilla con brazo de compensación y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 185/55 VR 15. Llantas de aleación de 5Jx 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.140 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	10,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	7,5
En conducción rápida	10,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	10,0
A 140 km/h de crucero	11,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,7
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	515

# LO MAS ROMANTICO.



**CALANDRA DE FAMILIA**

El drakkar vikingo de Rover queda ahora envuelto en una rejilla, semejante a la que montaban los modelos que hicieron historia en la prestigiosa marca inglesa.

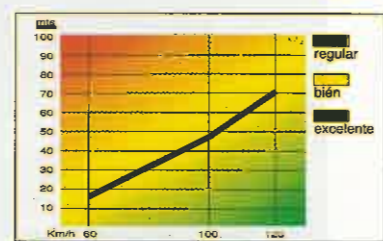
en las curvas más cerradas. No apreciamos pérdidas de motricidad destacables y, salvo el cabeceo pronunciado en badenes o carreteras en muy mal estado y cierta pereza del tren delantero en curvas de autovía tomadas a alta velocidad, lo cierto es que para ser una berlina familiar desentona poco en esas excursiones por la sierra.

El aspecto de berlina burguesa y

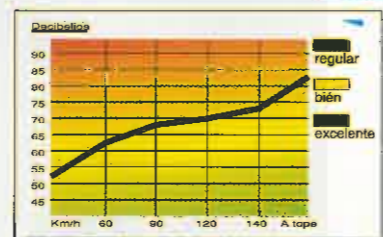
tranquila ha aumentado en el 420 GTi, al adecuar su aspecto exterior y acercarlo al segmento superior, a la Serie 800. Las llantas de siete radios y el alerón posterior rompen un poco esa imagen que de nuevo en el interior vuelve a tomar forma de la mano de la madera, el cuero y los cromados. El habitáculo del 420 GTi es amplio y luminoso. Los mandos son sencillos y el equipamiento

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	202
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,6
De 0 a 100 km/h	9,9
Recorriendo (metros)	164
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
recorriendo (metros)	312,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,8
recorriendo (metros)	415

**FRENOS**

A 60 Km/h:	16,6
A 100 Km/h:	47,2
A 120 Km/h:	70,9

**SONORIDAD**

Al ralenti:	50,2
A 60 Km/h:	62,3
A 90 Km/h:	67,8
A 120 Km/h:	69,4
A 140K m/h:	72,8
A Tope:	82,1

**DATOS DEL COMPRADOR****ROVER 420 Gti**

**Importador:** Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.

# LO MAS MARCHOSO.



completo, aunque haya que pagar aparte el ABS o el aire acondicionado. La climatización, en ausencia de este último, se encomienda a cuatro salidas frontales por las que entra un caudal de aire importante sin necesidad de forzar su entrada con el ventilador. Detalles como el techo corredizo eléctrico, la alarma volumétrica, los cuatro elevalunas eléctricos, la dirección asistida, los espejos eléctricos, el cuero de los asientos o la apertura a distancia del maletero y el tapón de gasolina, colaboran a la hora de conseguir un entorno exclusivo y contrastan con la sencillez del cuadro de instrumentos o la escasa información proporcionada.

El ocupante central del asiento trasero será el único que encuentre problemas para acomodar sus pier-

**EL DEPORTIVO**  
Por su decoración y por el carácter de su motor, se puede decir que este coche tiene un toque deportivo que encantará a los padres de familia más marchosos.

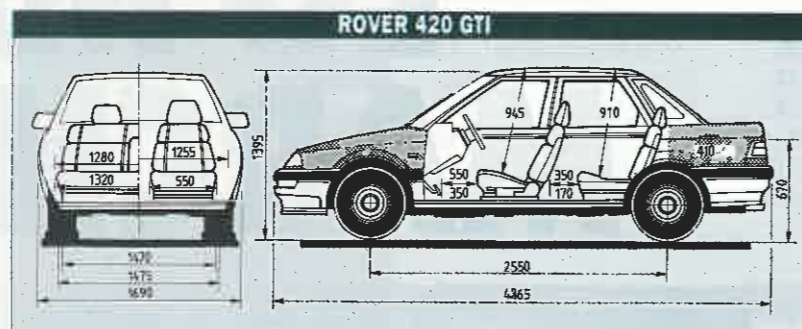
**EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA**

**A FAVOR**

- ▲ Globalmente el equipamiento es muy completo con accesorios que no se ofrecen en vehículos de la competencia.
- ▲ El techo corredizo eléctrico es de serie, así como la alarma.

**EN CONTRA**

- ▼ La apertura a distancia desde el habitáculo del maletero debería llevar cerradura.
- ▼ A pesar de la madera y el cuero, la instrumentación es más bien escasa.



nas, tanto más cuanto más voluminosos sean sus acompañantes. Por lo demás, el espacio es muy razonable para su tamaño exterior y el maletero suficientemente alto y profundo como para tragarse el equipaje de una familia normal.

Los asientos delanteros resultan algo cortos de banqueta, pero son regulables en altura (el volante también) y sujetan bien el cuerpo.

Lástima que el acceso a las plazas traseras no sea todo lo cómodo que uno pueda desear. El ángulo de las puertas es limitado y compromete el buen acceso a más de un adulto.

El 420 Gti parece la berlina ideal para quien quiera desmarcarse del resto, manteniendo un equilibrio razonable entre refinamiento y habitabilidad, equipamiento, prestaciones o precio.

Andrés Más

Fotos: Ramón Rodríguez

**FRENTE A SUS RIVALES**

Muchos son los rivales del estilo del 420. El Alfa Romeo 155 2.0 Twin Spark (2.650.000 ptas.) es algo más potente y decididamente más deportivo; sin embargo, el Lancia Dedra 2.0 i.e. (2.598.000 ptas.) encaja en la misma filosofía pero con un carácter más burgués. Precisamente, dentro de las opciones más tradicionales se puede colocar al Opel Vectra 2.0 GT (2.767.000 ptas.) con una calidad de acabado y un rendimiento del motor excepcionales. Por último hay que mencionar al Volkswagen Vento 2.0 GT (2.799.000 ptas.) cuyo precio resulta claramente disparatado y su buena calidad mecánica y de acabado son incapaces de compensar. De todos éstos, el Rover es el más elegante.

**OPCIONES**

Aire acondicionado: 180.000 ptas. Pintura metalizada: 29.800 ptas. Antibloqueo de frenos ABS: 203.000 ptas. Tapicería en piel 192.000 ptas.

# AQUELLOS MARAVILLOSOS AÑOS.



**CON EL NUEVO CAMBIO 16, LA COLECCION "AÑOS 60" EN COMPACT DISC.**



CON EL PATROCINIO DE:

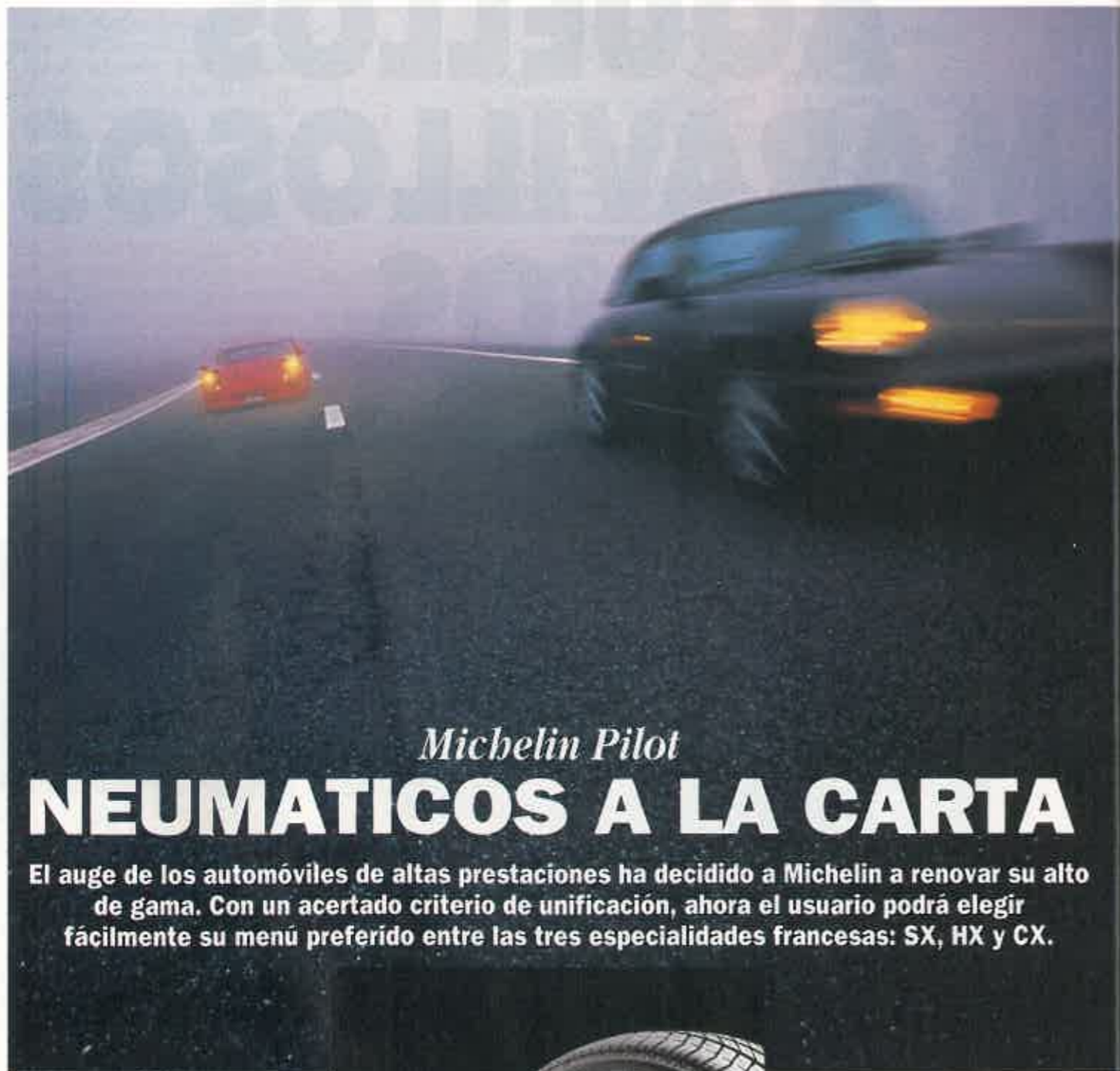


Qué tiempos aquellos. Ahora, con el nuevo Cambio 16, la colección más completa de música de los años 60 en dieciseis Compact Disc con más de 250 éxitos.

Lo más heavy, lo más pop, lo más bailón, lo más romántico, lo más instrumental, lo más beat, lo más soul, lo más folk, la música protesta, lo más latino, las mejores baladas y los éxitos del verano de los "Años 60".

Reserve ya su nuevo Cambio 16. Con una nueva imagen. Con nuevo periodismo.

**Cambio16**  
Es verdad.



*Michelin Pilot*

## NEUMATICOS A LA CARTA

El auge de los automóviles de altas prestaciones ha decidido a Michelin a renovar su alto de gama. Con un acertado criterio de unificación, ahora el usuario podrá elegir fácilmente su menú preferido entre las tres especialidades francesas: SX, HX y CX.

**H**ASTA el momento, los fabricantes de neumáticos servían sus productos guiándose principalmente por las características técnicas y las prestaciones de los automóviles. Michelin ha cambiado este proceder, indagando mediante una encuesta las preferencias y las necesidades del cliente. Como resultado, ha nacido la gama Pilot, que hereda su nombre de un antiguo producto de la firma de Clermont-Ferrand, comercializado allá por los años cuarenta.

Siempre pensando en modelos de potencias elevadas, tres han si-



do las premisas que se han seguido para hallar los neumáticos determinados para cada caso particular. Lo deportivo, lo armonioso y lo confortable dividen en tres tendencias a los poseedores de coches con posibilidades superiores dentro del mercado actual. A ellas corresponden tres siglas, SX, HX y CX, con las que pueden diferenciarse dentro de cada medida las preferencias a la hora de calzar el coche.

Con este criterio, puede tratarse desde el caso de un nervioso GTI hasta un Rolls-Royce, un Mercedes 500 o un Jaguar, pasando por las



nuevas generaciones de berlinas como el Xantia, el Mondeo o el Safrane, el Pilot estará siempre adaptado a las exigencias de cada modelo y, lo que es más importante y nuevo, al gusto de su conductor.

En una exhaustiva sesión de pruebas en el circuito de Montmeló, se pusieron de manifiesto las cualidades de este nuevo producto. El trazado de competición no puso en apuros a unos neumáticos de calle, que, sin embargo, están desarrollados para prestaciones tan importantes como los 350 kilómetros por hora, en el caso del más deportivo SX que puede calzar a coches como el Bugatti EB 110, el Ferrari 512 TR o el Subaru SVX, por poner tres ejemplos de modelos ya homologados con este neumático.

En la modalidad HX, prima el compromiso entre el comportamiento y el desgaste, punto este último en que se distingue principalmente del deportivo SX, además de no ser tan rígido e inclinarse más por el confort de marcha. Por último, el CX está claramente enfocado hacia una rumorosidad mínima y unas cualidades de amortiguación máxima para realzar el confort de las grandes berlinas, aunque sin renunciar por ello a un agarre muy elevado y una escultura idónea para rodar en mojado, algo que comparte con el HX, ya que se requiere en este tipo de coches más versatilidad a la hora de afrontar viajes en todo tipo de climatologías.

Pero aquí no acaba la cobertura de necesidades, ya que el SX y el

HX disponen además de dos variantes que amplían la posibilidad de elección. El SX puede servirse en su adaptación MXX3, que sería la apropiada para los ya mencionados superdeportivos de Ferrari, Porsche, BMW, etcétera, y en la XGTV, un neumático ideal para los deportivos de planteamiento menos sofisticado, como sería el Citroën ZX 16V, Peugeot 405 Mi 16 o toda la serie de preparaciones con mecánicas muy potenciadas. Este último neumático destacó de forma especial por sus cualidades deportivas y polivalencia durante las pruebas de Montmeló, donde parecía encontrarse particularmente a gusto.

En la serie HX también se subdivide, dadas las características de las berlinas actuales y el tipo de conducción requerido. Para las mayores exigencias, Michelin ofrece el MXM, homologado para coches como el Aston Martin Virage, los BMW Serie 3, 5 y 7, el Mercedes 500 o el Saab 9000 CS, por ejemplo. La denominación MXV3A corresponde a una versión más polivalente del HX, destinada a equipar a la generalidad de berlinas medias-grandes sin que su conductor busque tanto rendimiento a la hora de aprovechar toda la potencia.

Tres anagramas acompañan en el flanco del neumático al SX, HX o CX correspondiente, con lo que, a la hora de elegir el neumático requerido, la identificación del modelo se simplifica mucho para el cliente. ○

Juan Luis Soto

**ELEVADAS EXIGENCIAS**  
Los Michelin Pilot se adaptan a las exigencias de los vehículos más potentes y donde se requiere además un máximo confort de marcha.



**DIBUJOS ASIMÉTRICOS**  
Con ello, Pirelli pretende conseguir prestaciones equivalentes a neumáticos de gama y precio más elevados.

## PIRELLI P 200

A semana ha estado plagada de presentaciones en el sector de neumáticos. Si Michelin estrenaba su gama Pilot, Pirelli hacía lo mismo con un nuevo producto bautizado P 200 Chrono.

Se trata de una nueva cubierta, destinada a los coches más populares, como el Fiat Uno y Tipo, Renault Clio y R-19, Ford Fiesta y Escort, etcétera. Pero el P-200 incorpora la novedad técnica de ofrecer las prestaciones de un neumático destinado a vehículos más veloces. Hasta la fecha, los neumáticos de códigos S y T (velocidades máximas de 180 y 190 kilómetros por hora, respectivamente), no podían compararse con los de códigos H y V (velocidades máximas de 210 y 240 kilómetros por hora). Uno de los retos de los fabricantes de neumáticos es el de obtener en la gama baja los resultados que se logran con productos de más precio y destinados a coches de más prestaciones.

El P 200 Chrono está en este camino. Para ello se ha tomado una decisión compleja: la de hacer un neumático asimétrico, con dibujos específicos para cada necesidad. Esta es una solución adoptada en neumáticos de código H y V, con resultados excelentes. El Pirelli PZero es un claro ejemplo de ello. El grave inconveniente es que un neumático asimétrico no es aceptado por los fabricantes de coches como primer equipo, por lo que siempre será una cubierta de reposición.

### GENERAL MOTORS CON UPS

UNITED Parcel Service -UPS- ha obtenido un importante contrato de transporte y distribución en la industria automovilística europea, el de las piezas de recambio del fabricante General Motors para las marcas Opel y Vauxhall en Europa. UPS se compromete a realizar el transporte de recambios en menos de 24 horas.



### SISTEMA ANTIRROBO

EXISTE un nuevo sistema de bloqueo de volante anti-robo con alarma incorporada; se trata del Electronic Nightstick, importado por Sanro-Lift S.L. No necesita instalación previa y sus sensores detectan cualquier movimiento dentro de su coche o signos de violencia externa.

### OPEL ASSISTANCE

DESDE el 1 de enero de 1993, Opel ha establecido un Programa Europeo para prestar al usuario un nuevo y más eficaz servicio de asistencia. Con sólo llamar al teléfono gratuito 900-142 142, durante las 24 horas del día, el cliente Opel (durante el periodo de garantía) encontrará servicios tan importantes como ayuda en carretera, remolque, alquiler de coches, viajes hacia el punto de partida o destino, alojamiento en hoteles...



### NUEVO CONCESIONARIO



LOS usuarios catalanes de BMW están de suerte. El constructor alemán ha decidido reforzar su posición con un nuevo concesionario en Badalona, Auto Bétulo, con más de 4.000 m<sup>2</sup> que incluyen exposición de automóviles nuevos y de ocasión, recambios y taller. Funciona con el sistema de cita telefónica y se encuentra en la salida Badalona-Nord de la autopista A-19.

### SALIR VOLANDO

IBERIA nos pone ahora más fácil poder viajar utilizando el avión. Entre otras ofertas destacan la tarifa Mini, consistente en un 40 por ciento menos en todos los vuelos a Baleares y Canarias; también para las personas mayores de 60 años y menores de 26, Iberia ofrece vuelos a América con el 40 por ciento de descuento. Además se ha mejorado el Puente Aéreo y se ha creado Europa Express, un servicio para volar a cualquier punto de Europa y volver en el día.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

# Motor 16

GRUPO

Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado

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

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

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

Solicítala GRATIS hoy mismo

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

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



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

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



## Las Ofertas de MARZO de Nuestra Tarjeta

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

### RADIO DE VIAJE

- Radio portátil de diseño actual ● Con reloj digital y alarma. ● Tamaño reducido, fácil de guardar y transportar. ● Funciona con dos pilas LR 06 1,5v.
- Con la garantía Disseny Plus.

**PVP: 6.600 pts. Ref: MTC 0034**



### COMPRESOR OPTILUX

- Ideal para inflar neumáticos de coche, motocicletas y bicicletas.
- Válvula de cierre rápido con cuatro adaptadores.
- Enchufe para conexión al encendedor de 12 v.
- Con luz de trabajo muy útil de noche.

**PVP: 8.900 pts. Ref: MTC 0041**



### NUEVA VIDA PARA BATERIAS DESCARGADAS

- El cargador de baterías Hella revitaliza las baterías fatigadas cargándolas cuidadosamente y sin peligro. ● Intensidad de corriente de carga efectiva 8 A. ● La corriente de carga inicial decae paralelamente al ascender la tensión de la batería. ● Sirve para baterías de 36 Ah, 44 Ah, 60 Ah y 80 Ah.

**PVP: 6.700 pts. Ref: MTC 0040**



### POLO MOTOR 16

- Cómodo polo azul marino con el logotipo de tu revista favorita. ● 100 % algodón. ● Se ofrece en tallas M, L y XL ● Realizado por Sierra Lar S.A.

**PVP: 2.950 pts. Ref: MTC 0042**



### PORTA BICICLETAS LAHORE

- Ya puede trasladarse al campo o la montaña llevando su bicicleta en el coche de una manera cómoda y fácil.
- Universal para diferentes tipos y medidas de bicicletas.
- Válido para instalar en cualquier tipo de barras.
- Sujeción fija a la estructura de la bicicleta.

**PVP: 6.700 pts. Ref: MTC 0033**

### COMPACT DISC PORTATIL

- Disfrute de su música preferida en sonido digital portátil de alta calidad. ● Incluye auriculares y bolsa para transportarlo cómodamente. ● Se puede conectar a su equipo de música. ● Puede conectarlo a la red 220 v o utilizar cuatro pilas UM 3. ● Con la garantía Addex.

**PVP: 33.000 Pts. Ref: MTC 0038**



### JUEGO DE BOLSAS DE VIAJE

- La firma Disseny Plus ofrece este práctico juego de viaje o deporte, realizado en nylon rojo, compuesto por: ● Bolsa grande (60x30x30 cm) ● Bolsa mediana (60x35x15 cm) ● Además por la compra de las dos bolsas le regalamos el neceser (25x16x11 cm)

**Grande: 5.800 pts. Ref: MTC 0035. Mediana: 3.400 pts. Ref: MTC 0036. Juego: (2 bolsas más neceser) 9.200 pts. Ref: MTC 0037.**



### BICICLETA MOUNTAIN BIKE

- Bicicleta completamente plegable para facilitar su transporte. ● Fabricada en aluminio ligero. ● Con 18 marchas ● Asiento y manillar regulables. ● Bolsa para guardarla plegada. ● Su tamaño es 1,70 m. de largo y 1 m. de alto. ● Con la calidad Disseny Plus.

**PVP: 87.000 pts. Ref: MTC 0043**



### SET DE EMERGENCIA HELLA

- Dos productos para su especial seguridad. ● Luz intermitente de advertencia con luz de trabajo y un alcance de 3 kilómetros. ● Triángulo de averías con superficie reflectora para turismos y camiones. ● Se guarda plegado en un estuche.

**PVP: 6.300 pts. Ref: MTC 0039**









**PRECIOS 93**

Enero de 1993 ha introducido unas nuevas imposiciones fiscales en el sector del automóvil. Se ha aplicado una reducción en el IVA, que se establece en el 15 por ciento y el nuevo impuesto de matriculación, que se sitúa en el 13 por ciento. Con ello, el tipo impositivo final se queda en el mismo 28 por ciento que antes gravaba únicamente el IVA en los vehículos de turismo. También los todo terreno, con un P.F.F. inferior a los 3,2 millones de pesetas, gravan ahora el mismo tipo de IVA y un dos por ciento más de impuesto de matriculación. No se puede esperar, por lo tanto, una reducción en el precio de los coches, más bien todo lo contrario. Además, ha entrado en vigor la obligatoriedad del uso del catalizador, que supone otro incremento en el precio final de los coches. El desajuste entre los precios 93 y los del año anterior lo iremos corrigiendo conforme las marcas nos comuniquen sus tarifas oficiales. Para distinguirlos aplicamos en nuestra lista un asterisco (\*) en todas las marcas que ya incorporan las tarifas vigentes desde enero del 93.

\* Tarifas de precios 93

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>BMW*</b>														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268,077	96,527	112,616	Serie	Serie	106,168	197,122
318i 4p Aut.	2.995.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	268,077	96,527	112,616	Serie	Serie	106,168	197,122
318i S Coupé	3.548.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
318i S Coupé Aut.	3.808.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
318i 4p	3.066.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,5	268,077	96,527	112,616	Serie	Serie	106,168	197,122
318i 4p Aut.	3.320.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	268,077	96,527	112,616	Serie	Serie	106,168	197,122
318i Cabrio	3.857.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	195,217	73,191	Serie	Serie	Serie	106,168	159,488
318i Cabrio Aut.	4.069.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	195,217	73,191	Serie	Serie	Serie	106,168	159,488
320i Coupé	3.940.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
320i Coupé Aut.	4.225.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
320i 4p	3.671.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	159,488	
320i 4p Aut.	3.956.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	159,488	
325i Coupé	4.555.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Coupé Aut.	4.839.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i 4p	4.431.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i 4p Aut.	4.705.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Cabrio	5.399.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	195,217	73,191	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Cabrio Aut.	5.667.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	195,217	73,191	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Touring	5.145.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	195,217	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Touring Aut.	5.413.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195,217	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i X Touring	6.138.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195,217	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i X Touring Aut.	6.422.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	195,217	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
M3 Coupé	6.878.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	197,122	
325i TD Aut.	4.142.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	268,077	96,527	Serie	Serie	Serie	197,122	
324 TD Touring	4.603.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	195,217	96,527	112,616	Serie	Serie	Serie	
324 TD Touring Aut.	4.910.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	195,217	96,527	112,616	Serie	Serie	Serie	
518i	3.682.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	228,129	
520i	4.323.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	199,464	
520i Aut.	4.609.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	199,464	
525i	5.128.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	159,386	
525i Aut.	5.439.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	159,386	
525i X	5.878.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	160,314	
525i X Aut.	6.214.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	160,314	
530i	6.323.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	48,705	
530i Aut.	6.666.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	48,705	
540i Aut.	7.640.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	Serie	
M-5	10.676.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
520i Touring	4.700.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
520i Touring Aut.	4.984.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
525i Touring	5.522.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
525i Touring Aut.	5.806.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
525i X Touring	6.273.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	160,314	
525i X Touring Aut.	6.601.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	160,314	
530i Touring	6.699.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	Serie	
530i Touring Aut.	7.043.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	Serie	
525i TDS	4.817.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	159,386	
525i TDS Aut.	5.144.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
525i TDS Touring	5.221.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
525i TDS Touring Aut.	5.559.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	122,629	Serie	Serie	Serie	154,607	
730i	6.234.000	2.988	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	188,979	
730i Aut.	6.600.000	2.988	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	188,979	
730i V8	7.268.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	Serie	
730i V8 Aut.	7.645.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	Serie	
740i Aut.	9.167.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	Serie	
740i L Aut.	9.994.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	148,681	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i Aut.	10.875.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i L Aut.	11.950.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 CI	13.417.000	4.988	300	250	6,8	13,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 CI Aut.	13.417.000	4.988	300	250	7,4	13,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 CSI Aut.	15.943.000	5.589	380	250	5,9	14,6	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

<b>CHRYSLER</b>														
Saratoga 2.5	2.310.665	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
La Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	469,6	192.000	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE Aut.	3.313.432	3.301	150	171	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager LE AWD Aut.	3.597.688	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Gran Voyager SE Aut.	3.161.335	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	Serie
Gran Voyager LE Aut.	3.438.330	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600

NOTA: Todos los modelos Saratoga y Voyager incorporan obligatoriamente el Airbag, con un sobrepeso de 175.360 ptas.

<b>DAEWOO</b>														
AX 3p 11 TE 4V	1.072.730	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	-	19.300	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 4V Cat.	1.127.729	1.124	60	164	12,9	6,1	352,5	-	-	19.300	-	-	-	-
AX 3p Top Ten	1.089.814	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	-	19.300	(1)	(1)	-	-
AX 3p Top Ten Cat.	1.139.814	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	-	-	19.300	(1)	(1)	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.103.247	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	163.520	-	19.300	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V Cat.	1.158.247	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	163.520	-	19.300	-	-	-	



**CITROËN**

**OFERTAS**  
**AX Top Ten (55 CV):**  
 100.000 pesetas de descuento.  
**AX 11 TE y TRE:**  
 180.000 pesetas de descuento.  
**AX diésel:**  
 Descuento de 200.000 pesetas.  
**AX (resto de gama):**  
 Descuento de 160.000 pesetas en todos los modelos.  
**ZX Avantage y Aura**  
**1.6i 5p:**  
 Descuento de 160.000 pesetas.

**ZX (resto de gama gasolina de 3p y 5p):**  
 Descuento de 120.000 pesetas.  
**ZX diésel:**  
 Descuento de 160.000 pesetas.  
**BX:**  
 Todas las versiones tienen un descuento de 300.000 pesetas.  
**XM:**  
 200.000 pesetas de descuento en todos los modelos.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9		18.688	Serie	Serie		49.920	
Uno 70 IE SX 5p.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9		18.688	Serie	Serie		49.920	
Uno Selecta	1.578.684	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9		18.688	Serie	17.920		49.920	
Uno Turbo ie	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9		18.688	Serie	Serie		155.000	Serie
Uno DS 3p.	1.392.745	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9							
Uno DS 5p.	1.515.932	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno TD S 3p.	1.562.128	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9		18.688	Serie	Serie		49.920	
Tipo 1.4 Estivale	1.430.000	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280					
Tipo 1.4 CL	1.537.293	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280					
Tipo 1.4 S	1.666.225	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.4 SX	1.762.496	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie		64.000
Tipo 1.6 S	1.762.496	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.6 SX	1.864.511	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 Elite	1.854.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960	
Tipo 1.6 Elite S	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.8 ie SX	2.008.872	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 2.0 ie 16V	2.338.015	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.691.278	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280			65.280		
Tipo 1.9 DS	1.858.737	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.287.971	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400 Stadio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560					
Tempra 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560					
Tempra 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560	Serie	Serie			
Tempra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4		34.560					
Tempra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempra 1.600 Elite	2.055.000	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.920	Serie
Tempra 1800 ie SX	2.152.270	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1900 DS	1.971.338	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4		34.560	Serie	Serie	69.160		
Tempra 1900 TD SX	2.440.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.4 SW	1.891.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		34.560	23.680	23.680			
Tempra 1.8 ie SX SW	2.355.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.9 D SW	2.202.316	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	192.850	34.560	23.680	23.680			
Tempra 1.9 TD SX SW	2.636.361	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Croma 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 ie S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie		
Croma 2.0 ie Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

**FORD**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.178.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p	1.382.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.414.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8 i 16V 3p	1.572.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta XR2i 1.6V 3p	1.895.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.362.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 3p	1.550.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p	1.248.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p	1.385.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p	1.484.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p	1.620.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p	1.642.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 5p	1.432.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 5p	1.620.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Escort CLX 1.6i 16V 3p	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)		
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.045.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort XR3i 1.8 16V 5p	2.295.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Escort RS 2.000 i 16V 3p	2.460.000	1.998	150	208	9,9	9,2	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS 2.000 i 4x4 3p	2.860.000	1.998	150	205	9,3	9,9	404,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth 3p	4.207.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1		27.000					
Escort RS Cosworth Lux 3p	4.432.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	Serie	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.4i Cat. 5p	1.625.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6		30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort CLX 1.6i 16V 5p	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.6i 16V 5p	1.910.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Ghia 1.8 i 16V 5p	2.045.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.725.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.960.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	74.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Noma. CLX 1.6i 16V	1.765.000	1.597	90	171	12,8	7,9	426,8	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)		
Escort Noma. Ghia 1.8 i 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Nomade Ghia 1.8D	2.000.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	74.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Cabrio CLX 1.8i 16V	2.415.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.930.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion CLX 1.4i Cat.	1.625.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9		30.000	(1)	(1)	(1)		
Orion CLX 1.6i 16V	1.725.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Orion Ghia 1.6i 16V	1.950.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion Ghia 1.8i 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion Ghia Si 1.8i 16V	2.295.000	1.796	130	202	9,4	8,6	422,9	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion CLX 1.8 D	1.725.000	1.753	60	155	18,9	6,7	422,9	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Orion Ghia 1.8 D	2.000.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	74.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Sierra XR4 2.0i Cat. 3p	2.532.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra GT 2.0i Cat. 4p	2.531.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	90.000
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.770.000	1.998	120	190	10,4	8,2								





MERCEDES

OFERTAS

Mercedes 190 gasolina y diésel:

En estos modelos de la marca de la estrella se realiza durante este mes un descuento de **275.000 pesetas**. Además se ofrecen numerosas posibilidades de financiación.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>NISSAN</b>														
Micra 1.1.0 16V 3p.	1.150.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5		26.000					
Micra LX 1.0 16V 3p.	1.302.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000					
Micra LX 1.3 16V 3p.	1.447.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000		
Micra Super S 1.3 16V 3p.	1.627.000	1.275	75	170	12,0	6,4	369,5	Serie	26.000	Serie	Serie			
Micra Super S 1.6V ABS 3p.	1.727.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5		26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Micra LX 1.0 16V 5p.	1.361.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000			
Micra LX 1.3 16V 5p.	1.506.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000		
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.680.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	Serie		
Micra SLX 1.6 16V Aut. 5p.	1.820.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5		26.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny SR 1.6 16V 3p.	2.083.000	1.597	102	185	10,0	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.043.000	1.597	102	185	10,0	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	142	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	142	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.908.000	1.597	90	185	10,4	7,7	440,0		40.000					
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	90	185	10,4	7,8	440,0		40.000	Serie	Serie			
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.388.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	160.000	40.000	Serie	Serie	Serie	205.000	
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.724.000	1.998	116	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Primera 2.0i GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	116	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Primera 2.0 D LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0		40.000	Serie	Serie	Serie		
Maxima 3.0i Aut.	4.620.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	142	210	8,2	9,5	413,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.200.000	1.809	169	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.000.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0i SLX 4p.	2.824.800	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie		
Serena 2.0i SGX 4p.	2.922.500	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Serena 2.0 D SGX 4p.	2.870.600	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Serena 1.6i LX 5p.	2.185.800	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie		
Serena 1.6i SLX 5p.	2.430.900	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie		
Serena 2.0 D LX 5p.	2.251.800	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie		
Serena 2.0 D SLX 5p.	2.498.100	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie		
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.942.100	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	150.000	35.000					
Patrol Corto 4 Cil. D	2.622.200	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5		35.000					
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.823.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000					
Patrol Corto 6 Cil. D	3.141.200	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000					
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.433.800	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	150.000	35.000					
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.469.400	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto Top Line II TD	3.788.200	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.366.400	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	296.000	35.000					
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.504.600	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	35.000					
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.798.300	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0		35.000					
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil.	3.767.900	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.795.200	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.790.000	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5		35.000					

NOTA: Los Nissan Micra 1.3 LX y 1.3 SLX están disponibles con cambio automático al sobreprecio de 140.000 ptas.



OPEL

OFERTAS

**Corsa:** Hasta **160.000 pesetas** de descuento en toda la gama.

**Astra de 4 puertas:** **113.000 pesetas** de descuento en todos los modelos de tres volúmenes.

**Vectra:** **150.000 pesetas** de descuento en todos los modelos de la gama antigua.

**Calibra:** Pintura metalizada gratis.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>OPEL</b>														
Corsa 3p. City 1.2 4 vel	1.092.000	1.196	45	143	17,5	7,1	365,2							
Corsa 3p. Swing + 1.2	1.251.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.293.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.314.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Swing + 1.4 Cat.	1.352.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.373.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.545.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		21.500	21.500				Serie
Corsa 3p. GSi Cat.	1.752.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2		19.000	Serie	Serie			Serie
Corsa 3p. Swing + 1.5 D	1.392.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 3p. Sport 1.5 TD	1.555.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 4p. Swing + 1.2	1.338.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.380.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.439.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 D	1.467.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 TD	1.621.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 5p. Swing + 1.2	1.297.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.339.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 5p. Swing + 1.4 Cat.	1.398.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.479.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2		19.000	Serie	Serie			Serie
Corsa 5p. Swing + 1.5 D	1.438.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2		19.000	Serie	Serie			38.000
Corsa 5p. GL + 1.5 TD	1.661.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2		19.000	Serie	Serie			Serie
Astra 3p 1.4i Cat.	1.540.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1							
Astra 3p GL 1.4i Cat.	1.646.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	(1)	(1)	(1)		
Astra 3p GT 1.6i Cat.	1.882.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 3p GSi 2.0i Cat.	2.262.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1		28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	49.000
Astra 3p GSi 2.0i 16V Cat.	2.684.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GT 1.7 TD	2.065.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 4p 1.4i Cat.	1.648.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9		150.000					
Astra 4p GL 1.4i Cat.	1.748.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000		
Astra 4p GL 1.6i Cat.	1.836.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000		
Astra 4p GLS 1.6i Cat.	2.003.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie		



**RENAULT**

**OFERTAS**

**Clio 1.2:**  
Hasta 140.000 pesetas de descuento.  
**Clio diésel:**  
90.000 pesetas de descuento.  
**R-19 gasolina:**  
Desde 100.000 pesetas de descuento.  
**R-19 RL 1.4 3p:**  
Descuento de 135.000 pesetas.  
**R-19 RL 1.9 diésel:**  
160.000 pesetas de descuento.

**R-21:**  
Descuento de 140.000 pesetas.  
**R-21 diésel:**  
160.000 pesetas de descuento.



**ROVER**

**OFERTAS**  
**Serie 200 (excepto Coupé):**  
Durante este mes, Rover se hace cargo del 50 por ciento del impuesto de matriculación al comprar un modelo de la Serie 200.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
309 GT 1.6	1.875.000	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	152.000	30.937	Serie	Serie	Serie		60.600
309 GT 1.6 Cat.	1.910.000	1.580	89	175	11,1	8,2	405,0	152.000	30.937	Serie	Serie	Serie		62.100
309 GTI	2.253.000	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	152.000	30.937	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI 16V	2.491.000	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0		30.937	Serie	Serie	Serie		Serie
309 Vital D	1.634.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	152.000	30.937		24.250	80.500		
309 Best Line D	1.856.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	152.000	30.937	20.500	Serie	Serie		
309 GTD	1.955.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	152.000	30.937	Serie	Serie	Serie		
309 Best Line D Turbo	1.983.000	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	152.000	30.937	20.500	Serie	Serie		
405 GL Cat.	1.907.000	1.580	89	175	14,3	8,4	440,8	152.000	45.400			82.000		
405 GR 1.8 Cat.	2.357.000	1.761	101	185	11,9	8,3	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	
405 GRI 2.0 Cat.	2.457.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	
405 GRI 2.0 Break Cat.	2.581.000	1.998	125	192	11,8	9,6	439,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	
405 SRI Cat.	2.648.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 SRI Aut. Cat.	2.822.000	1.998	125	193	12,5	10,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 STI Cat.	3.057.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
405 MI 16 Cat.	3.537.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.195.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	152.200	45.400					
405 GRDT	2.684.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400				250.300	
405 GRDT Break	2.794.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	45.400					
405 SRDT	2.862.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 SDDT	3.274.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
605 SRI	3.351.800	1.998	130	203	10,3	8,8	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.600	
605 SVI	3.956.500	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut	4.132.800	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	5.043.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.248.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.915.300	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.952.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.600	Serie
605 SVDT	4.526.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

**POLONEZ**

Polonez 1500	1.051.000	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0							
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--

**PORSCHE**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
968 CS Coupé	6.644.600	2.990	240	261	6,1	11,9	432,0	341.760			(1)	Serie	Serie	Serie
968 Coupé	8.359.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic Coupé	8.885.800	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.422.200	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.663.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.242.360	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.150.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.020.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 TurboLook Cabrio	14.606.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	11.764.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	12.251.000	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	13.121.400	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	178.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Turbo	16.974.200	3.600	355	280	4,7	16,6	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	13.710.200	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.710.200	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA (1): Incluye cierre centralizado, sistema de alarma y tuercas antróbo: 92.160. El cambio automático Tiptronic está disponible con un sobrepeso de 526.060 ptas. en el Porsche 968 y 968 Cabrio y de 578.560 ptas. en el Porsche 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio y 911 Carrera 2 TurboLook Cabrio.

**RENAULT**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-5 Five 3p	1.095.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
R-5 Five 5p	1.155.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
Clio RL 1.2 3p	1.220.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 3p	1.330.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RT 1.2 3p	1.450.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio Mecano 1.2 3p	1.425.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RT 1.4 3p	1.595.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500					
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.185.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Clio S 1.7 3p	1.495.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500					
Clio RT 1.8i 3p	1.690.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie		180.500	55.300
Clio Baccara 1.8i 3p	2.185.000	1.794	90	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	Serie
Clio 16V 3p	1.935.000	1.764	137	209	8,0	8,8	371,2		25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.2 5p	1.280.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 5p	1.390.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RT 1.2 5p	1.510.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio Mecano 1.2 5p	1.485.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RT 1.4 5p	1.655.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie		69.300	
Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.015.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500					
Clio S 1.7 5p	1.555.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500					
Clio RT 1.8i 5p	1.750.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie		69.300	180.500
Clio RL 1.9 D 3p	1.385.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500					
Clio RL 1.9 D 3p	1.475.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375		69.300	
Clio RT 1.9 D 3p	1.590.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	Serie	Serie		69.300	
Clio RL 1.9 D 5p	1.445.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500					
Clio RN 1.9 D 5p	1.535.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375		69.300	
Clio RT 1.9 D 5p	1.650.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	Serie	Serie		69.300	
R-19 RL 1.4 3p	1.530.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 RT 1.8 3p	1.900.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie		72.000	
R-19 RTI 1.8i 3p	2.040.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	(2)	(2)		184.500	72.000
R-19 16V 3p	2.360.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie		184.500	Serie
R-19 RL 1.4 4p	1.635.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 4p	1.725.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000			
R-19 RT 1.8 4p	1.960.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie		72.000	
R-19 RT 1.8i 4p	2.120.000	1.721	107	190	10,5	8,4	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie		184.500	72.000
R-19 RTI 1.8i 4p	2.185.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie		184.500	72.000
R-19 16V 4p	2.445.000	1.764	137	212	8,5	9,0	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie		184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 4p	1.715.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8		29.000					
R-19 RN 1.														



SEAT

OFERTAS

Marbella:

Desde 50.000 a 117.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza Friend 1.2i

catalizado:

Descuento de 77.000 pesetas.

Ibiza Friend 1.5i

catalizado:

60.000 pesetas de descuento.

Ibiza:

Financiación especial en la cual se paga desde 7.900 pesetas

al mes durante el primer año y 24.816 pesetas en 14 cuotas

anuales los tres años siguientes.

Toledo GLX:

100.000 pesetas de descuento.

Toledo Sport:

Descuento de 100.000 pesetas.

Toledo GT 2.0:

200.000 pesetas de descuento.

Toledo GT 16V:

Descuento de 200.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SAAB</b>														
900 16V 3p	3.013.900	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 16V 5p	3.231.500	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 3p	3.346.700	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Aero 3p	3.500.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 5p	3.564.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Cabrio	5.266.700	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 16V Cabrio	5.868.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 T Sport 16V Cabrio	6.546.700	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.191.500	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.434.700	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.330.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 16V 4p	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Gifflin 2.3 16V 4p	6.751.500	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.293.900	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	4.575.500	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.445.900	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSET 2.3 16V 5p	6.034.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Aero 2.3 16V	6.597.900	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SEAT</b>														
Marbella Kiss	791.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Maxi Moto	791.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Jeans II	989.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Special	899.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Marbella CLX	974.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Ibiza Friend 1.2 3p	998.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.2 i Cat. 3p	1.068.000	1.193	70	157	14,5	7,5	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.5 3p	1.180.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.5 i Cat. 3p	1.250.600	1.461	92	175	12,1	7,7	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Sport 1.7 i 3p	1.461.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Sport 1.7 i Cat. 3p	1.506.100	1.671	102	182	10,4	8,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.2 5p	1.064.500	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.2 i Cat. 5p	1.134.500	1.193	70	157	14,5	7,5	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.5 5p	1.247.100	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Friend 1.5 i Cat. 5p	1.317.100	1.461	92	175	12,1	7,7	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Sport 1.7 i 5p	1.527.500	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Sport 1.7 i Cat. 5p	1.572.600	1.671	102	182	10,4	8,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	-	Serie
Toledo 1.6 CL	1.666.000	1.595	72	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	74.000	-	-
Toledo 1.6 GL	1.781.000	1.595	72	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	74.000	-	70.900
Toledo 1.8i GL	1.817.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GL Sport	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GLX	2.245.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	154.800	70.900
Toledo 2.0i GL Sport	2.302.300	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GLX	2.481.200	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.692.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GT	2.551.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GT Aut.	2.763.100	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 1.8i GT 16V	2.814.500	1.781	128	208	8,8	9,5	432,1	-	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	1.942.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	2.059.600	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	-	-	-
Toledo 1.9 D GLX	2.273.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	Serie	-	-	70.900
Toledo 1.9 TD GL	2.130.500	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	18.200	-	-	70.900
Toledo 1.9 TD GLX	2.344.100	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	-	-	70.900

NOTA: Todos los modelos de la gama Seat Marbella están disponibles con carburador electrónico a un sobreprecio de 50.000 ptas. Todos los modelos de la gama Seat Toledo están equipados con catalizador.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SKODA</b>														
Favorit	865.000	1.789	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus	955.000	1.789	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Komfort	1.150.000	1.789	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Forman	1.060.000	1.789	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-
Forman Marathon	1.200.000	1.789	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SUBARU</b>														
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.814	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.621	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	Serie
SVX 4WD Aut.	6.327.000	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SUZUKI</b>														
Swift 1.3 GL	1.249.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	150.000	20.000	-	-	-	-	70.000
Swift GTi 3p	1.690.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	150.000	20.000	Serie	-	-	70.000	50.000
Swift Sedan 1.6 GLX	1.673.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	150.000	20.000	Serie	Serie	-	70.000	Serie
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.285	1.298	67	162										



**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	Eleva.	Cierre	Direc.	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	181.000	Serie
440 Turbo	3.243.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	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	181.000	-
460 GLE Aut.	3.083.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 Turbo	3.243.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
850 GLT	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
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	181.000	-
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
960 Turbo 16V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
960 24V Executive	7.865.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	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	-	-	-	71.140
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
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° \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



**ALFA ROMEO**

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	770	690	640	540	-
Alfa 33 1.5 4x4	830	750	670	-	-
Alfa 33 1.5 TI	880	780	630	570	-
Alfa 33 1.7 QV	820	740	600	540	-
Alfa 33 1.7 IE	900	820	730	-	-
Alfa 33 1.7 SW	900	810	-	-	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	-	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	-	-	-
Alfa 75 1.6 C	970	810	720	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1230	1110	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1040	880	780	710	-
Alfa 75 1.8 IE	1290	1160	1090	-	-
Alfa 75 1.8 T América	1330	1230	1110	-	-
Alfa 75 2.0 C	930	790	680	-	-
Alfa 75 2.0 TS	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	-	-	660	530	-
Sprint 1.7 QV	-	-	840	760	-
GTV 2.0	-	-	-	700	-
GTV 2.5	-	-	-	890	-
Solider 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	2390	2140	-	-

**AUDI**

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	-
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	-
90 2.2 E	2120	1960	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	790	-
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	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	91	90	89	88	87
316/318i	1280	1160	1010	940	-





MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX 1.3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TX 1.5p	1270	1140	—	—	—
R-19 1.6V 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	1820	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1490	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1060	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4630	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp. y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, CL 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 SX 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 1.1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	680	580	520	440	350
Ibiza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL, Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5 790	670	590	480	360	—
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	550	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	1820	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	—	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	—	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Golf GL 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	1850	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	—
Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	—
Jetta GT	1420	1200	1040	880	660
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Passat 1.6 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	680
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	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	—	—
340 GLD	—	—	880	770	—
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1480	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1860	1770	1590	—	—
460 Turbo	2080	1970	1770	—	—
480 ES	2060	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GL	—	1880	1640	1350	1080
740 GLE	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	860
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	2680	—	—	—	—
940 Turbo Diesel	3000	—	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V STW	2750	—	—	—	—
940 Turbo STW	3200	—	—	—	—
960 Turbo	4050	—	—	—	—
960 24V	4240	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prelude 2.04 WS	2600	2200	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6 i 16V	1950	1650	1500	1270	1140
Accord 2.0 i 16V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 SL	700	590	540	410	340
990 Turbo	890	750	690	620	520
990 DSE	780	680	600	540	460
LADA					
Santana	570	480	420	380	—
LOTUS					
Esprit	4600	4200	3800	3250	2760
Esprit HC	5370	4550	4130	3530	3000
Esprit Turbo	6500	5500	5000	4270	3630
MASERATI					
430	4800	4500	4000	—	—
Sprint 2.5/C	—	—	—	2600	2200
222	3000	2800	2600	—	—
MAZDA					
323 F	2200	1890	1700	—	—
626 Hth Back	2650	2270	2040	1840	—
626 Hth Back 4WS	2800	2400	2160	1940	—
929	4110	3520	3170	2820	2540
RX7 Turbo	4520	3870	3490	3140	—
RX7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	—
MITSUBISHI					
Galant 2.0 GT 1.8V	2450	2050	1840	—	—
MORGAN					
4/4 1800 F2A	3750	3150	2900	2470	2090
4/4 1800 F4A	3900	3300	3000	2580	2180
Plus 8 i	4800	4050	3700	3130	2660
NISSAN					
Sunny GTI 1.6V	—	1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1400	—	—	—	—
Primera 1.6 SLX 4p	1430	—	—	—	—
Primera 2.0 E GT 4p	2160	—	—	—	—
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2350	2100	1780	1600
300 ZX 3.0 Turbo	4100	3450	3000	2560	2300
Máxima 3.0i	2910	—	—	—	—
SAAB					
900 Turbo 16V	—	2000	1700	1400	1200
900 1.6V Cabrio	3000	2980	2600	—	—
900 Turbo Cabrio	3900	32			

**AUTOMOBILH**  
Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **¡BENEFICIESE!** 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.

**F. TOME** Peugeot 405 GL, año 88, garantía 18 meses, 895.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Volkswagen Golf 1.6, año 88, 775.000 ptas., 12 meses de garantía. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME** Renault 21 GTL, año 87, 12 meses de garantía, 795.000 pesetas. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Opel Corsa City, año 85, precioso, por 325.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.: (91) 329 33 14/329 33 15.

año 89, 12 meses de garantía, por 525.000 pesetas. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Peugeot 309 GT A.A., año 88, 890.000 ptas., 18 meses de garantía. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.

**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. (91) 21 91 22. Yolanda.  
**PACIFICO** Citroën AX Image 1.4, gris met., M-KY, E.E. y cierras centralizados, 675.000 ptas. Teléfono: (91) 552 55 04.

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

**F. TOME** Volkswagen Classic, año 88, 18 meses de garantía, 495.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Seat Málaga Inyec tion, año 90, por sólo 375.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.: (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME** Citroën BX GTi A.A., ABS, año 88, 12 meses de garantía, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Ford Fiesta, año 81, 175.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Citroën AX,

**F. TOME** Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, 390.000 ptas., 12 meses de garantía. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME** Peugeot 309 GL, año 88, 12 meses de garantía, 690.000 pesetas. Sr. Moreno. Teléfonos: (91) 329 33 14/329 33 15.

**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.  
**GOLF** GTi 16V, año 88. 1.400.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.

**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

**HIPERCOVA**  
**OFERTA ESPECIAL**

RENAULT 19 CHAMADE R.N. A.A.	1.250.000
RENAULT CLIO 1.2 RL, 5 P (92)	875.000
PEUGEOT 106 XN, 6 MESES, 3 P	795.000
PEUGEOT 205 STYLE, 3 P (92)	750.000

- 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  
TEL: (91) 4 67 36 33 - 4 67 28 13  
**EMBAJADORES**  
Automoción Ibérica, S.A.

**JP GARCIA PROL**

**OFERTAS DE LA SEMANA**

MERCEDES 300 E	AÑO 89	3.100.000
BMW 535 I	AÑO 89	2.975.000
PLYMOUTH LASER	AÑO 90	2.590.000
CITROËN XM DIESEL	AÑO 91	2.390.000
PORSCHE 944	AÑO 87	2.200.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39  
28008 MADRID  
TEL: (91) 541 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 L6

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 75, año 87.
- Audi 100, años 88 y 86.
- BMW 535i, año 90 y 88.
- BMW M5, año 90.
- Citroën BX 19 GTS, año 90.
- Ford Fiesta XR3i, año 89.
- Ford Orion 1.6i, 36.000 km.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 190 E 2.3, año 89.
- Mercedes 300 E 24V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 familiar, siete plazas.
- Mercedes 300 E, años 88 y 90.
- Mercedes 230 CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Kadett: 1.6 S, año 89.
- Ranger Rover, años 89 y 88.
- Renault R-21 Turbo, año 89.
- Rover 820 Si, año 89.
- Toyota MR2. 9.000 km.
- 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.

**OFERTO:** R-21 GTi 12V 5 P, ROJO, M-MN, SOLO 16.000 KM., AIRE ACONDICIONADO, ALARMA, 1.525.000 PTAS. TOTAL.

**OCASION:** FORD ESCORT 1.6i 16V. BLANCO. A ESTRENAR. PROCEDENTE DE CONCURSO. MENSUALIDAD: 31.000 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) 541 00 36 M-28008



# 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



## 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.

**ALFA** Spring Veloce, año 89, 48.000 km., negro. Tel.: 549 57 88.  
**BMW** 628 CSI, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Tel.: 549 64 71.

**CITROËN** AX GT, año 89, blanco, 549 57 88.  
**CITROËN** BX 1.9 TGS, aire, año 89. Tel.: 549 64 71.

**HONDA** Prelude 2.3, año 93, full equip. Tel.: 549 57 88.

**LANCIA** Integrale, año 89. Tel.: 549 64 71.

**MERCEDES** 300E full, año 90, 38.000 km. Tel.: 549 57 88.

**MITSUBISHI** Eclipse, todos los modelos, gama 93. Teléfono: 549 64 71.

**OPEL** Kadett GSI, aire y 16V, años 89. Tel.: 549 57 88.

**PEUGEOT** 405 Mi 16V, año 88, techo, aire. Tel.: 549 64 71.

**PEUGEOT** 205 Lacoste y Junior, años 89. Tel.: 549 57 88.

**RENAULT** R-21 TXE, año 88, aire, 56.000 km. Tel.: 549 64 71.

**VOLKSWAGEN** Golf GTi, aire, años 89 y 91. Tel.: 549 57 88.

**VOLKSWAGEN** Golf FTi, aire, año 91, 37.000 km. Tels.: 549 64 71/549 57 88.

**HIPERCOVA** Ford Orión 1.6 CLX automático, año 91, 1.050.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Kadett GSI 2.0i, A.A., equipo HIFI, año 89, 1.150.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Omega 2.0i CD, año 90, garantizado, mes: 42.200 ptas. Tels.: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Omega 2.0i CD, año 90, garantizado, mes: 42.200 ptas. Tels.: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Omega 2.0i CD, año 90, garantizado, mes: 42.200 ptas. Tels.: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Omega 2.0i CD, año 90, garantizado, mes: 42.200 ptas. Tels.: (91) 467 36 33/467 28 13.

## 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

**HIPERCOVA** Ford Escort XR 3i, equipo RS, año 89, fenomenal, mes: 25.100 ptas. Tels.: 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Lancia y 10 Fire, año 91, impecable, mes: 13.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Opel Corsa 1.2 Swing, C.C., E.E., 6 meses, 750.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Renault 25 GTX, full, año 85, increíble estado, 850.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Renault 25 GTX, full, año 85, increíble estado, 850.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**HIPERCOVA** Renault 25 GTX, full, año 85, increíble estado, 850.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.

**CHEVROLET** Corvette ZR1, 400 CV, negro, año 1991, 5.900.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**PORCHE** 968 F.E., rojo, año 92, 5.500.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**CADILLAC** Fleest-wood, año 91, azul, 3.550.000 ptas. Yamovil. Teléfono: (91) 565 20 00.

**PANTHER** Kallista, año 93, gris met., 4.800.000 ptas. Yamovil. Teléfono: (91) 565 20 00.

**MITSUBISHI** Eclipse GS Turbo, año 91, rojo, 3.250.000 ptas. Yamovil. Teléfono: (91) 565 20 00.

**VOLKSWAGEN** Corrado G-60, año 91, negro, 2.600.000 ptas. Yamovil. Teléfono: (91) 565 20 00.

**JEEP** Cherokee Limited F.E., año 91, negro met., 2.850.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**BMW** 325i 4 p., full equip, año 91, granate met. 3.200.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.



## AUTOMOVILES DE IMPORTACION NUEVOS A ESTERMINAR

- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4x4 CERROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT DISC, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL BEIG. PRECIO MATRICULADO: 5.200.000 PESTAS.  
- JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO ESPECIAL CON KIT OFF-ROAD 4x4 190 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCO Y TAPICERIA TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO: 4.500.000 PESTAS.  
- MITSUBISHI ECLIPSE 4x4 TURBO 16V, 130 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCO, ROJO, PLATA Y ORO. PRECIO MATRICULADO: 3.500.000 PESTAS.  
- MITSUBISHI 1000 V4 4x4 DOUBLE TURBO 24V, 105 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE PIEL GRIS. PRECIO MATRICULADO: 6 MILLON PESTAS.

USADOS  
- GMC JIMMY 515 4x4 4.3 LITROS, 140 CABALLOS, FULL OPTIONS, AÑO 91, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE TELA NEGRA. PRECIO MATRICULADO: 2.000.000 PESTAS.  
- MERCEDES 190E 2.6 LITROS, FULL OPTIONS, AÑO 89, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR AZUL METALIZADO CON TAPICERIA EN TELA GRIS. 2.500.000 PESTAS.  
- PEUGEOT 405 1.6 AUTOMATICO AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR PLATA CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 1.300.000 PESTAS.  
- PEUGEOT 205 GT, AÑO 89, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 1.200.000 PESTAS.  
**TEL. (93) 540 28 38  
FAX (93) 540 28 56**

**HIPERCOVA** Volkswagen Golf GTi, 16V, full, año 89, 55.000 km., 1.350.000 ptas. Teléfonos: (91) 467 36 33/467 28 13.  
**SUZUKI** Vitara 1.6 JLX, año 92, extras, azul met., 1.650.000 ptas. Yamovil. Tel.: (91) 565 20 00.

**MERCEDES** 300 CE Coupé, año 88, gris oscuro met., impecable, aire, techo, cuero, 4.300.000 ptas. Tel.: (91) 564 55 56.  
**WRANGLER** Laredo 2.5, perfecto estado, M-NJ, gris metalizado, 2.200.000 ptas. Tel.: (91) 564 55 56.

## AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- BMW M/Nuevo modelo.
- Ford Escort Cosworth-Nuevo.
- Honda NSX-R-Nuevo.
- Lancia Delta HF 6-Nuevo.
- Mitsubishi 3.000 GT-VR4-Nuevo.
- Mercedes 500/600 SEC-Nuevos.
- Mercedes 300/500/600 SL-Nuevos.
- Toyota Celica Limited-Nuevo.
- Mazda RX-7 Turbo-Nuevo.
- Dodge Viper RT/10-Nuevo.

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

**SE VENDE**  
**YAMAHA RD 350**  
V-BX  
(JAPONESA)  
PERFECTO ESTADO.  
BLANCA Y ROJA.  
CARENADO.  
TEL: (91) 5 94 45 61  
(NOCHES) JOSE

**BMW** M-3 Sport Evolution 238 CV, B-LT, piel, aire acondicionado, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Tel. (93) 410 86 26.  
**BMW** 524 TD, aire y techo, 67.000 km., año 89.  
**CITROËN** AX GT, año 89. Tel. 549 64 71.

**VOLVO** 400, gris met., impecable, 1.400.000 ptas. Teléfono: (91) 564 55 56.

**PORSCHE** Carrera 4, año 90, rojo, llantas OZ, aire, cuero, full equip, 35.000 km., impecable, 7.200.000 ptas. Tel.: (91) 564 55 56.

**PORSCHE** Carrera 4, año 91, gris oscuro, aire, cuero, full equip, 7.500.000 y 8.000.000 ptas. Teléfono: (91) 564 55 56.

**LANCIA** y 10 Selectronic (cambio manual), M-MT, 12.000 km., impecable, 850.000 ptas. Tel.: (91) 564 55 56.

**VENDO** R-5 GT Turbo, M-MD, 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 1.300, 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-MV, blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tel. 730 63 72/79.

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

## BLITZ HERMANOS, S.L.

Servicio General Motors America

66 AÑOS OFRECIENDO EL MEJOR SERVICIO

VEHICULOS DE IMPORTACION  
TALLER DE MECANICA  
CHAPA Y PINTURA, NEUMATICOS  
Y RESPUESTOS ORIGINALES



EXPOSICION DOCTOR CASTELO, 23 TEL. 574 69 52  
TALLERES ALMACEN Y OFICINAS DOCTOR CASTELO, 28 28009 MADRID  
TELEF. 574 46 20 574 34 32 FAX: 409 20 81

Comunidad de Madrid  
Consejería de Economía  
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En **MARZO**  
Deben acudir a la ITV  
De: **M-3480-IM** **M-6527-IP**

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION  
**AUTO VILARDELL**  
C/BALMES, 25. TEL.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



MITSUBISHI 3000.



• MITSUBISHI • HONDA • TOYOTA • MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



VAROSA motors

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

Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, 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, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

MITSUBISHI 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.

VENDO Audi Cabrio, sin matricular, procedente de concurso Precio a convenir, color blanco, capota negra. Tel.: (96) 370 55 54. RENAULT 21 Nevada TXE, año 89, muy cuidado, A.A., 1.400.000 ptas. Tels.: (988) 53 04 09/53 90 07. CITROËN AX-GT 3 p., 3 años extras, BI-BB. Tel.: (94) 463 99 56. URGE Porsche 928 S4, año 1988, perfecto, pocos km., 1 año garantía, 1.000.000 menos tasación. Tel. (948) 31 84 05. BMW M3 Sport evolution 238 CV, B-LT, piel, aire acondicionado, perfecto estado, 4.500.000 ptas. Tel.: (93) 410 86 26. BMW 325i, año 91, nuevo, garantizado. Mes: 39.559 ptas. Tel. (91) 604 97 96. PORSCHE 944 Turbo, año 1987, ABS motor nuevo, excelente estado, particular. Tel.: 319 18 79. Oficina.

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



New Mode

Pol. Ind. Alparriche, Parc 78. Ctra. Extremadura, Km. 29 C/ Dohesa Mary Martín, 19 - P.I. Alparriche, Parc. 78 28600 NAVALCARNERO (Madrid) TELFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

FORD Orión 1.6i, año 90, 950.000 ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.

PEUGEOT 405 GTX4, año 90, 1.400.000 ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.

GOLF GTI 16V, año 88, 1.400.000 ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.

AUDI 90 2.2E, año 88, 1.600.000 ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.

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

ALPINE A 110 1.300, año 1973, blanco impecable, envío dossier con fotos, 2.100.000 ptas. Teléfonos: 535 13 27/311 21 2, Madrid, señor Franqueira.

PORSCHE 911 Turbo 200 CV, todos extras, matrícula de Madrid, 3.300.000 ptas. Tel.: (93) 422 43 18.

KARTS ocasión varios, también nuevos de 80, 100, 125 c.c. Tel.: (93) 692 18 24.

VENDO Audi Cabrio, sin matricular, procedente de concurso Precio a convenir, color blanco, capota negra. Tel.: (96) 370 55 54.

RENAULT 21 Nevada TXE, año 89, muy cuidado, A.A., 1.400.000 ptas. Tels.: (988) 53 04 09/53 90 07.

CITROËN AX-GT 3 p., 3 años extras, BI-BB. Tel.: (94) 463 99 56. URGE Porsche 928 S4, año 1988, perfecto, pocos km., 1 año garantía, 1.000.000 menos tasación. Tel. (948) 31 84 05.

BMW M3 Sport evolution 238 CV, B-LT, piel, aire acondicionado, perfecto estado, 4.500.000 ptas. Tel.: (93) 410 86 26.

BMW 325i, año 91, nuevo, garantizado. Mes: 39.559 ptas. Tel. (91) 604 97 96.

PORSCHE 944 Turbo, año 1987, ABS motor nuevo, excelente estado, particular. Tel.: 319 18 79. Oficina.

PONTIAC TRANSAM

GTA CONVERTIBLE. 300 C.V. FULL EQUIP. 3.650.000 PTAS OPORTUNIDAD TEL: 6 32 04 71

VENDO SAAB 9000T, siniestro. Tel.: (94) 461 31 20.

AUDI Quattro siniestro, 80.000 km., 200 CV, se vende por piezas. Teléfonos: (91) 24 21 04/24 03 22.

MERCEDES 500 SL, modelo 90, extras 8.500.000 ptas. Tel.: (956) 61 53 80.

SCORPIO 2.9 ghia, full equip, M-HV, directivo empresa, impecable, 1.500.000 ptas., tarde-noche. Teléfono: (91) 413 04 01.

VOLVO 262 Coupe, techo y asientos cuero, automática, impecable, particular. Tel.: (986) 26 21 85.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos - Revisados - Con garantía hasta 18 meses - Financiados hasta 36 meses Contactos Sras. María Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCAISION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P: de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40 Castellana Motor S.A.

ABERTO LAS OASIONES 7 COMIDAS

¡EL KART DEL CONDUCTOR TODO TERRENO!

PRECIOS DESDE 194.000 PTAS

¡FANTASTICO... DIVERTIDO SEGURO.



DINGO IX MODELO 389-00 396.000 PTAS HAY MUCHOS MODELOS, ¡¡LLAMANOS Y PODRAS PROBARLOS!

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037

ENVIENOS 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.

Table with 5 columns and 5 rows for advertising placement.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



Motor 16

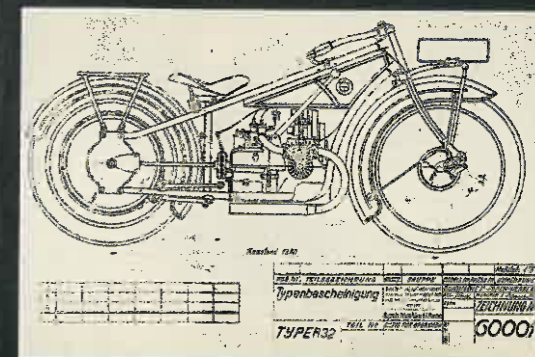
70 años de boxer

# DOS CILINDROS Y UNA HISTORIA

En la mayoría de los casos, el paso del tiempo representa el perfecto baremo para medir la trascendencia de una idea, o la validez de un producto. Siete décadas forman el glorioso pasado que avala la genial sencillez de Max Friz, y la historia irrepetible del mítico motor «boxer» BMW.

A lo largo de la intensa aventura que el hombre emprendió con la máquina, se han dado casos insólitos, en los que alguien, ajeno a un sector determinado, desarrolló un proyecto genial que marcó un hito en la vida de la humanidad.

Corradino D'Ascanio, ingeniero aeronáutico, inventó la Vespa sin tomar como base las estructuras tradicionales motociclisticas. Y





**BMW R 32.** Fue la primera moto equipada con motor de cilindros contrapuestos. Se fabricó desde 1923 a 1926, tenía 494 centímetros cúbicos de cilindrada y desarrollaba 8,5 CV.



**BMW R 47.** En el motor de este modelo, construido en 1927, se adoptó el sistema de válvulas en cabeza y dos carburadores. A pesar de tener cilindros y culatas en acero destacaba por su carácter deportivo.



**BMW R 47.** En la última versión de este modelo realizado en 1928, se modificó el cambio y el sistema de suspensión delantero. Con 494 cc de cilindrada desarrollaba 18 caballos.



**BMW R 11.** Este modelo de talante turístico estaba equipado con un motor de 750 cc que le permitían alcanzar los 20 caballos de potencia en su última versión. Tenía el chasis de chapa estampada y el árbol de levas accionado por cadena.

veinticinco años antes, Max Friz, también ingeniero aeronáutico, captó la brillante idea que Martin Stolle había tenido con la M2-B15, una moto construida por Victoria en 1921, dotada de motor con cilindros contrapuestos, que le sirvió de punto de partida para una nueva idea.

Curiosamente, Friz se separó del departamento de diseño de BMW para pergeñar la nueva moto, y fue el cuarto de estar de su casa situada en la calle Riesenfeldstrasse 34, el lugar donde nació la mítica BMW R 32. Cuando se presentó por primera vez, con ocasión del Salón de París inaugurado en octubre de 1923, se criticó duramente la estructura de la R 32, así como sus modestos 8,5 caballos de potencia. Los ahí presentes se mostraron incrédulos sobre su fiabilidad mecánica, y la ubicación horizontal del motor, fue calificada de verdadero disparate por parte de los «entendidos» de la época.

### EL GENIAL FRIZ

Por el contrario, bajo aquella primera idea de Friz, se escondía la semilla de un concepto tan genial como simple: fiabilidad, accesibilidad mecánica, disipación térmica, comodidad, y sobre todo longevidad, formaban el crisol en el que se fraguaba un futuro prometedor.

Rápidamente, la R 32 puso en evidencia sus dotes de ligereza, sólo pesaba ciento veinte kilos, y en combinación al centro de gravedad muy bajo que le confería el motor «boxer», se podía rodar a noventa kilómetros por hora con más seguridad que con sus competidoras de mercado. Como era de esperar, hasta 1926, se vendieron tres mil unidades, que en aquel entonces se pagaban a dos mil doscientos marcos de oro.

Con una buena dosis de suerte, el plantel técnico de BMW se vio reforzado con la llegada accidental de Rudolf Schleicher, un joven ingeniero que alcanzó repentinamente la fama al diseñar unas culatas de aluminio con válvulas en cabeza, que se montaron en la R 37 y que aportaron al motor «boxer» un incremento de dieciséis caballos de potencia. Aquella moto marcó el principio de BMW en el mundo de la competición, que desde su debió

se vio coronada con varios éxitos en carreras de velocidad y de todo terreno.

A finales de la década de los años veinte, se dio paso a una generación de chasis hechos de chapa estampada, que desplazaron los primitivos tubulares; sin embargo, en 1936, fecha en la que Schleicher ocupó la dirección técnica de la casa bávara, se volvió a utilizar el chasis tubular en acero, con la característica de tener la sección ovalada, por medio del cual se lograba mejorar la rigidez sin disponer de tubos con mayor tenacidad.

Sin lugar a dudas, la afirmación nacionalsocialista de Alemania coincidió con uno de los momentos más brillantes de BMW. En 1935 entró en producción la horquilla telescópica que se ensambló en las R 12 y R 17; pero lo más brillante de aquellos años, fue la R5 que entró en producción a principios de 1936. Se trataba de una moto tecnológicamente adelantada a su época, dotada de chasis tubular, horquilla telescópica, árbol de levas en cabeza, medio litro de cilindrada y veinticuatro caballos de potencia.

### RECORD DE VELOCIDAD

En aquellos años, lo que más se apreciaba, o mejor dicho, el símbolo por excelencia de la tecnología, era representado por la conquista del récord absoluto de velocidad. Demostrar que un vehículo era el más rápido de su categoría, significaba estar entre los mejores del mundo; y por no ser menos, BMW preparó una 500 dotada de compresor Zöller y un carburador Bing, que le permitían desarrollar noventa caballos de potencia. Alrededor suyo se moldeó un carenado integral de aluminio totalmente hecho a mano, cuya forma recordaba a un torpedo, y obligaba a una postura de conducción casi tumbada. El inolvidable Ernst Henne fue el hombre que el día veintiocho de noviembre de 1937 rodó con ella a 279,5 kilómetros por hora, que le valió el récord absoluto de velocidad para motos. Su hazaña fue tan respetable, que dicha marca permaneció vigente hasta 1951.

Al comenzar la segunda guerra mundial, el concepto «boxer» volvió a triunfar bajo un aspecto comple-

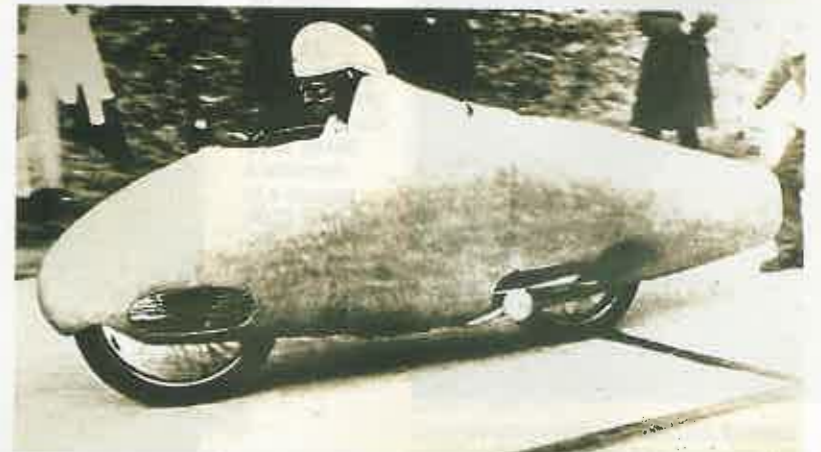
**BMW R 2.** Entre 1931 y 1936 se fabricó este modelo monocilíndrico con 200 cc. de cilindrada. En aquel entonces no precisaba permiso de conducir y destacaba por la ligereza de su chasis.



**BMW R 17.** Fue una de las motos más caras de su época, se fabricó en el bienio 35-37 y estaba disponible en dos versiones: Turismo y Sport.



**BMW 500 COMPRESOR.** El 28 de noviembre de 1937, Ernst Henne estableció el récord absoluto de velocidad a 279,5 kilómetros por hora. Esta gloriosa moto desarrollaba 90 CV.



**BMW R 51/3.** En 1951 apareció este modelo con chasis tubular y la incorporación de la suspensión posterior. El motor tenía 500 cc. de cilindrada y mando de las marchas en el pie.



tamente diferente a lo de los records: el sector militar precisaba una moto capaz de soportar los tratos más desconsiderados, y su polivalencia debía ser aplicable tanto a la estepa rusa como a las inclemencias del desierto africano. Así, y bajo estos auspicios, en la fábrica de Eisenach nació la BMW R 75, dotada de sidecar con transmisión, ocho velocidades y dos marchas atrás.

La imagen de aquellas R 75 mimetizadas con los colores de la Wehrmacht, marcaron una época; pero las verdaderas heroicidades mecánicas, corrieron a cargo de las inolvidables R 75 del Afrika Korps que desafiaron la impasibilidad destructora del desierto egipcio. Una vez más, el «boxer» de Friz y Stolle se había perfilado símbolo de la fiabilidad.

En cierto modo, la fama amasada durante los diez años comprendidos entre 1935 y 1945, aportaron a BMW, y a su «boxer» la calificación más alta en cuanto a fiabilidad mecánica. Sus rivales, las Harley Davidson, Indian, Moto Guzzi, BSA y otras que durante la

**BMW R 25/3.**  
A pesar de tener el motor monocilíndrico se la equipó con sidecar y su producción coincidió con el 30 aniversario de la construcción de la primera moto de la marca.



**BMW R 50 S.**  
Con este modelo se inauguró la década de los 60. Se trataba de una moto polifacética que en aquella época fue apreciada especialmente por su resistencia mecánica y los 35 CV de su motor.



**GRUPO DE FAMILIA**  
La R 32 representa el principio de la dinastía de las bóxer, cuya herencia a pasado a la nueva R 1100 RS.



**BMW R 100 RS.**  
Esta moto marcó un hito con su aparición en 1976. En ella se combinaba belleza y aerodinámica.

guerra asumieron el mismo reto, se convirtieron en el eco triste del «groß boxer». El prestigio de las motocicletas BMW se había convertido en una realidad indiscutible, que se fue afirmando progresivamente en los años de la postguerra con las R 25, R 51, R 67, R 68, R 50, R 60 y R 69 S.

La posibilidad de reducir la presión fiscal si se montaba una fábrica en Berlín occidental, dio pie a que BMW concentrara toda su pro-



**BMW R 75/5.**  
Desarrolló un importante papel a finales de la década de los 60, que marcó el regreso mundial a la fabricación de motos de gran cilindrada.

**BMW R 90 S.**  
Fue el primer modelo con cilindrada de 900 centímetros cúbicos, carburadores Dell'Orto y un pequeño carenado. Todos la recuerdan como algo muy especial.



ducción motociclista en dicho lugar, y al mismo tiempo, hacer frente al acoso comercial nipón al poder reducir los costos de fabricación. Desde 1970, la producción recibió un serio empuje y alcanzó las doscientas mil unidades, cantidad que tres años más tarde llegó a las trescientas mil motos con los modelos R 50/5, R 60/5, y R 75/5.

Al cumplirse en 1973 las bodas de oro de su fundación, BMW presentó la R 90 S, sin dudas una de las motos más acertadas de toda su trayectoria motorista. La línea estética innovadora, un cierto toque deportivo en cuanto a prestaciones, y la proverbial calidad mecánica, convirtieron a la R 90 S en una moto singular, que abrió el camino a la gama 100. La primera BMW de un litro de cilindrada hizo su aparición en 1977, y un año más tarde se completó la serie R 100/7 con las RS y RT.

Después de tantos años de ausencia en el campo de la competición y del todo terreno, BMW entró en escena con la R 80 G/S en 1980. Aquella moto marcó toda



**BMW R 80 G/S.**  
Con ella se asentaron las bases de los éxitos en todo terreno y en los raids africanos.

una serie de éxitos deportivos que dio comienzo con la victoria del campeonato alemán de todo terreno en 1979 y 1980. A continuación, se emprendió la aventura del raid París-Dakar que con las victorias de Hubert Auriol en 1981 y 1983, se demostró que el viejo «boxer» era el motor «ad hoc» para desafiar las hostilidades del desierto saharauí. Pero la absoluta consagración del «boxer» como el motor más fiable del mundo, tuvo



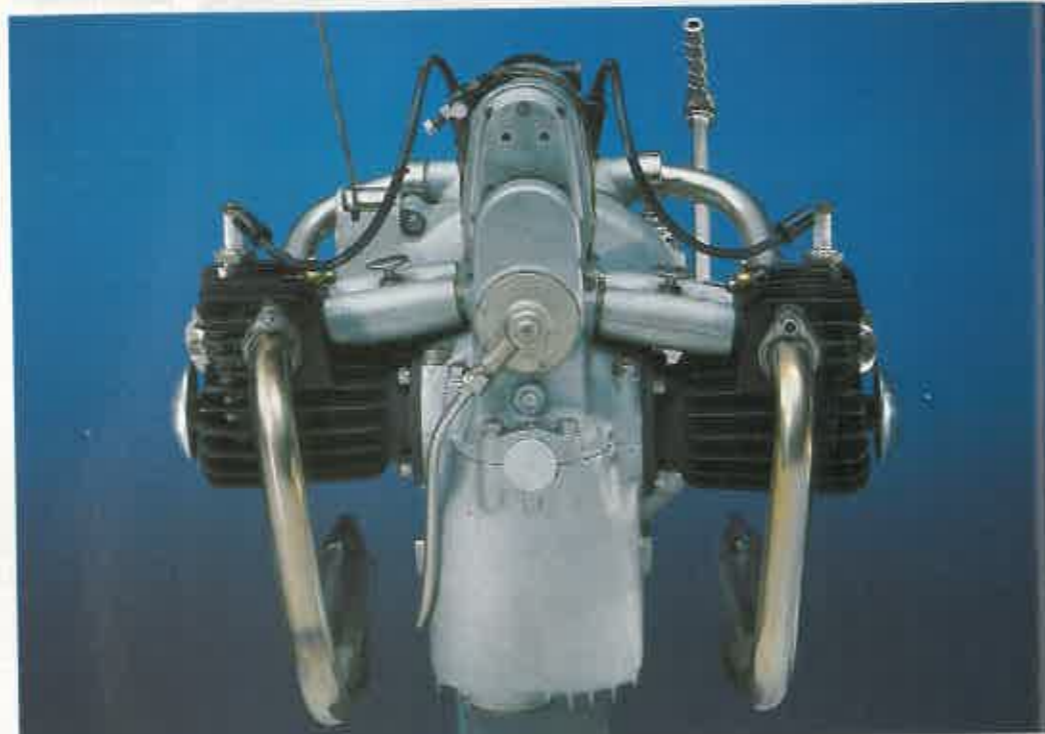


**MAX FRIZ, EL CREADOR**

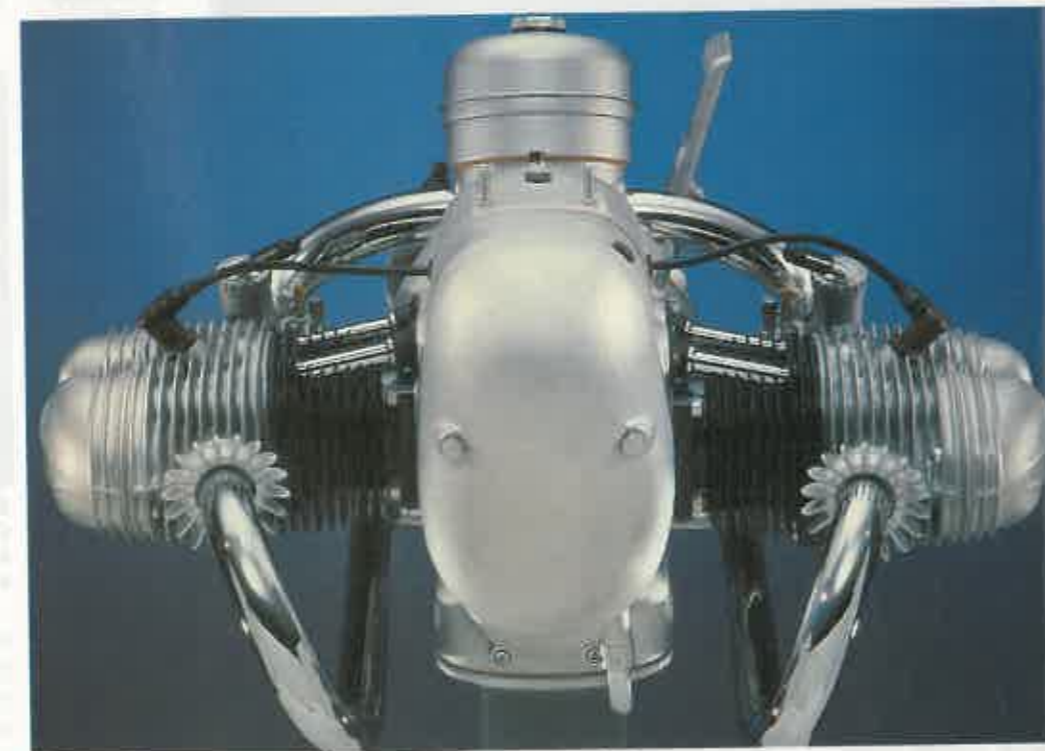
Los intocables «sentones» de la tecnología motociclista, opinan que desde el primitivo propulsor de Karl Benz hasta los más modernos motores de Fórmula 1, ha imperado siempre un concepto estructural con ventajas indiscutibles: los cilindros contrapuestos, que en el lenguaje gremial se denomina «boxer».

Al margen de condicionantes aerodinámicos y de problemas de ubicación, ingenieros de la talla de Mauro Forghieri, Hans Mezger, Carlo Ghisli e incluso Keith Duckworth, responsable del hipercedero Cosworth V 8, coinciden en que el motor más equilibrado es un doce cilindros «boxer». En dimensiones diferentes, pero con la misma idea, Max Friz y Martin Stolle se encaminaron con acierto en la aventura del «boxer». Su primer ejemplar, el M2B15 construido en 1921, era un prodigio de sencillez, que encontró en la versión realizada dos años más tarde y destinada a la R 32, el perfecto desarrollo de querer «encapsular» el mayor número posible de elementos mecánicos.

Aunque sus 8,5 caballos de potencia eran pocos para un motor de casi quinientos centímetros cúbicos de cilindrada, lo que importaba era su planteamiento mecánico, que fue capaz de soportar treinta años de evoluciones. Cuando en 1955 se presentó la versión R 69, con seiscientos centímetros cúbicos de cilindrada y 35 caballos de potencia, se demostró que la base monolítica



**MOTOR BÓXER R 32, 500 cc 8,5 CV. Se construyó en 1923.**



**MOTOR BÓXER R 69, 600 cc. y 35 CV. Se construyó en 1955.**

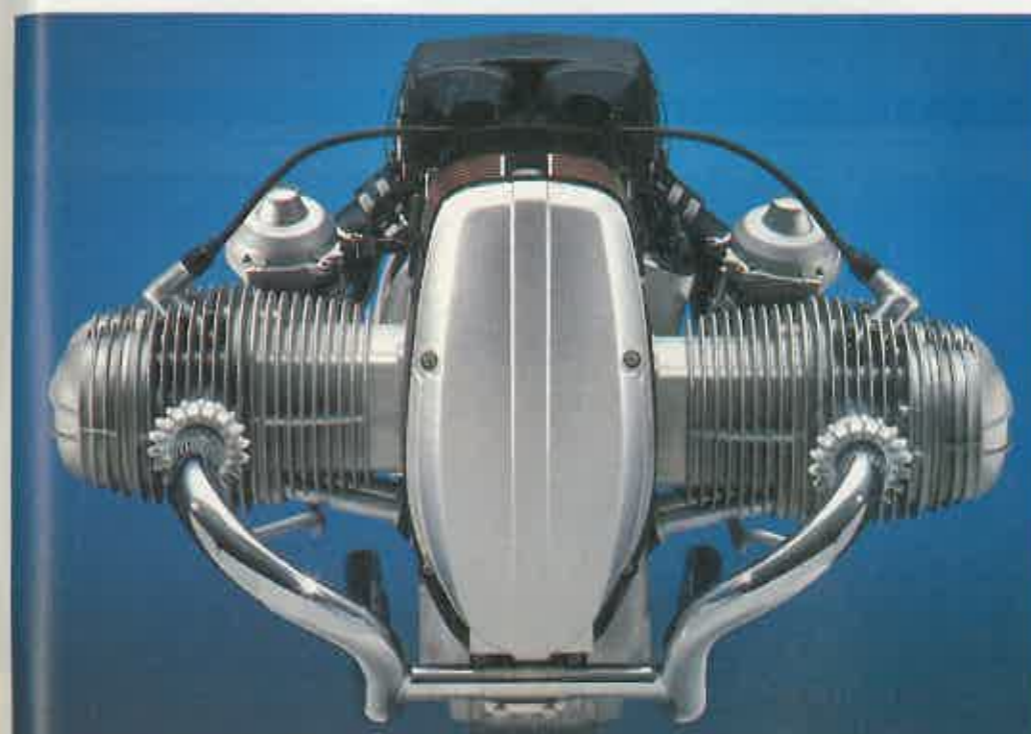
lugar a raíz del doblete que Gaston Rahier consiguió en el París Dakar en 1984 y 1985. Después de eso, las victorias en los otros raid quedaron relegadas a simples adornos de las hazañas africanas. Sobre el

binomio BMW/bóxer se había extendido el más indiscutible de los prestigios en cuanto a calidad/fiabilidad se refiere.

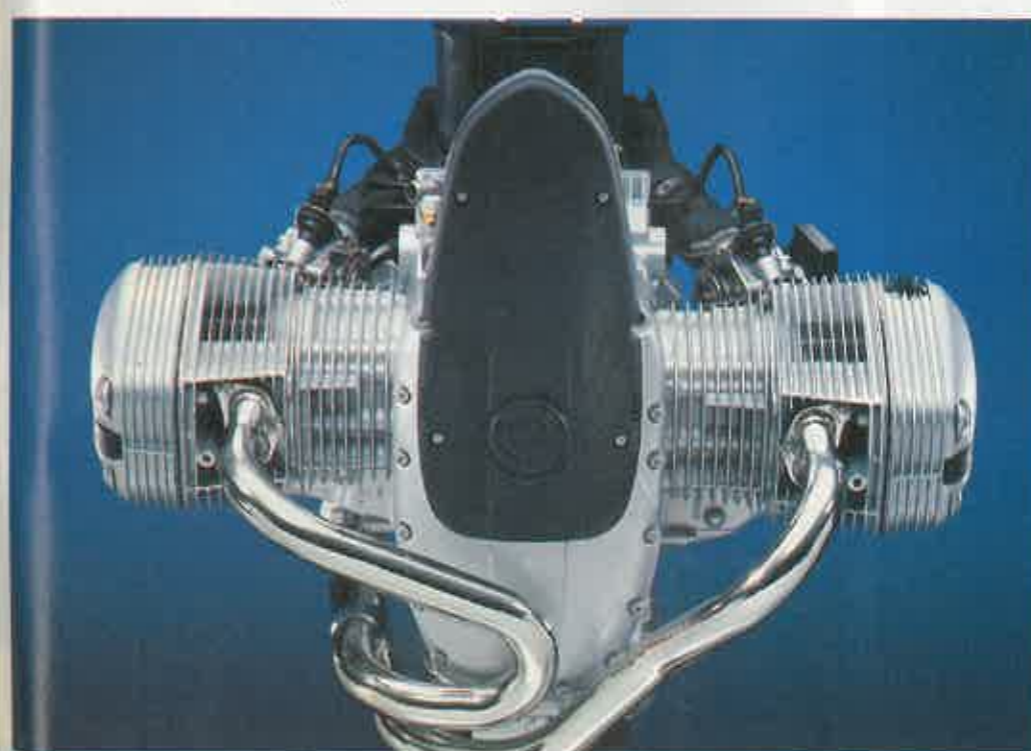
A la vista de lo alcanzado, BMW cerró el lustro final de la década de

los ochenta con un continuo perfeccionamiento de sus modelos bicilíndricos, a los que incorporó el sistema de suspensión Paralever, además de optimizar una mecánica tan clásica como admirable.

**UNA IDEA EN EL TIEMPO**



**MOTOR BÓXER R 100 R, 980 cc. y 60 CV. Es el último de la serie con cuatro válvulas.**



**MOTOR BÓXER R 259, 1.085 cc y 90 CV. Es el primero de la nueva generación con ocho válvulas.**

En el umbral del setenta aniversario de su existencia, fue la R 100 Roadster la moto a la que se le encomendó sellar con timbre de tradición y lacre de solera una aventura tan irreplicable. Y de su clasicismo

simbólico, salió el relevo histórico asumido por la R 1100 RS, la nueva «boxer». De algún modo, esta moto encierra los mismos valores que hicieron mítica a la R 32. Talante clásico combinado con tecnolo-

gía moderna aplicados a la economía de uso y fabricación, sin por eso penalizar las prestaciones, son las connotaciones que perfilan un futuro prometedor.

**Gigi Corbetta**

del propulsor podía variar lo suficiente como para estar a la altura de las circunstancias, sin temer al acoso tecnológico de las frágiles motos británicas e italianas. Prueba de ello, es que el motor «boxer» BMW ensamblado en los años, conquistó diecinueve Campeonatos del Mundo entre 1954 y 1973.

Desde sus principios hasta el último «boxer» anterior al R 259, todos los motores han tenido los siguientes puntos en común: dos cilindros, cuatro válvulas, dos carburadores, dos bujías y un árbol de levas al centro. Al mismo tiempo, la escalada en potencia



**EL INOLVIDABLE R 32.**

ha pasado desde los seis caballos y medio a los setenta de la R 100 RS de 1984, todo ello, con una constante optimización de las características de los motores por medio de la incorporación de nuevas técnicas alérgicas y electrónicas, además de las dinámicas. Actualmente, al contemplar detenidamente el nuevo R 259, sólo cabe reconocer su buen planteamiento estructural, que deja entrever la capacidad de diseñar las décadas venideras. Los noventa caballos de potencia son suficientes; sin embargo, lo que realmente es válido es la posibilidad de evolución que se esconde bajo su llamativo aspecto siempre compacto y monolítico.



Rodeados de ríos, caballos salvajes y numerosa caza, la organización del Camel Trophy ha realizado la selección internacional para este año en la Toscana italiana. Los españoles han comenzado bien destacándose como posibles vencedores de este año.

Selección internacional

# TENEMOS EQUIPO



**VIVIRÁN SU AVENTURA**  
Álvaro Bultó y Sergio Valle formarán el equipo que representará a España. A la derecha la foto de los 64 participantes.



**DISCOVERY REPITE**  
Por tercer año consecutivo los Land Rover Discovery TDi serán los vehículos para realizar la aventura.



**PRUEBAS**  
La construcción de puentes y vadeo de ríos fueron algunas de los simulacros que tuvieron que realizar los participantes.

**E**SPAÑA ya tiene equipo para el Camel Trophy de este año. La selección internacional se ha realizado en la Toscana Italiana, concretamente en Iterzi d'Ambroines, donde sesenta y dos ilusionados participantes de dieciséis países diferentes han competido para conseguir una de las 32 plazas (dos por país) disponibles. Desde el primer momento la organización no dio tregua a los participantes en las clásicas pruebas de conducción, Winching, orientación y mecánica. Éstas tuvieron lugar tanto de día como en la oscuridad de la noche.

Los cuatro participantes españoles demostraron desde el primer momento una buena preparación. Y, aunque de momento no hay una clasificación concreta, debido a los diferentes parámetros necesarios para formar un equipo de estas características, la organización destacó el buen hacer de Sergio Valle, bombero del servicio aéreo de rescate de la Generalitat, por su personalidad, conocimientos y fortaleza física. El otro nombre seleccionado por su temple y capacidad física fue el de Álvaro Bultó, hijo del famoso fabricante de motos Paco Bultó y campeón de España de rallies de motocicletas. A ambos les deseamos lo mejor, y les seguiremos en su aventura por tierras malayas. ○

Alfonso J. Nieto



Entrenamientos de Carlos Sainz en Portugal

# «ME GUSTA MAS EL LANCIA EN TIERRA»

**Cuando ya falta poco para el comienzo de la edición del Rallye de Portugal, la primera toma de contacto del piloto Carlos Sainz con el Lancia HF Integrale en tierra no ha podido resultar más satisfactoria.**

**A**COMPAÑADO por Luis Moya, Carlos Sainz llegaba a la región de Arganil por carretera desde Madrid para realizar una pequeña sesión de trabajo de cuatro

días, en los cuales pondrá a punto su Lancia-Repsol de cara al ya inminente Rallye de Portugal. Unos días de trabajo intensos, como ya suele ser habitual en el piloto español, de ocho de la mañana a ocho de la tarde y duplicados además, dado el carácter mixto tierra-asfalto de la prueba lusa, motivo por el cual el Jolly Club había desplazado hasta allí dos Lancia HF Integrale.

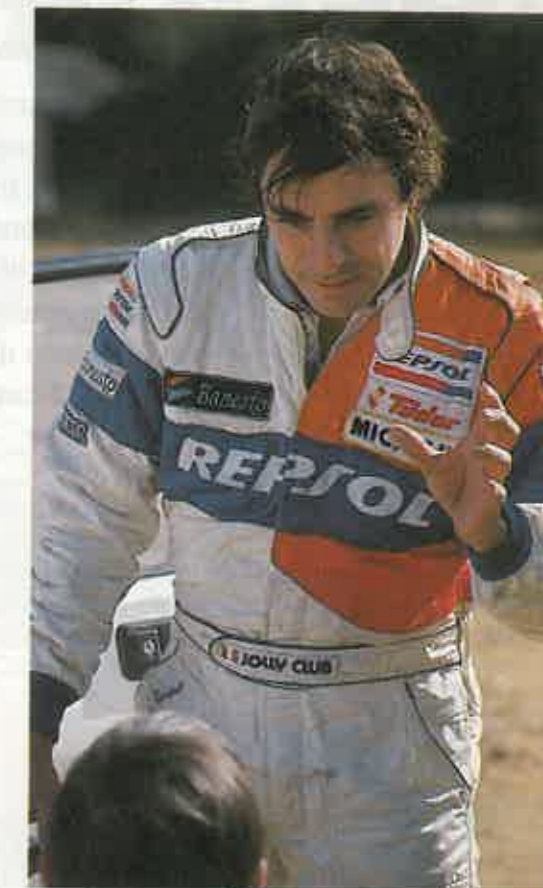
El piloto español empezaba probando en Oliveira de Hospital el coche con especificaciones tierra '92 para, a partir de ahí, poder juzgar mejor el comportamiento del Lancia, según la reglamentación vigente esta temporada. Sainz no podrá

contar todavía con la nueva dirección más directa en su Lancia, su primera petición nada más subirse al vehículo italiano en St. Jean-en-Royans el pasado mes de diciembre, ya que no estará disponible hasta el próximo Tour de Córcega a principios de mayo, aunque el piloto español admite que ello no ha alterado su forma de conducir.

Al tercer día, en la zona de Alqueve, Carlos Sainz tenía la oportunidad de probar los tan deseados Michelin ATS con la no menos famosa «mousse». «Es increíble. En cuatro kilómetros conduciendo a fondo apenas he perdido un segundo. Ahora ya no necesito ir esquivando



**SATISFACCIÓN**  
Las pruebas realizadas con el Lancia HF Integrale en la tierra portuguesa han dejado francamente encantado al piloto español.



**«UN INVENTO DEL AÑO 2000»**  
Todo han sido elogios, por parte de Carlos Sainz, para el sistema antipinchazo ATS creado por la marca francesa Michelin, tras conducir a fondo durante cuatro kilómetros con una rueda pinchada y perdiendo apenas un segundo de tiempo. El modelo elegido por el piloto fue el FB 91 con y sin «mousse».

agujeros, piedras por aquí y por allá y evitando zonas de mal piso. Este año los neumáticos son más propensos a los pinchazos, como ya se vio en Montecarlo, al ser más estrechos y estar sometidos a mayores exigencias. Es un invento del año 2000». La nueva reglamentación de neumáticos para esta temporada, limitando la altura a 650 milímetros y la anchura a 9 pulgadas, no repercute tanto en tierra como en asfalto. El fabricante de neumáticos francés Michelin trajo dos tipos básicos, los FB 80 para tierra húmeda y los FB 90 para pisos más duros, en medidas 64/15 y 65/15, siendo estos últimos los elegidos por el pi-

loto de Lancia, más concretamente los FB 91, con y sin «mousse», ya que además de ser más resistente soportan mejor las zonas de barro. Esto no debe plantear problemas en los tramos de Fafe, durante la segunda etapa, donde la tierra es menos abrasiva que en Arganil y donde quizá la calidad más blanda del compuesto de los FB 80 sería un mejor compromiso, ya que el Automóvil Club de Portugal ha previsto prohibir las asistencias en aquella zona. De todas formas, el piloto español espera llevar a cabo allí una pequeña prueba durante los entrenamientos.

Sobre asfalto, el Jolly Club llevó a

cabo las pruebas en la región de Montalto, siendo prácticamente válidos los reglajes del pasado rallye de Montecarlo, cambiando apenas el tarado de los muelles. En cuanto al resto de la mecánica, Carlos Sainz experimentó unas nuevas barras estabilizadoras y regulación de los brazos de suspensión, mientras que en el motor, «siguen faltando algunos caballos porque en Lancia no se preocuparon de desarrollar el motor ya que nunca lo necesitaron. El chasis y equilibrio del coche es notable, así como su motricidad y paso en curva. Sería perfecto con el motor del Toyota...».

Esteban Delgado/Luis Caramelo

## Entrenamientos IRTA ¡RECORDS!

Por cuarta vez el IRTA, Asociación de Equipos participantes en el Campeonato del Mundo de Motociclismo ha organizado en la pista de Jerez unos entrenamientos colectivos. En ausencia de los grandes del 500, Alex Crivillé ha batido el récord de la pista jerezana y otro tanto han hecho al alimón Capirossi y el sorprendente Harada en el cuarto de litro y el alemán Waldmann en 125 centímetros cúbicos.

José Luis Aznar  
Enviado especial

**S**ETENTA y tres pilotos han rodado en Jerez, durante los tres días previos al fin de semana, en la macro-convocatoria del

va a trabajar antes que a marcar tiempos espectaculares.

En la última de las sesiones previstas el de Seva hizo un *forcing* final que lo plantó en la cabeza de la hipotética parrilla de salida y además batió por una décima el récord



IRTA. Faltaban, sin embargo, algunos notables y no los menos, y así en la máxima categoría se echaba de menos a los pilotos oficiales de todas las marcas japonesas con la excepción de Alex Crivillé.

A su lado, las Cagiva eran las únicas que le podían plantar cara en unos entrenamientos en los que se

que poseía Mick Doohan. El piloto del Marlboro Honda-Pons se pasó el fin de semana dolorido por la herida de su pie y probando una moto que todavía no es la versión definitiva que pilotará en el Gran Premio de Australia, siendo el cambio semi-automático uno de los puntos más trabajados, ya que por su más reciente

**HONDA-PONS:  
CARA Y CRUZ**  
Los dos pupilos de Sito Pons tuvieron suertes dispares: mientras Crivillé batía el récord, Puig se lesionaba.

aplicación dio más quebraderos de cabeza.

Tras el español se situaba Chandler con la Cagiva y le seguía Niall McKenzie con una ROC-Yamaha. Tras él venía Mladin, el segundo piloto de Cagiva y un excelente Juan López-Mella que empero probó la dureza del asfalto jerezano. El gallego

está a la espera de que la Xunta de Galicia le concrete el apoyo necesario para correr el Mundial.

En el cuarto de litro Loris Capirossi fue el único piloto de Honda capaz de frenar a las nuevas Yamaha oficiales, eso sí en ausencia de las Aprilia de fábrica y la Suzuki del americano John Kocinski.

Las Yamaha fueron la sensación de la categoría y muy especialmente su pequeño -en estatura- piloto nipón Tetsuya Harada. Su tiempo, idéntico al de Loris, era tan sólo medio segundo más lento que el de Crivillé y le hubiera significado salir en segunda posición en la parrilla de ¡500! en el pasado Gran Premio.

Además, suponía nada menos que rebajar en dos segundos y medio el de Reggiani en aquella ocasión.

Tras ellos venían las otras dos Yamaha de Schmidt y Chili precediendo a un enjambre de Honda: Romboni, Cardús, Bradl y Puig. De los españoles, cabe decir que el de Tiana manifestó tener un 80 por ciento



## DE ELLOS DEPENDE



En la foto son once, pero serán doce porque a última hora el IRTA decidió incluir al perseverante cartagenero Miquel Hernández, uno que creció bajo el hermano menor de Siniestro. Este equipo, que forma en la foto una selección futbolística tiene casi la obligación de convertirse en nuestro «dream team». ¿Por qué? Pues porque llevamos demasiado tiempo sin ganar, y que no se enfada «Aspar» que se impuso en el último Gran Premio del pasado año, pero hace mucho tiempo que no es venes de modo habitual, o demasiado que no se disputa la victoria como sucedía antes. Y eso tiene un

precio: el de la fama. Ahora sólo los verdaderos aficionados al motociclismo siguen las carreras, desde que los pilotos actuales no planan el podio o luchan por él con la frecuencia que lo hacían Sito, Garlaga, «Aspar», Crivillé o Cardús hace cuatro, tres, dos años, la audiencia de nuestro deporte ha caído en picado. Y esto faltaba la crisis para acabar de arreglarlo todo. Chicos, todos sabemos que no se faltan ganas pero de vosotros depende: es preciso salir del hecho y para eso tenéis que encaramaros ahí arriba como así. Esta foto tiene que ser la del «Dream Team» Español.

**«DREAM TEAM»**  
En manos de: Giró, Borja, Aspar, Cardús, López Mella, Maurel, Pulg, D'Antín, Crivillé, Torrontegui, Miralles y Hernández, ausente en la foto, debe estar el resurgimiento del motociclismo español.



**PILOTOS DE FÁBRICA**  
Mientras Giró (arriba) es el primer piloto de Aprilia y tiene la temporada asegurada, Cardús todavía no cuenta con un patrocinador pese a disponer de una Honda oficial.

al principio con su Honda, hasta que al final lo desposeyó Waldmann con su Aprilia al tiempo que también batía el récord anterior, esta vez por casi dos segundos. Tercero en discordia fue Carlos Giró pero sin haber exprimido todas sus posibilidades, en cuanto que

### TIEMPOS «IRTA»

**125 cc:** 1º Waldmann (Aprilia), 1 51 73; 2º Raudies (Honda), 1 51 97; 3º Giró (Aprilia), 1 52 24; 9º Aspar (Honda), 1 53 54; 12º Torrontegui (Aprilia), 1 53 59;  
**250 cc:** 1º Capirossi (Honda) y Harada (Yamaha), 1 45 73; 3º Schmid (Yamaha), 1 46 26; 6º Cardús (Honda), 1 46 63; 8º Pulg (Honda), 1 47 40;  
**500 cc:** 1º Crivillé (Honda), 1 45 27; 2º Chandler (Cagiva), 1 45 29; 3º McKenzie (Roc), 1 46 24; 4º Mladin (Cagiva), 1 46 56; 2º L. Mella (Roc), 1 47 06;

de posibilidades de concretar en breve su patrocinador, mientras que el del equipo Ducados Honda-Pons, todavía dolorida su mano, buscaba el límite de los nuevos, para él, neumáticos Michelin, lo que le llevó por dos veces al suelo, la segunda de las cuales le ha obligado a pasar de nuevo por el quirófano por una lesión en un dedo.

D'Antín, décimo tercero con un brazo escayolado, hizo una gran labor y se manifiesta encantado con su nueva montura, mientras que el Campeón de Europa, Maurel, todavía con la moto del pasado año, fue décimo séptimo y el piloto del equipo de Aspar, Borja, muy agresivo, vigésimo tercero.

Entre germanos, pero con dos distintas monturas, anduvo el juego en 125. Raudies fue el más rápido



**A POR TODAS**  
Loris Capirossi, será uno de los favoritos, puesto que ahora cuenta con una de las Honda oficiales y en el circuito de Jerez se encargó de demostrarlo, consiguiendo el mejor tiempo empatado con el sorprendente japonés Harada (arriba derecha) y su no menos sorprendente Yamaha.



**VOLVER A EMPEZAR**  
Tras haber perdido un título que casi tenía ganado, Ralf Waldmann piensa desquitarse este año con su Aprilia. Su mejor tiempo en Jerez así lo confirma.



los dos primeros días los pasó poniendo a punto la moto del Open. «Aspar», por su parte, fue noveno con una moto todavía de serie, décimo segundo Torrontegui con una Honda del equipo Semprucci, décimo sexto Hernández con su Aprilia y vigésimo Miralles con la Honda del pasado año.

Completan la lista de españoles en esta categoría que de momento se presenta muy abierta, otro importante grupo de «notables» como Ueda, Gresini, Gianola o Oetti, que sin embargo esta vez no lograron ocupar los lugares que normalmente son los suyos.

**LA OPCIÓN EUROPEA**  
Cagiva persevera en su intento de batir a las marcas japonesas. Chandler (en la foto) y Mladin serán los pilotos de la moto italiana que aún acusó falta de puesta a punto.

## Compás de espera

**C**OINCIDIENDO con la entrega de trofeos de la VII Challenge BMW, la marca alemana dio a conocer sus planes deportivos para la temporada 93. Entre las actividades que va a realizar BMW, hay que destacar su presencia en el Campeonato de España de Turismos. Certamen en el que estará representada de forma oficial por Josep Bassas, que una temporada más estará al volante de un BMW M-3. El vehículo será muy similar al utilizado en el 92, con una serie de mejoras para garantizarle su competitividad. Los planes de la marca de utilizar este año un coche de la Serie 3, los han desestimado porque había que realizar una fuerte inversión, valdiera sólo para un año, ya que sus intenciones son en el 94 hacer debutar un dos litros con la reglamentación de la clase 2 de la FISA, lo que implicará desarrollar un vehículo para poder competir en los campeonatos de diferentes países europeos y, por supuesto, intentar poder acudir al certamen europeo que tiene previsto la FISA.

En el 93 el BMW M-3 oficial pilotado por Bassas, lucirá los mismos colores que en el 92, por lo tanto sus principales patrocinadores seguirán siendo Sony y Mobil 1.

BMW organizará un año más su prestigiosa Challenge, que

en la edición del 92 fue ganada por José María Ponce, que alternó a los mandos de un M-3 el Campeonato de Turismos y el de Rallyes. Para el 93 los responsables en competición de la marca alemana piensan dotar de generosos premios a su Challenge, con 2.500.000 pesetas para el ganador. Además, tienen previsto apoyar a los pilotos privados que se decidan por un vehículo de su marca para disputar el Campeonato de Turismos. Han previsto un servicio de asesoría técnico-deportiva y de suministro de recambios oficiales a pie de pista para facilitar reparaciones de urgencia.

Además de todo esto, BMW estará representada por el equipo Central Hispano 20 en el Campeonato de España de Montaña, donde en el 92 fueron los dominadores absolutos. En el 93 esperan repetir su éxito y contarán con los servicios de Luis Martínez, que luchará por el título absoluto con un Lola C 297, equipado con un nuevo motor BMW de 2,5 litros y Xavier Riera, que intentará ganar de nuevo en grupo A con un M-3 Sport Evolucion.

En la entrega de premios de BMW, Andrés Vilariño tuvo el merecido reconocimiento de la marca y le entregaron el Premio BMW 92 por su nuevo título europeo.



A T O D O G A S

## CARBURANTE UNICO

**E**N la temporada 93 del Campeonato de España de Turismos, todos los participantes estarán obligados a utilizar el mismo tipo de carburante, que será de tipo comercial. Definitivamente será la marca Total la que suministre el combustible y proporcionará la Súper Premier 98 octanos sin plomo. Para que los participantes en este certamen puedan poner a punto sus coches con este tipo de gasolina podrán acudir a las estaciones de servicio de esta marca, pero más adelante, en las carreras, sólo la podrán utilizar si la han adquirido en el mismo circuito, debidamente identificada para que los co-



misarios técnicos puedan identificarla fácilmente en las comprobaciones que estimen oportunas.

Todos los pilotos que incumplan esta normativa serán excluidos de la prueba, y el incidente se comunicará al Comité de Disciplina Deportivo, para que estime si son oportunas unas sanciones algo más rigurosas.



## GRANDES PREMIOS DE SERIE

**E**L próximo domingo se disputará en el circuito de Albacete la primera carrera del Open de España. Esta es una competición para pilotos de Gran Premio pero sin motos oficiales.

Nuestros colegas de Solo-Moto han puesto en marcha el Open Ducados en colaboración con la Federación Motociclista y gracias a la aportación económica de la citada empresa tabaquera: nada menos que ¡72 millones repartirá Ducados! Y se ha garantizado la cobertura de todas las competiciones por parte de Televisión Española. Las categorías admitidas son 125, 250 y 600 Supersport, el calendario se compone de siete carreras que nunca coincidirán con las del Mundial. En el aspecto técnico se han prohibido las motos oficiales y se ha abierto la participación a todos los pilotos sin excepción, ni de palmarés ni de nacionalidad. Tampoco se pueden utilizar llantas o frenos de carbono, neumáticos que no estén a la ven-

ta, piezas de motor especiales, etc...

En estos momentos la inscripción cuenta como cabezas de cartel en 250 con pilotos como Alberto Puig, Cardús -todavía no inscrito al redactar estas líneas pero confirmado por Honda-, «Aspar» y D'Antón, todos ellos con Honda, Maurel, Bayle y Wimmer con Aprilia, Kenny Roberts Jr. y William Cobes, protegido de Christian Sarron, con Yamaha. En el octavo de litro estarán Giró, Hernández y Cuppini con Aprilia, Raudies, Alzamora y Ángel Nieto Jr. por parte de Honda. En Supersport casi se trata de una Copa Honda y ahí tendremos a todos los españoles como máximos favoritos: Reyes, Escoda, Voltá, Grau, Riba, etc...

Las marcas han puesto a disposición de los pilotos motos carreras-cliente. Así, Honda, Yamaha y Aprilia serán las que copen la mayor parte de las parrillas. Los precios son los siguientes: una Honda 125 cuesta 1.200.000 pesetas, una

Aprilia de la misma cilindrada, 2.485.000 pesetas. En el cuarto de litro los precios son: Honda y Yamaha 2.480.000 pesetas y Aprilia 4.189.000. En todos los casos se incluyen recambios y asistencia técnica, muy especialmente la de las marcas japonesas, que vendrá por parte de las escuderías de Kenny Roberts y Sito Pons.

Además de los 72 millones de Ducados los pilotos podrán contar con otros alicientes, entre los cuales cabe destacar el Trofeo Alfa Romeo, que premiará con un automóvil de la marca a quien sume más puntos en base a las pole-positions en la categoría de 250 y la Challenge Yamaha, según la cual los diez mejores pilotos de esta marca en cada carrera se repartirán 745.000 pesetas.

El calendario es el siguiente: 28/2 Albacete; 7/3 Cataluña; 25/4 Calafat; 6/6 Jarama; 26/9 Calafat; 10/11 Jarama y 31/11 Jerez, quedando el 14/11 como reserva.



Kenny Roberts Jr., con Yamaha, parte como favorito en 250 cc.

## UNA GRAN ACTIVIDAD

**E**L Club Porsche es en España una de las entidades automovilísticas que tienen una mayor actividad. Este año 93 no va a ser menos que años pasados, y todos los socios del club no van a tener tiempo de aburrirse y van a poder

disfrutar de un buen número de ocasiones, donde los principales protagonistas serán los distintos modelos de la marca de deportivos alemana. Los eventos más importantes que organizará este club en el 93 serán el Gran Premio

Porsche, que tendrá lugar en el Jarama el día 15 de mayo. También con motivo del XXX aniversario del Porsche 911 organizarán una visita a Stuttgart, donde tendrán ocasión de visitar las factorías de la marca. Además, hay que destacar la presencia del Club Porsche en el Gran Premio de España de Fórmula 1 y en las 24 Horas de Le Mans, en las distintas pruebas de la recién creada Copa Porsche 968 CS, que se celebrará en España y en alguna concentración internacional, entre las que hay que destacar la que tendrá lugar del 21 al 24 de mayo reservada al Porsche 356 en Francia.



## SELECCION OFENSIVA UNO

◆ **AYUDA PARA LOMBARDI**  
Finalmente la división de motores de Ferrari, tras finalizar sus negociaciones con Jean Jacques Heu y Mario Tiffen, ha logrado fichar a un ingeniero de Cosworth para que ayude a Claudio Lombardi en el desarrollo de los nuevos motores de F1.

◆ **KATAYAMA EN TYRRELL**  
El piloto japonés Udo Katayama se ha apuntado ya a los mandos del Tyrrell 020C. El piloto japonés ocupará un volante en esta escudería inglesa por imposición del conjunto financiero que apoya al equipo, entre los que hay que contar a Yamaha, ya que estos monoplatos irán impulsados por el motor V10-OX10A.

◆ **EN LA RUINA**  
El campeón del mundo de Fórmula 1, el británico James Hunt, se encuentra en la más absoluta miseria. Se ha visto involucrado en la ruina de una escuela de competición; además, antes de esto, él ya había disipado su fortuna, amasada durante su presencia en la Fórmula 1.

◆ **MONOPOLIO REYNARD**  
La FISA tiene ya la lista de los inscritos en Fórmula 3000, un total de 38 coches completarán la parrilla, de estos 35 contarán con chasis Reynard. La lista de pilotos se dará a conocer en abril, en ella estará Jordi Gené, que utilizará un monoplateo con un chasis de Reynard. Posiblemente utilizarán un motor Cosworth.

LA Federación Española de Automovilismo y Fiat Auto España S.A., convocan para los primeros días de marzo la selección de la **Ofensiva Uno**, que esta temporada cumplirá su séptima edición. Esta convocatoria está abierta a jóvenes con edades comprendidas entre los 15 y los 18 años, y como ya viene siendo habitual que no hayan participado en ningún campeonato, copa o trofeo de automovilismo, excepto en karting.

Los interesados ya pueden recoger las solicitudes de inscripción en los concesionarios de la red **Fiat**, en la F.E. de A. o en las Federaciones de Automovilismo de las diferentes regiones autonómicas.



El plazo límite de admisión finaliza el día **4 de marzo**. Las pruebas de selección se efectuarán en el Jarama los días 11 y 12 de marzo y los seleccionados participarán en el 93 en el equipo Ofensiva Uno con todos los gastos pagados.

## EL ATLAS PASA POR ESPAÑA

EL Rallye del Atlas, puntuable para la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno, que se disputará del 19 al 28 de mayo, será muy diferente a otras ediciones disputadas hasta ahora. Por un lado, la duración de la prueba es más corta y, por otra, la primera etapa, el día 21 de mayo, se disputará

en Almería. Ese mismo día por la noche embarcarán en el puerto de esa ciudad andaluza con destino a Melilla o Nador, donde comenzará su andadura por territorio marroquí. País que atravesarán para finalizar el día 28 de ese mismo mes en **Marrakech**, después de recorrer 3.500 kilómetros.

## APRILIA EN JEREZ

LOS tres días siguientes a los entrenamientos del IRTA, ha estado rodando en Jerez la marca italiana **Aprilia**. Nada menos que veinticuatro pilotos -el treinta por ciento de la parrilla- confían en la marca de Noale para tomar parte en el Mundial.

De entre ellos cabe destacar a Charlie Giró como piloto oficial en 125 en el puesto del Campeón del Mundo Gramigni. En la pista andaluza, los pilotos probaron las motos definitivas aún sin pintar con los colores de su patrocinador, **Unlimited**.

Los pilotos oficiales en 250, Reggiani y Ruggia, este último con su pie lesionado por una caída en Australia, están muy satisfechos con la nueva montura, en especial el italiano que la juzga muy superior, tanto de chasis como en lo tocante a motor.



◆ **GLUCKMANN RACING**  
El equipo que dirige Enrique Gluckmann estará presente en el 93 en Fórmula Ford con dos coches. Un año más este equipo utilizará chasis Van Diemen y los pilotos saldrán de la selección que el Gluckmann Racing hizo a finales de la pasada temporada. Además, este equipo tiene la intención de tomar parte en la Fórmula Renault, pero para esto están pendientes de completar el presupuesto necesario. De lograrlo lo harán con dos monoplatos, uno pilotado por Pedro Jorgensen y el otro por el propio Enrique Gluckmann.

◆ **MITSUBISHI A POR TODAS**  
Ulrich Brehmer, patrón del equipo Mitsubishi, ha dado a conocer los planes de su equipo en los rallyes-raid. Tienen intención de participar en el Rallye de Tínez, el Atlas, la Baja Española, el Rallye de los Faraones y el Dakar. Más adelante dará a conocer la lista de los pilotos que estarán presentes en cada una de estas pruebas.

◆ **DANI AMATRIAIN SALVADO**  
El piloto barcelonés Dani Amatriain volverá a correr de nuevo el Mundial de Superbikes con un Ducati con los colores de Marlboro. Amatriain tiene la seguridad por parte del ingeniero Bordini de contar con un motor oficial y un mecánico de fábrica en cada carrera, aunque la infraestructura del equipo será la del propio piloto.

## TARRES SIGUE GANANDO

JORDI Tarrés a los mandos de la **Gas Gas Contact-T 25** sigue mostrándose imbatible en los Trial Indoor de preparación para el Mundial de Trial. En esta ocasión se ha impuesto en Le Cannet (Francia). En la primera vuelta acabó en segunda posición, pero en la segunda vuelta forzó la máquina y con un pilotaje perfecto no tuvo problemas para doblegar a sus rivales más peligrosos. En esta prueba finalizó en segunda posición

**Amós Bilbao**, que en la pretemporada está dando muestras de un magnífico estado de forma, demostrando que habrá que contar con él en el Mundial que está a punto de comenzar. La tercera posición fue para el finlandés **Tommi Ahvala**, mientras que Marc Colomé, uno de nuestros más firmes valores, finalizó en cuarta posición a escasa diferencia del piloto nórdico.

Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok Autolok



**PARA SU COCHE Autolok DIA Y NOCHE**  
**Autolok REVOLUCIONA LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD DEL AUTOMOVIL.**

- ◆ **SEGURIDAD:** Inmoviliza mecánicamente el sistema de frenos y caja de cambios. *Material reforzado con Espiga Antisierra* endurecida a 50 Rockwell. Cerradura *alta seguridad:* 5.000 combinaciones. *Visible día y noche*, pegatina autoadhesiva indicativa para el cristal. Sistema de fijación para palancas de cambio con bola desenroscable.
- ◆ **COMODIDAD:** Instalable en cinco segundos; y se puede guardar en la guantera.
- ◆ **ESTETICA:** Fácilmente visible, elegante y estético.
- ◆ **MENCIONES:** Ganador del premio Autotrade, al mejor producto por encima de 20 £ en U.K. Carta de agradecimiento, del Departamento de Investigación Criminal de U.K., por su contribución a la reducción del robo en el automóvil.

«EL ANTIRROBO MAS VENDIDO EN EUROPA»



6 Referencias diferentes para todas las marcas y modelos de coches manuales y automáticos.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:  
C/ Virgen de Retamar 3.  
28.230 LAS ROZAS (Madrid).  
INFORMACION MAYORISTAS: (91) 637 61 14  
INFORMACION TIENDAS: (91) 637 61 97

Si no lo encuentra en su establecimiento habitual de compras, solicitenlo cumplimentando el siguiente cupón de pedido, o a los teléfonos: (91) 637 37 62 - Fax: (91) 637 64 94.

NOMBRE: _____		
DIRECCION: _____		
POBLACION: _____		TELEF: _____
Condiciones pago : <input type="checkbox"/> Cheque adjunto <input type="checkbox"/> Firma _____		
<input type="checkbox"/> Contra reembolso		
MARCA COCHE	MODELO	IMPORTE
		4.895 Ptas.
Gastos de envío:		250 Ptas.
TOTAL = _____		

## Entre bastidores

**P**ARA empezar, una anécdota producida durante un encuentro entre Lee Iacocca y Carl Hahn, antiguos presidentes de Chrysler y Volkswagen. «Tenemos algo en común», le dijo Hahn a Iacocca. Éste le preguntó qué era ello, a lo que Hahn le contestó «los dos nos hemos retirado el 31 de diciembre». «Sí - asintió Iacocca contento-, pero yo he durado en mi puesto seis horas más que tú gracias a la diferencia horaria».

Por cierto, Lee Iacocca, antes de retirarse al despacho que le ha ofrecido Chrysler en Southfield (antigua sede de AMC), ha asegurado que su empresa conservaría toda su independencia durante los próximos cinco o diez años. «Después, no sé lo que pasará», añadió. Siempre sorprendente, a la hora de evocar la relación entre Chrysler y Mitsubishi mientras que la firma americana no cesa de recomendar el «compre americano», Iacocca, muy pragmático, precisaba «uno se casa con quienes permiten hacer buenos negocios». Apoyado por sus adversarios de Detroit y posiblemente también por el nuevo presidente de Estados Unidos, Bill Clinton, sigue haciendo campaña en favor de la aplicación de una tasa adicional sobre la **gasolina** (1,5 pesetas por litro) que produciría unos ingresos de casi tres mil billones de pesetas para el fisco. «Todo país en el que el agua es más cara que la gasolina está condenado a pasar dificultades», opina.

Ferdinand Piëch, sucesor de Carl Hahn en la cúpula del grupo Volkswagen, tiene el proyecto de conducir su punto muerto del 99 al 75 por ciento de la capacidad de producción, lo que implicaría una reducción de costes de setenta mil millones de pesetas y la supresión de doce mil quinientos empleos de aquí a 1996. Por otro lado, ha elegido ya a su sucesor en Ingolstadt (Audi). Su nombre es Franz-Josef Koerstum, de 42 años y hasta ahora director de marketing. Por cierto, Volkswagen ha hecho saber a los ferrocarriles alemanes su intención de transportar sus vehículos por carretera al resultar este procedimiento un diez por ciento más barato que el tren.

Al igual que los constructores americanos colaboran entre sí en la definición de futuros **coches eléctricos**, once constructores japoneses han unido sus fuerzas y sus medios para desarrollar conjuntamente un nuevo catalizador. Y hablando de japoneses, los coreanos, fieles a su ejemplo, exportan a Europa ochocientos mil vehículos mientras que importan tan sólo ochocientos. Los constructores europeos ya se han revelado contra ese proteccionismo surcoreano.

Fiat, no contenta con producir su pequeño Cinquecento en Polonia, también va a ensamblar allí los modelos Uno y Tipo.



Edouard Seidler



NUEVA SEÑAL DE PELIGRO

# DE 8 A 10 DE LA MAÑANA DESAYUNA ARUS CON LECHE



UN TAZON DE RISA DIARIA CON ALFONSO ARUS.

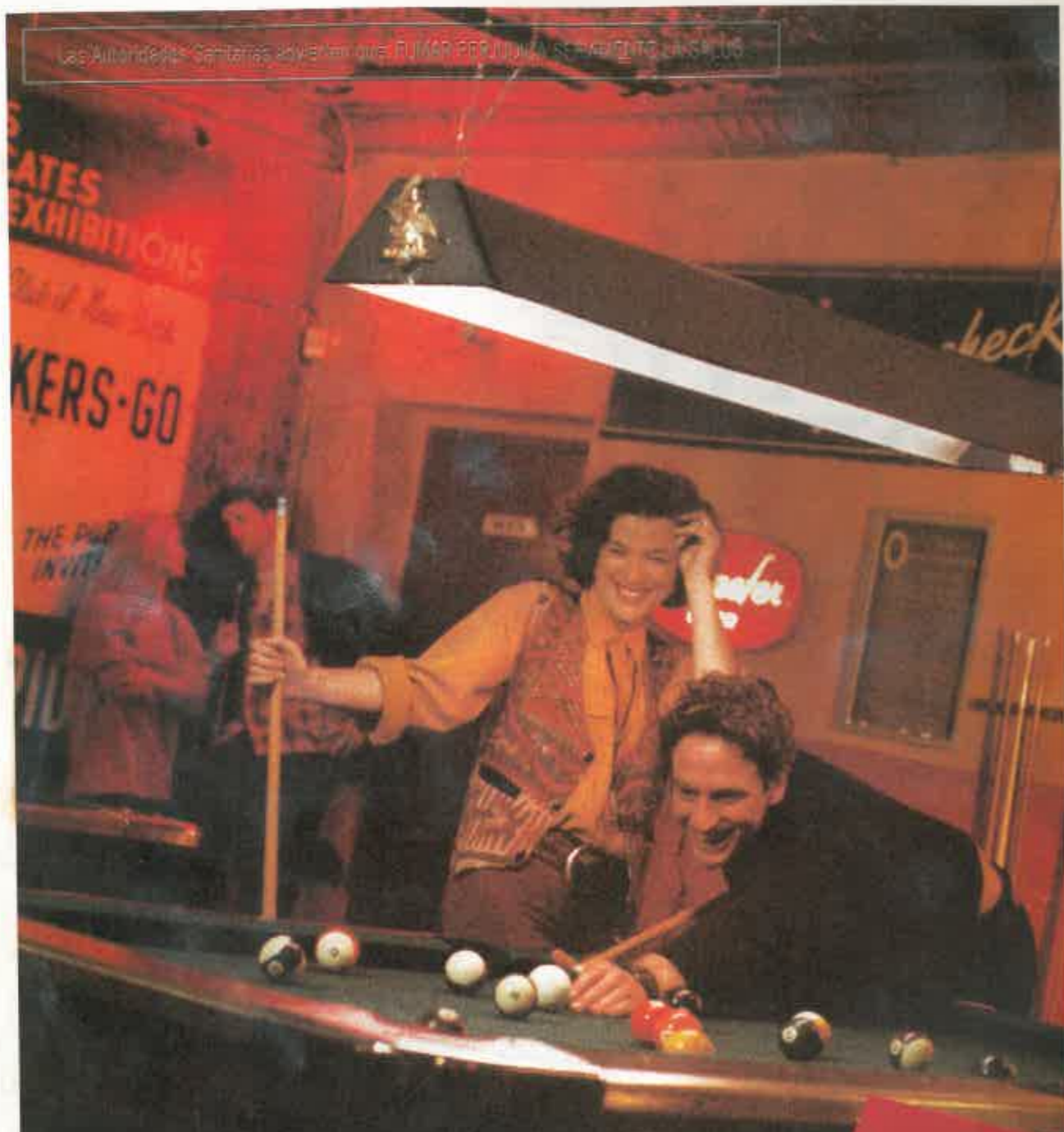


FM SERIE ORO

ESSER OTRANTO

ALICANTE 90.0	ESTRECHO/ CAMPO DE GIBRALTAR 96.2	MALAGA 101.1	SANTIAGO DE COMPOSTELA 95.2
ALMERIA 99.0	GRANADA 92.8	MENORCA 93.6	SEVILLA 94.8
ASTURIAS 95.2	IAEN 98.9	ORENSE 96.1	TENERIFE 100.1
BARCELONA 90.5	LAS PALMAS 94.4	PALMA DE MALLORCA 102.3	TUDELA 103.1
BURGOS 97.1	LEON 92.6	PAMPLONA 94.2	VALADOLID 98.1
BILBAO 93.2	LUGO 90.8	PONTEVEDRA 105.1	VALENCIA 96.1
CASTELLON 105.8	MADRID 89.0	PUERTO CADIZ 90.8	VIGO 101.2
CORUNA 92.6		RIOJA 99.8	ZARAGOZA 98.6
COSTA DORADA 95.3			





Las Autoridades Sanitarias aconsejan que se fumara por lo menos una vez al día.

**BOYS & GIRLS**  
**L&M**



Juntos por placer.

NOVEDADES



SALON DE GINEBRA

# Motor 16

GRUPO

2 de marzo 1993

Núm. 489 • 350 ptas.

*Volkswagen*  
*Golf Cabrio*



## 14 AÑOS DE ESPERA

**A FONDO**

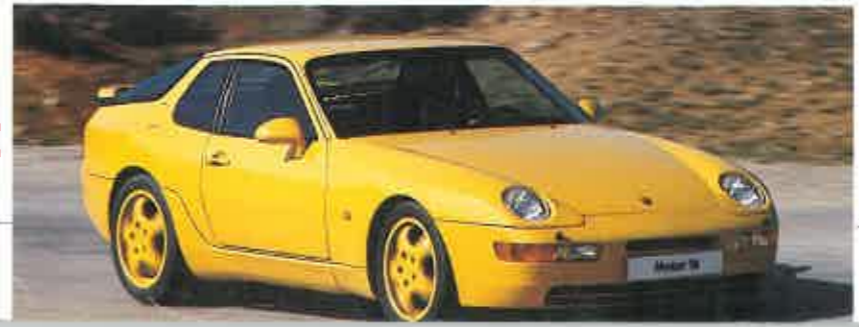


**ROVER 420 GTI**



**MAZDA XEDOS 6 V6 2.0 i**

**PORSCHE**  
**968 CS**



Coleccionable  
**DOSSIER**  
SUPERDEPORTIVOS

8 4715042 641506  
00488  
68700