

SALON DE GINEBRA

- ◆ BMW Serie 3 Cabrio
- ◆ Bugatti EB 112
- ◆ Fiat Downtown
- ◆ Ford Maverick
- ◆ Lancia Delta
- ◆ Mercedes Coupe Studie
- ◆ Nissan Terrano II
- ◆ Opel Astra Cabrio
- ◆ Peugeot 306 16 V
- ◆ Pininfarina Elhos II
- ◆ Renault Clio Williams



CITROËN XANTIA 2.0i

PRIMERA PRUEBA A FONDO





NUEVO ROVER SERIE 400

SERA EL COCHE DE SU VIDA.
SERA INOLVIDABLE.



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

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

Motor 16



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

Director: Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Terralba. **Redactores jefe:** M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Angel 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 Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moló, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Rus. **Publicidad Norte:** Rosina López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Deña. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 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 Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.



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

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

ESTAS EMANA



18 Mitsubishi Galant

PUNTO DE MIRA	6
SU CASO	14
AL VOLANTE	18
Mitsubishi Galant	
SALÓN DE GINEBRA A FONDO	24
Citroën Xantia 2.0i	36
Renault Clio Rsi	46
FUERA DE SERIE	54
Porsche Boxster	
GENTE	60
Ferruccio Lamborghini	
ACTUALIDAD	65
Comprar en Andorra	
Naturmóvil	68
PRECIOS	71
OCIO	96
Michelin en la Academia	



96 Michelin en la Academia

54 Porsche Boxster



Campeonato Nacional de Turismos	
A todo gas	110
FIRMA DE LA CASA	114

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

EL NUEVO PATRON DE PESOS Y MEDIDAS.



Ruiz Nicoli

SERIE 7 DE BMW.

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

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

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

Grande sin excesos.
Por fuera es pura elegancia y equilibrio.
Por dentro, confort y equipamiento sin excepciones.

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

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



SEGURIDAD INTEGRAL BMW.

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

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

Protección de Terceros, educación vial, coordi-

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



Educación por encima de todo

SE acaban de celebrar en Madrid, dentro del **Naturmóvil 93**, dos importantes mesas redondas sobre **seguridad y medio ambiente** dentro del sector de la automoción. En esas mesas redondas participaron importantes personalidades de la Administración, de los fabricantes de automóviles, de la Universidad, de los medios de comunicación y de organismos cuyos objetivos tienen mucho que ver con los temas tratados. En la misma mesa, por lo tanto, se sentaron personas con puntos de vista muy distintos sobre tan graves e importantes problemas y, sin embargo, las conclusiones de todas ellas se dirigieron ante el mismo plan de acción para atajarlos: **la educación**. Así, simplemente, podía parecer algo obvio, porque la mayoría de los problemas que la vida nos presenta todos los días, siguiendo el principio de *«más vale prevenir que curar»*, se resuelven mucho mejor mediante una educación previa. Pero, ¿qué significa educación?

¿a quién va dirigida? Educación, significa comunicación, información, legislación, solidaridad de acciones, coherencia en las decisiones

y muchas cosas más. Un conjunto integral de medidas que una a una sirven para muy poco pero juntas pueden llegar a solucionar los problemas por importantes que éstos sean. Lógicamente va dirigida al **conjunto de los ciudadanos**, y aquí es donde radica el problema, pues tan ciudadanos son los que tienen que cumplir las normas que se les dictan como aquellos que las dictan, y estos últimos, a la postre, también tienen que ser educados. Los que formaron las mesas redondas convinieron en que **la educación**, con mayúsculas, era imprescindible, lanzaron declaraciones de intenciones, por lo menos a nivel personal, coincidentes; pero nos preguntamos si esas manifestaciones tan rotundas pueden dar como fruto soluciones reales a los problemas. Al fin y al cabo, luego, cada uno de ellos defienden intereses contrapuestos y en casos tan trascendentes como el medio ambiente la intención no basta. Todos parecían de acuerdo, ¿pero serán capaces de actuar en la misma dirección?, ¿admitirán educarse unos a otros aportando cada uno su experiencia a los demás? Esa es la **gran duda**, y mientras hablan de educación, no resuelven nada o muy poco.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

BUEN AÑO PARA FASA

DURANTE 1992, y por primera vez en su historia, **Fasa-Renault** facturó más de medio billón de pesetas al situarse las ventas en 525.569 millones de pesetas, una facturación que permitió cerrar el año con unos beneficios, antes de impuestos, de 15.058 millones y realizar unas inversiones de 42.000 millones sin tener que recurrir al endeudamiento externo.

Según **Juan Antonio Moral**, consejero gerente de la compañía «1992 ha sido un buen año para la industria automovilística española y especialmente para Fasa», que fabricó un total de 364.361 vehículos y vendió 427.816. Moral apuntó que las previsiones para 1993 no son buenas para el sector, pues el



ritmo de ventas en España se sitúa un 30 por ciento por debajo de las del pasado año y parece que no se venderán más de 900.000 coches. Ante estas perspectivas el objetivo de Renault es mantener una cuota del **18 por ciento** en el mercado español.

CITROËN TAMBIÉN GANA

EL aumento de sus ventas en el mercado nacional -las matriculaciones aumentaron un 36,16 por ciento en 1992-, han permitido a **Citroën Hispania** cerrar el pasado año con 7.987 millones de pesetas de beneficios antes de impuestos, mientras que la cifra de negocios de la empresa se situó en 269.386 millones, lo que supone un incremento del 15,1 por ciento con respecto a la facturación de 1991. Aunque las perspectivas del fabricante para 1993 son pesimistas, por la situación difícil que atraviesa el sector, su programa de inversiones, más de **30.000 millones** para la factoría de Vigo, sigue adelante.



SUPER BMW

UNA nueva versión del BMW 850 CSI se nos presenta de la mano de la firma alemana **Koenig**, especializada en la transformación de automóviles. El nuevo modelo nace bajo la denominación de **KS 8i**. Ya con anterioridad, Koenig había realizado una versión deportiva de este modelo, bautizada **KS 8**, del que obtenía nada menos que 450 caballos; esta cifra su-

be con la nueva versión hasta la desorbitada potencia de 510 caballos, capaces de hacerle superar los 310 kilómetros por hora. Tanto el motor V12, como las relaciones de cambio, han sido modificadas por Koenig para alcanzar estas prestaciones. El **KS 8i** utiliza llantas de 10x17 pulgadas en el eje delantero y 12x17 en el eje trasero, con neumáticos de 335/35ZR17.

S E M A F O R O S

Los convoyes militares siguen siendo un peligro para los automovilistas. El caso concreto de los que salen del **Cuartel de El Goloso**, en los alrededores de Madrid, clama al cielo. En plena autovía, siguen empeñados en colocar el coche de advertencia, con sus luces intermitentes, en cabeza del convoy, mientras que en la cola del mismo no hay nada que nos indique la presencia de una caravana de vehículos lentos. Y así un día tras otro hasta que llegue el accidente..., accidente que si no se cambia el sistema, sin duda llegará.

Al fin la Dirección General de Tráfico ha decidido homologar las estadísticas sobre accidentes y muertos en carretera con las de el resto de países comunitarios. A partir de ahora, los fallecidos en los treinta días siguientes al accidente serán contabilizados como tales. De todas maneras, es justo señalar que la **DGT** ya aplicaba un coeficiente corrector para que las cifras se aproximaran a la realidad, pero el nuevo procedimiento es mucho más real y permitirá conocer con más exactitud la trágica realidad de nuestra seguridad vial.

B R E V E S

♦ **LA SÚPER PASA LAS CIENTO PESETAS**. Tenía que llegar y ha llegado. El precio del litro de gasolina súper costará, por primera vez en la historia, más de cien pesetas en España. La harrera psicológica de los veinte euros ha caído al floor. Industria al máximo para los quince primeros días de marzo en 100,70 pesetas el litro; ante este máximo las compañías han decidido vender a 100,4 pesetas sus gasolinas súper.

♦ **AIRBAG OPCIONAL DE OPEL**. Por 62.000 pesetas, el más barato del mercado, General Motors pone a disposición de sus usuarios la posibilidad de instalar un **airbag** en sus modelos Astra, Vectra y Calibra, opción que pronto también estará disponible para el pequeño Corsa. Este **airbag** es casi el doble de grande que el Eurobag.

♦ **MOTORÉPOCA, EN ABRIL**. El recinto ferial de Valencia albergará del 23 al 27 de abril la 11.ª Edición de Motorépoça. Una muestra que en su edición anterior recibió a más de 10.000 visitantes, cifra que se espera incrementar con los acuerdos previstos con la Feria de Perpignan, con lo que se garantiza una mayor presencia de expositores franceses.



Tokio

Daniel Monteverde

► **NISSAN SE ABROCHA EL CINTURÓN**
El número dos nipón ha anunciado que va a recortar, de aquí a marzo de 1996, su plantilla en 5.000 trabajadores y que cerrará su fábrica de Zama en la primavera de 1995. La severidad de estas medidas ha sorprendido en Japón pero muy poco en Europa, donde los fabricantes han anunciado medidas mucho más draconianas.

► **REBAJAS BRITÁNICAS**
La filial japonesa de Rover bajó los precios en un 13 por ciento para aumentar sus ventas. La medida ha sido posible por la subida del yen con respecto a la libra esterlina. Rover vendió el año pasado en Japón 10.437 vehículos.

► **ALGUNOS IMPORTADOS A REVISIÓN**
Casi un total de 17.000 coches

importados, procedentes de Suecia, Estados Unidos y Francia, van a ser retirados de circulación al haberse encontrado defectos de fabricación en los mismos. La firma sueca Saab prepara el sistema amortiguador de choques de 12.575 de sus automóviles, el importador Yanase y Suzuki repararán el sistema de combustible de 333 Pontiac y Renault reparará el sistema eléctrico defectuoso de 336 coches importados.

► **CAEN LOS BENEFICIOS**
Toyota ha reducido sus beneficios en un 22,3 por ciento en el último semestre, julio-diciembre, y calcula que gran parte de esos 60.000 millones de yenes -casi la misma cantidad de pesetas al cambio actual- se debió al alza del yen en relación con otras monedas extranjeras, a la débil demanda registrada durante ese periodo y a los mayores costes de personal y ventas. A pesar de ello la compañía se muestra optimista y prevé alcanzar unos beneficios de 300.000 millones de yenes en el presente ejercicio que terminará el 30 de junio.

Turín

Giancarlo Perini

► **DE TOMASO, CON CARINHO DESDE GINEBRA**
Sin duda alguna, el mejor mensaje de aliento que recibirá Alejandro De Tomaso para su pronta recuperación (como informamos sufrió un grave accidente que le llevó al borde de la muerte) será ver su nuevo modelo bajo las luces de neón del Salón de Ginebra. La decisión de presentar el De Tomaso Guarà la tomó su hijo Santiago, director general de la compañía, por considerar que los esfuerzos realizados por padre e hijo para el desarrollo de este modelo, un deportivo

con motor V6, se verían culminados en un momento tan crucial para su padre.

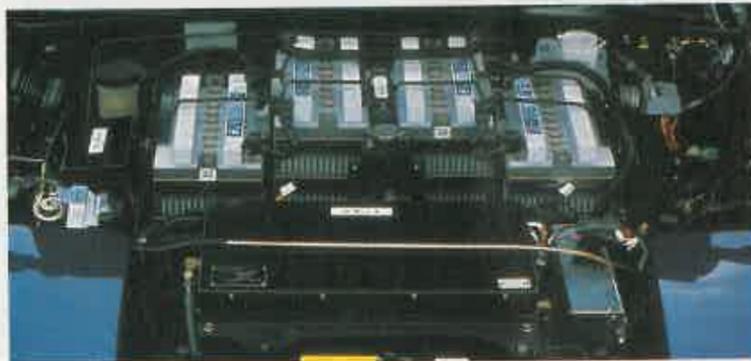
► **MAYOR PRESIÓN FISCAL**
Los conductores españoles no son los únicos en padecer una fuerte presión fiscal por el uso de sus automóviles. Los consumidores italianos han comenzado una fuerte campaña de protesta tras las últimas medidas fiscales introducidas por su gobierno, con lo que pretenden engorrear las arcas del estado transalpino en 5,5 billones de pesetas a lo largo de todo el año.

NUEVOS ACEITES SHELL

La firma de lubricantes Shell, sin duda una de las más importantes del mundo, ha reestructurado su gama de aceites para motores de automoción, con una nueva gama de productos, de mayor calidad y homologaciones más severas.

La gama queda constituida por tres productos bajo el nombre comercial de Helix, que aunque existía con anterioridad, ha cambiado su formulación y ahora se ofrece en tres versiones: **Helix Standard**, un aceite mineral para todo tipo de motores gasolina y diésel, con grados 20W-50, que se vende en envases de dos y cuatro litros a 800 pesetas el litro, sin impuestos. **Helix Plus**, lubricante semisintético para vehículos de la gama media, gasolina y diésel, y especialmente para motores turboalimentados y 16 válvulas. Es un aceite de mayores prestaciones, con grado 15W-50 y se vende en envases de dos y cuatro litros. Su precio es de mil pesetas el litro. **Helix Ultra**, un aceite sintético para motores deportivos y de competición, el mismo utilizado en el McLaren de Fórmula 1. Es un 5W-40 y se vende en envases de uno y cuatro litros, a un precio de 1.500 pesetas litro.

Todos los envases son iguales y tan sólo se diferencian por sus colores que son: amarillo para el Standard, gris para el Plus y dorado para el Ultra.



ECOLOGICO MAZDA

Basados en el pequeño **Miata MX-5**, Mazda ha realizado tres turismos de alta tecnología propulsados por energía eléctrica, que tienen unas prestaciones comparables a las de un coche de gasolina. El fabricante japonés ha trabajado en este proyecto con la compañía de energía eléctrica **Chugoku**, encargada de preparar

una batería dotada con un sistema que indica la energía disponible y la distancia que se puede recorrer con ella de acuerdo con la velocidad. Por su parte, **Mazda**, que ha realizado el diseño, comercializará los nuevos coches cuando se hayan comprobado las posibilidades reales de estos vehículos en una utilización diaria.

R E N O V O Z B A J A

Momentos de incertidumbre atraviesa el grupo Fiat. Giovanni Agnelli ha dirigido una carta a los 110.000 accionistas para estimular la confianza en el grupo que ha adoptado una **postura desafiante**, invirtiendo en un periodo en el que la mayoría de los fabricantes se han replegado. La nueva fábrica de Melfi, en el sur del país, comenzará a realizar los primeros **prototipos del nuevo Uno** en septiembre. En enero del 94 comenzará la producción en serie, que a pleno régimen alcanzará las

450.000 unidades anuales, con tan sólo 9.000 operarios

El futuro nuevo presidente de Mercedes Benz, **Helmut Werner**, está dispuesto a cambiar por completo toda la estrategia de la marca de la estrella, donde se ha aceptado de muy mala gana el que su gran rival, BMW, les haya superado en ventas. Werner, que sustituirá a Niefer en mayo, quiere abandonar la obsesión de Mercedes por los coches mastodónticos y **estar presentes en todos los segmentos del**

mercado, para lo que se preparan tres nuevos modelos: un pequeño (relativo para la marca) coche ciudadano que circunstancialmente pueda equipar un motor eléctrico; un monocuerpo competidor del Renault Espace, cuyo código es T0, previsto para finales del 94 y probablemente **construido en España**, en la factoría de Vitoria, para lo que se ha previsto una inversión de 70.000 millones de pesetas, y un todoterreno de lujo, en la línea del Range Rover, que sustituirá a los actuales Gelandewagen.

DGT: ESTADISTICAS COMUNITARIAS

La normativa que desde 1981 regulaba las estadísticas de fallecidos en accidentes de tráfico ha sido finalmente modificada ante la conveniencia de adaptarse a los sistemas del resto de los países en el área comunitaria.

Hasta la fecha, únicamente se tomaban en consideración los fallecidos en las **veinticuatro horas siguientes** a producirse el siniestro, con lo que se «desinflaban» en un porcentaje importante el balance de vidas que anualmente se cobran las carreteras.

Ahora, a esta cifra se le aplicarán los factores de corrección que procedan, «hasta que se disponga de los sistemas apropiados que garanticen plenamente el seguimiento real de los heridos durante los treinta días siguientes al accidente», según se recoge en la Orden Ministerial del 18 de febrero, publicada en el Boletín Oficial del Estado.

Así mismo, y en sus páginas de Disposiciones Especiales, el **BOE** del 20 de febrero hace público el Real Decreto del pasado mes de diciembre, en el que se regula la profundidad de las ranuras de los neumáticos que, como ya informamos en su día, ha quedado fijada en un valor mínimo de 1,6 milímetros para los vehículos con un peso inferior a 3.500 kilogramos.



CAEN LAS VENTAS EN EUROPA

MIENTRAS en Estados Unidos la industria del automóvil empieza a vislumbrar la salida del túnel en el que ha estado sumida desde 1988, y se esfuerza en demostrar al mundo entero que los años de penas y quebrantos quedaron atrás, el mercado automovilístico europeo sigue tambaleándose desde hace cuatro largos

años y de acuerdo con las pésimas cifras de ventas registradas en los principales países europeos durante el pasado mes de enero, la profunda recesión en la que ha entrado no tiene visos de tocar fondo a corto plazo.

En 1992 se han vendido en Europa Occidental cerca de trece millones y medio de automóviles,

con una caída del 0,14 por ciento con relación al año anterior, que pudo haber sido mayor de no mediar la recuperación en el mes de diciembre de algunos mercados, fundamentalmente del alemán

El gran mercado alemán, con un 31,22 por ciento del total comunitario y el 29,14 por ciento de todas las ventas europeas, se vio afectado negativamente por las restricciones económicas encaminadas a paliar los efectos de la reunificación y finalizó el año con un descenso del 5,51 por ciento menor del esperado, gracias a que los clientes de la antigua República Democrática siguen renovando sus viejos automóviles.

El mercado italiano, después de dos años de ligeros descensos, experimentó un incremento del 1,45 por ciento, lo que indica su debilidad interna, mientras que las cifras de matriculaciones en Francia, con un incremento del 3,7 por ciento, son engañosas, ya que el gran incremento del 33,7 por ciento registrado en el último mes del año, corresponde a falsas matriculaciones de vehículos almacenados, que salen al mercado como de segunda mano, con apenas 30 kilómetros recorridos; durante dicho mes se incentivaron las ventas de coches catalizados con un descuento de 45.000 pesetas en los impuestos. En el Reino Unido, a pesar de las medidas económicas de su Gobierno para incentivar el consumo, las matriculaciones se mantuvieron prácticamente en los mismos niveles de 1991, un año especialmente malo para el mercado británico, con una caída del 20,7 por ciento.

Mientras los expertos buscan fórmulas para salir de la crisis generalizada, lo que sí está claro es que los incrementos fulgurantes de la década de los ochenta hay que olvidarlos. Los empresarios europeos hablan ya de previsiones negativas para este ejercicio, comprendidas entre un cinco y un siete por ciento. De hecho, los comienzos de este año no pueden ser más desastrosos, con una caída del 36,2 por ciento en Francia, el 30 por ciento en Alemania, el 14 por ciento en Italia y el inolvidable 52,8 por ciento en España.

VENTAS EN EUROPA

	1992	1991	92/91
Alemania	3 929 600	4 158 700	-5,51%
Italia	2 374 700	2 340 700	1,45%
Francia	2 106 300	2 031 200	3,70%
G. Bretaña	1 596 300	1 592 300	0,08%
España	979 400	886 400	10,49%
Holanda	485 000	490 500	-1,12%
Bélgica	466 200	462 100	0,89%
Portugal	276 900	231 400	19,66%
Grecia	182 600	167 700	8,88%
Dinamarca	86 700	84 100	3,09%
Irlanda	67 900	6 800	1,65%
Luxemburgo	39 400	43 800	-10,05%
TOTAL CEE	12 583 300	12 555 700	0,26%
Austria	324 300	303 700	6,78%
Suiza	289 900	310 200	-6,54%
Suecia	154 100	188 300	-18,16%
Finlandia	68 500	92 500	-25,95%
Noruega	59 500	53 400	11,42%



a este anuncio le faltan el chico, la chica, el paisaje y el beso. porque le sobra coche. por eso en europa es coche del año.



Solo hay un camino: ser los mejores.

NISSAN MICRA 16 v. NIEGATE A SER MAYOR.



Desde 1.150.000 ptas

P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares



Garantía Total 3 años o 100.000 km y 3 años contra ruidos. Mas de 100 puntos de venta y de servicios Nissan te ayudaran a encontrar el mejor precio.

♦ **NUEVA JUNTA ARBITRAL DE CONSUMO**
El Instituto Nacional de Consumo y la Consejería de Economía han firmado un acuerdo para la constitución de una nueva Junta Arbitral para que los consumidores y los empresarios puedan resolver de una forma sencilla, rápida y económica sus discrepancias, siempre que no exista lesión, intoxicación, muerte o indicios racionales de delito.

♦ **PEPE LUCAS Y LA ARQUITECTURA DEL MUNDO**
Bajo este fascinante título, del no menos fascinante artista José Lucas, el creador de las válvulas de Motor 16, se ofrece en la Fundación Cultural de la Caja de Ahorros del Mediterráneo una muestra de sus últimos trabajos pictóricos. Será en Elche, del 4 al 31 de marzo, y en Cartagena, del 1 al 31 de abril.



♦ **PREMIO A LA CAMPAÑA DE TRÁFICO**
«Las imprudencias se pagan, cada vez más», la campaña publicitaria que la agencia Clarín realizó para la Dirección General de Tráfico ha sido la ganadora del Gran Ampe de Oro 1992, que otorga la Asociación de Medios Publicitarios españoles. Además, esta misma campaña ha recibido el Ampe de Plata por su divulgación en el cine. Otras seis campañas competían con la realizada por la agencia Clarín para la obtención del premio.



EL PEUGEOT 205 NO DESAPARECE

PARA desmentir los rumores que especulaban sobre la desaparición del **Peugeot 205**, tras el lanzamiento del 106 y 306, la marca ha anunciado que, dado su éxito, este modelo se seguirá fabricando. Y es más, aseguran que en junio el ritmo de producción del 205 será de setecientas unidades diarias. Por otra parte, en el lanzamiento del 306 faltaban las versiones más baratas. Esto obedece al interés de la marca por vender las unidades de 309 que le quedan en stock y, por eso, de momento, no se venderán en España las versiones **XN del 306**, que son las más económicas.

NUEVO CENTRO I+D

LA Comunidad de Castilla-La Mancha cuenta con un nuevo centro para el desarrollo tecnológico y la investigación en Automoción: el **CIDA**. Dispondrá de un presupuesto de 920 millones de pesetas y, de momento, está formado por Fusa-Renault, Iberdrola, Michelin, Iruasa, Lingotes Especiales y la entidad financiera Caja de Ahorros de Salamanca y Soria, con reparto accionario de la Junta de Castilla y

León y la Universidad de Valladolid, que cuenta con que al menos tres departamentos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales realicen en él tareas de investigación.

Esta iniciativa se engloba dentro de un plan de creación de diversos centros regionales para I+D, como el recientemente inaugurado **Instituto de Investigación Aplicada** al Automóvil de Cataluña o el de próxima creación en Burgos.

NOVENTA AÑOS DE HISTORIA

HACE noventa años un motor Renault ganó su primera carrera. Desde aquella victoria, en la París-Viena de 1902, la marca no ha dejado de cosechar triunfos y estos triunfos son los que la marca del rombo ha recogido en «La historia oficial del Campeón del Mundo Renault». A lo largo de 144 páginas, texto y fotografías hacen un repaso que va desde los raids de principio de siglo hasta el triunfo del pasado año en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.



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
2.3 V6 166 CV	3.495.000
Q4 190 CV	4.200.000

P.V.P., IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Todas las 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).



DIESEL CATALIZADO

TENGO intención de adquirir un automóvil diésel y catalizado y quisiera que me aclarasen algunas dudas que tengo sobre este tipo de automóviles. ¿Es cierto que al ser el gasoil que se vende en nuestras estaciones de servicio menos refinado que en otros países puede acortar la vida del catalizador? ¿Es cierto que la vida de estos aparatos es considerablemente más corta que la del vehículo y hay que cambiarlo hasta tres veces durante la vida útil del coche?

Teniendo en cuenta que los motores diésel cumplen la legislación sobre emisión de gases sin necesidad de catalizador, ¿qué le puede suceder a la potencia y a la mecánica del coche y al medio ambiente si yo por mi cuenta y riesgo elimino dicho aparato y convierto el coche en un vehículo no catalizado?

Rafael Marsol i Farrero
Rubi (Barcelona)

R.- A su primera pregunta tenemos que contestarle que puede que haya algo de cierto, ya que tres países, entre los que se encuentra España, comercializan gasoil con un mayor contenido en azufre. La vida de un catalizador en un coche de gasolina oscila en función de que se cumplan a rajatabla todas las recomendaciones. En un diésel normalmente siempre es el mismo y se corresponde habitualmente con la vida del vehículo. En cualquier caso, existen muy pocas referencias y pocos casos en diésel como para opinar sobre este tema.

No le encontramos mucho sentido a lo de quitar el catalizador. No va a notar en cantidades apreciables ni más potencia, ni menor consumo y la bromita le va a costar un «riñón».

POR QUE MAS VALVULAS

TENGO un Volkswagen Golf GTi a secas con el que estoy muy contento. Sin embargo, algún amigo se compró la versión 16 válvulas quedando muy decepcionado, pues apenas había diferencia entre ambos. Sé que esto no ocurre siempre pero, en cualquier caso, me gustaría saber por qué lo del invento de los motores con más de dos válvulas por cilindro.

Carlos Adivino
Alcoy

R.- Mejorar la circulación de los gases en el interior del cilindro permite aumentar el régimen de giro de un motor y también la potencia a igualdad de cilindrada. Por ello se utilizan tres, cuatro y hasta cinco válvulas por cilindro para aspirar y eliminar una mezcla detonante inyectada en su justa medida por los modernos sistemas



de inyección. Estos motores suelen perder potencia a bajo régimen, por lo que a veces ofrecen un rendimiento menos homogéneo.

La nueva versión del Golf con mecánica multiválvula sí se diferenciará lo suficiente del GTi.

SIN PLOMO

MI vehículo, con año y medio de vida, no lleva el famoso catalizador; sin embargo utilizo siempre gasolina sin plomo porque cuesta más barata y nunca hay nadie en el surtidor por lo que no espero cola. El hecho de utilizar este tipo de carburante ¿repercutirá en el funcionamiento de mi coche? ¿Por qué nadie aprovecha esta situación cuando todo está a su favor?

Juan Magriña
Madrid

R.- Efectivamente el desconocimiento del público en general permite que sólo unos pocos se beneficien de esta ventaja. Su vehículo no va a experimentar ningún cambio, ya que prácticamente todos los coches que se comercializan desde

hace dos años están preparados para, sin catalizador, poder utilizar gasolina sin plomo. Simplemente comentarle que la emisión de partículas contaminantes en estos casos no llega a eliminarse, debido a los hidrocarburos volátiles que tanto en la boca de llenado como en el tubo de escape se liberan a la atmósfera.

TEMPERATURA DEL AGUA

TENGO entendido que un vehículo de urgencia, tipo ambulancia, bomberos, etcétera, sólo puede utilizar las luces y las sirenas, teniendo prioridad de paso, cuando estén realizando un servicio urgente y no para evitar un atasco, llegando a organizar por su comportamiento uno peor o incluso algún accidente. Lo digo porque diariamente observo como entre tres y cinco ambulancias (siempre las mismas) invaden los carriles contrarios saltándose a la torera los 10 minutos de cola y poniendo en peligro gratuitamente la vida de los demás automovilistas. Y que no me digan que van en acto de servicio.

Manuel Blasco
Madrid

R.- El reglamento de circulación en su Artículo 67 Sección 4, punto 2, dice claramente que «Los conductores de los vehículos destinados a servicios de urgencia, harán



uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente...» Luego estos señores tendrían que madrugar lo que cualquier trabajador y trasladarse a su lugar de trabajo de una forma normal, sin sobresaltar sin motivo a nadie a las 7,30 de la mañana.

McCANN



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.

SEAT TOLEDO GT 16 V.

EXIJALE MAS A LA VIDA

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

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

EXIJA TEMPERAMENTO.

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



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

EXIJA SEGURIDAD.

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



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

Lateral en puertas.

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

EXIJA AIRE ACONDICIONADO DE SERIE.

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

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



SEAT
MAXIMO RESPETO
POR LA NATURALEZA

DISFRUTE DE LA GAMA SEAT TOLEDO DESDE 1.590.000 PTAS.

Precio final recomendado por el fabricante (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).

SEAT

Mitsubishi Galant

UN BELLO EJEMPLO DE TECNOLOGIA

Acaba de ser presentada en nuestro país la nueva generación del popular Galant de Mitsubishi. Dos carrocerías, de dos y tres volúmenes, a cual más atractiva, encierran toda la tecnología puesta por la firma japonesa al servicio del automóvil. A nuestro mercado llegarán las versiones menos elaboradas, de tracción delantera y con motores de dos litros de 4 y 6 cilindros.

Si bien la versión de tres volúmenes (Saloon) se lanzó en mayo de 1992, la primera ocasión en que los europeos hemos podido contemplar el nuevo Galant en todas sus configuraciones fue en el recientemente celebrado Salón de Amsterdam, y es a partir de ahora cuando se comercializa en toda Europa con una previsión de ventas de cuarenta mil unidades. Hay que recordar que del Mitsubishi Galant, desde su nacimiento en 1969, se han vendido cuatro millones de unidades, y en Europa, donde apareció en 1975, se han comercializado hasta el momento medio millón.

La nueva familia Galant, además de sus dos carrocerías distintas

(Saloon, de cuatro puertas, y Hatchback, de cinco), equipa cinco motorizaciones distintas, cuatro de gasolina y una diésel. De las cuatro de gasolina dos son de cuatro cilindros, de 1,8 y 2 litros con potencias respectivas de 126 y 137 caballos, mientras que las versiones de seis cilindros (en V) tienen respectivamente 2 y 2,5 litros de cilindrada y potencias de 150 y 170 caballos. La versión turbodiésel dispone de dos litros de cilindrada y 90 caballos de potencia.

El diseño de los nuevos Galant, siguiendo el nuevo mensaje corporativo de la marca: Creating together (crear juntos), responde a un concepto global, por lo que sus líneas se han creado para satisfacer

AMPLITUD
El aumento en las dimensiones del Galant ha permitido un mayor habitáculo, bien realizado y mejor equipado.



BELLEZA
Tanto la versión de tres volúmenes, abajo, como la de dos, se caracterizan por la belleza en el diseño de sus líneas.



las necesidades y los gustos de todos los países en los que se va a comercializar. La verdad es que ese diseño nos ha parecido sumamente acertado, con unas formas limpias y sencillas de innegable atractivo que les convierten en los coches más bonitos de Mitsubishi de su actual producción. Tan sólo nos ha parecido algo rebuscado el diseño del frontal, conformado por dos grandes aberturas oblicuas que nos parecen responder a criterios de gusto americano más que europeo. En su interior, de cuidada realización, se cuenta con una generosa amplitud y con un equipamiento muy interesante, aunque el *airbag* será un elemento que no equie (ni siquiera como opción) a las versiones que se comercialicen en nuestro mercado. Destaca su salpicadero, de bonito aspecto, con un cuadro de instrumentos muy sencillo de diseño pero a la vez muy práctico y de fácil lectura. Con respecto a la anterior generación Galant, los nuevos co-

AGRESIVO
Al frontal no se le puede negar agresividad, pero sí achacar una estética cuanto menos supeditada a ciertos gustos.

FICHA TECNICA

	2000 GLSI	2000 V6-24
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.999
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	137 cv/6.000	150 cv/6.750
Par máximo / r.p.m.	17,9 mkg./4.750	18,2 mkg./4.000
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)		
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.230/1.270 (5 p.)	1.270/1.310 (5 p.)
Largo/ancho/alto (mm)	4.620/1.730/1.395	4.620/1.730/1.395
Capacidad del depósito (l)	64	64
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,7	9,0
Velocidad Máxima (km/h)	205	215
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3	11,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,1	8,5

ches han crecido tanto en longitud (cinco centímetros) como en anchura (3,5), en batalla (3,5) y en anchura de vías (5 delante y 5,5 detrás), mientras que en altura es más bajo. También ha crecido en gran medida la capacidad de su maletero. Es mucho más aerodinámico, por otro lado, ya que su coeficiente de penetración es de tan sólo 0,29.

En los nuevos Galant destaca su suspensión, multibrazo tanto delante como detrás, que se ha manifestado francamente satisfactoria en la toma de contacto que tuvimos con el coche en las inmediaciones de Barcelona y en el circuito de Can Padró. Sus características, unidas a la mayor anchura de vías producen una estabilidad muy elevada con un equilibrio muy acertado entre confort y dureza. Además, gracias a la nueva geometría empleada, los Galant exigen menos correcciones en la dirección y entran con más neutralidad en las curvas aun a alta velocidad. En definitiva, son más fáciles de conducir y más seguros.

Pero en los nuevos Galant hay todavía más, todo lo referente a la alta tecnología a él aplicada y que, en principio, no llegará a nuestro mercado. Se trata del sistema de seguridad activa Active Safety-4, concep-

BUEN MOTOR
Un V6 de dos litros, con culata de cuatro válvulas y 150 caballos, de rendimiento satisfactorio.



to global de control informatizado por lógica difusa a las cuatro ruedas. Se compone de cuatro elementos: Fuzzy Shift 4A/T, Fuzzy TCL, Active ECS y Active 4WS. El Fuzzy Shift 4A/T determina automáticamente las condiciones de conducción (tan sólo en los vehículos de cambio automático) a partir de una serie de datos para ajustar los cambios de marcha. El sistema Fuzzy TCL controla la dirección y el deslizamiento. El sistema Active ECS no es más que el control electrónico de la suspensión. Y, por último, el sistema Active 4WS afecta a la dirección a las cuatro ruedas. Es, en suma, un completo sistema de control del ve-

hículo compatible con el sistema antibloqueo de frenos. A pesar de no llegar a nuestro mercado, en el circuito de Can Padró pudimos familiarizarnos con su funcionamiento, muy interesante.

Por otro lado, la seguridad pasiva tampoco se ha abandonado, y así los refuerzos laterales de las carrocerías la mejoran sustancialmente.

Como decíamos al principio, a nuestro mercado llegarán los Galant en carrocerías de tres y cinco puertas con motores de dos litros de cuatro y seis cilindros y cambio manual de cinco velocidades. La previsión de Mitsubishi es vender quinientas unidades este año, que llegarían a las setecientas en los próximos dos años. En cuanto a sus precios, el modelo de cuatro puertas y cuatro cilindros se prevé que cueste 2.833.000 pesetas. Cincuenta mil más costará la versión de cinco puertas con el mismo motor, mientras que las versiones de seis cilindros valdrán setecientas cincuenta mil pesetas más partiendo de los precios de los modelos de cuatro cilindros. Mientras que el aire acondicionado será de serie (climatizador en los modelos V6), el ABS será opcional con un coste de 160.000 pesetas. ○

M. Doménech



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



YOU & MIE

L&M



FULL
AMERICAN
FLAVOR.

160
PESETAS

Juntos por placer.

SALON



GINEBRA



Apuesta por lo seguro

De la media docena de salones del automóvil que se celebran en Europa, sin ningún género de dudas el de Ginebra es el más trascendente. La importancia de las novedades presentadas y las peculiaridades del mercado suizo, sin ningún fabricante instalado en el país, hacen de Ginebra la cita obligada de todos los años.



BAJO la psicosis de la crisis europea, la industria del automóvil sigue poniendo de manifiesto su enorme dinámica. Prácticamente todos los constructores presentaban novedades o mostraban en sus stands modelos de recentísima aparición.

Si por algo se ha caracterizado esta sexagésima tercera edición ha sido por el énfasis que todos los constructores han puesto en la seguridad. Las protecciones laterales del habitáculo y, sobre todo, los air-bags (bolsa de aire), que son algo que ya no se reserva para los coches grandes.

La denominación DB vuelve a **ASTON MARTIN** para el DB7, que no aparecerá hasta dentro de un año. Se trata de un poderoso deportivo de líneas futuristas, equipado con el motor 3,2 litros de seis cilindros y 335 caballos y un precio anunciado de 80.000 libras (13 millones de pesetas)

BMW era de uno los stands donde valía la pena detenerse. Al margen del *concept-car* Z13, cabe destacar la versión Cabrio de la nueva Serie 3, tercera versión de carrocería de este gran automóvil del segmento medio-alto. Ya la anterior versión conoció un notable éxito, con más de 140.000 unidades vendidas y ahora se mejora sobre lo conocido. En la primera fase de lanzamiento se ofrece únicamente en la versión 325i de seis cilindros y 192 caballos y con un equipamiento de seguridad completísimo, que incluye ABS, air-bag y tensores de cinturón de seguridad. Destacar que se ofrece como opción un *hard-top* (techo duro) de aluminio, pintado en el mismo color de la carrocería, que permite utilizar el coche en invierno, cuando se tiene la seguridad de no descapotar el coche durante un prolongado tiempo.

BUGATTI es uno de esos nombres míticos del automovilismo y, en Ginebra, la nueva marca presentaba el increíble EB112, un coche de 30 millones de pesetas del que sólo se harán 150 unidades en este año y ya están todos vendidos. Un nuevo modelo a imitación de los los clásicos, nacido de los lápices del genio Giorgetto Giugiaro.

Aunque el **CITROËN** Xantia es ya sobradamente conocido por la mayoría de nuestros lectores (en este mismo número encontrarán la prueba «a fondo» de la versión 2.0), era sin duda una de las estrellas del salón suizo. El presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, se encargaba de presentar oficialmente el nuevo

UN MERCEDES QUE NO LO PARECE
A simple vista, nadie diría que el nuevo diseño de Bruno Sacco corresponde al futuro Mercedes coupé de gama media.



LANCIA no está dispuesta a que sus éxitos en el Mundial de Rallyes y los protagonistas del pasado, unidos por una letra del alfabeto griego, se esfumen de la noche a la mañana cambiando el nombre al sustituto del emblemático Delta. El nuevo Lancia también se llama Delta (eso sí, utilizando en este caso la letra griega), y es prácticamente un Dedra coupé por sus similitudes con la berlina y por compartir con ella numerosos elementos mecánicos. Lo cierto es que el coche engaña ya que, a



AMPLIO Y LUJOSO
El habitáculo del nuevo Delta ha aumentado en un 11 por ciento su tamaño en relación al anterior modelo. Los asientos son anatómicos.

pesar de su compacto aspecto, la marca anuncia una ganancia de espacio en el habitáculo respecto al anterior modelo del 11 por ciento, y el maletero, uno de los aspectos más críticos del Delta estrenado en el 79, ha incrementado su volumen en un 20 por ciento. La curvatura del montante trasero (cómo se parece al antiguo Alfasud de Alfa Romeo), proporciona, además de una marcada personalidad, una importante ganancia de volumen de carga, que de nuevo se ve apoyado por la versatilidad de una quinta puerta. De momento, la gama que se presentará en España en verano se estructura en ocho versiones, con cuatro motorizaciones y dos niveles de equipamiento. Las mecánicas, ya ampliamente probadas dentro del grupo Fiat, serán las de 1,6 litros y 76 caballos en versiones básica y LE. La de 1,8 litros y 105 caballos también en acabados básico y LE. Los Delta de dos litros, 16 válvulas y 142 caballos podrán adquirirse con un acabado básico y también LS. Las versiones deportivas se denominan HF. Disponen de un motor de dos litros, turbo y 16 válvulas y una potencia de 190 caballos y existe tanto en versión básica

LANCIA DELTA LA NUEVA IMAGEN DEL MITO

DOS VOLÚMENES
El nuevo Delta mantiene la carrocería de dos volúmenes. La parte trasera es la que cuenta con una personalidad más acentuada, ya que el frontal es el de un Dedra. El maletero ha aumentado su volumen en un 20 por ciento.



COMO TODOS
Mantener la imagen de marca. El frontal es similar al del Y-10 o al del Dedra.

seguridad. Otras opciones de importancia son el climatizador de control automático de la temperatura, el techo practicable, un dispositivo electrónico antirrobo, la suspensión controlada automáticamente, también utilizada en el Dedra o Thema, o un completo equipo de sonido.

Los interiores del Delta 93 guardan una estética cuidada, con líneas suaves y numerosas similitudes con otros modelos de la marca. Un volante deportivo, regulable en altura y de atractivo diseño, junto con una información perfectamente ordenada y completa del cuadro de instrumentos terminan de conformar un interior muy agradable, en el que destacan el respaldo posterior partido, con cerradura integrada, que sólo podrán llevar las versiones de gama alta.

así como en LS. Todos los modelos van equipados de serie con dirección asistida, cierre centralizado o elevalunas eléctricos delanteros como elementos más importantes. Las versiones 2.0 LS y HF también disponen de ABS de serie y el HF y HF LS de Viscodrive, un sistema de control de tracción ya utilizado en los Dedra y Thema. Junto con estos elementos de seguridad activa, el nuevo Delta ha recibido las más recientes tecnologías en

cuanto a seguridad pasiva se refiere. Se ha reforzado la estructura superando la normativa vigente y se ofrece el eurobag en opción para el conductor, combinado con el pretensionado de los cinturones de





FERRARI SPIDER
Pininfarina es, una vez más, el autor del nuevo Ferrari 348 con carrocería descubierta y sólo dos plazas

modelo de la gama media de la marca, diciendo, entre otras cosas que «el mayor problema, con que en estos momentos nos enfrentamos en Europa, es el de la sobrecapacidad de producción», para continuar afirmando que gracias al Xantia -no mencionó al nuevo Peugeot-, la penetración del grupo en Europa puede incrementarse en dos puntos en el 93, pese a que la caída de las ventas será del ocho por ciento.

El **FERRARI 348 Spider** era la estrella (habría que decir *El Cavallino*) del stand. De nuevo Pininfarina ha mostrado su capacidad para embelesar, haciendo una carrocería bellísima para este descapotable que no se diferencia mecánicamente del 348. El descapotable sólo ofrece dos plazas, ya que el espacio posterior queda reservado para el pliegue de la capota.

FIAT tampoco mostraba, en su producción de serie, nada que llamase la atención. El *concept-car* Downtown (ver recuadro) era el centro de atención de la casa milanesa.

La coordinación entre dos o más marcas para fabricar un único modelo, es algo que cada día se ve más en la industria del automóvil. Es lo que los especialistas denominan *joint-venture* (riesgos compartidos) y lo que acaban de hacer **FORD** y Nissan para su nuevo coche todo-terreno.

El Mondeo era otro de los modelos expuestos en el stand de Ford, tanto en las versiones berlina como familiares. A lo largo de este mismo año, Ford quiere importar a Europa el coupé Probe, un interesante coche fabricado en Estados Unidos por Mazda, con un motor V6 de 2,5 litros y 163 caballos, que en el mes de mayo deberá estar en los concesionarios.

El **LANCIA Delta** ha sido novedad absoluta del salón suizo. Es el único coche que no había sido previamente presentado a los medios informativos y, como tal, concentró el interés de los visitantes.

Muy extraña fue la presencia de **MERCEDES** en el



ASTON MARTIN DB7
Aunque el nuevo Aston Martin no aparecerá hasta bien entrado el 94, se ha presentado en Ginebra en su configuración definitiva.

En Ginebra, además de tener la ocasión de contemplar las últimas creaciones de los diferentes fabricantes que se han dado cita en la muestra suiza, se ha podido constatar el interés, cada vez más acusado, que muestran los constructores de vehículos para dotar a sus modelos de distintos sistemas de seguridad, que permitan aumentar tanto la seguridad activa como pasiva de sus coches. En un momento determinado en el aspecto de seguridad, fue la electrónica la que marcó la pauta, permitiendo desarrollar ABS, sistemas antipatinamiento, etc., muy sofisticados y



eficaces. Hoy en día quien manda es la informática y son los ordenadores los que indican las líneas maestras. Con ensayos simulando todo tipo de choques y vuelcos, siempre controlados por ordenador, los técnicos pueden saber

PRIORIDAD A LA SEGURIDAD



PARA TODOS
En Ginebra hubo airbag para todos, desde el Opel Corsa hasta uno lateral de Mercedes.

NIÑOS SEGUROS
Volvo presentó sus últimas novedades en asientos para niños.



qué partes del vehículo son las que más sufren y, en consecuencia, actúan sobre ellas, buscando que, en una posible colisión, el habitáculo se deforme lo menos posible y sus ocupantes no sufran daño. Esto ha propiciado que sean muchos los fabricantes que han dotado a sus vehículos de barras laterales en las puertas, una de las partes más débiles de un coche, para evitar que los pasajeros que viajan junto a las puertas en caso de accidente lateral no salgan perjudicados. En este sentido, Opel se mantiene en vanguardia al dotar a sus modelos más bajos de su gama de distintos refuerzos estructurales y barras de seguridad en las puertas. Sobre todo en los más pequeños, como es el caso del nuevo Corsa,

pudiendo presumir este coche de ser, entre los de su segmento, uno de los más seguros. De otra cosa que puede presumir el nuevo Corsa es de ser el primer coche pequeño que puede equipar airbag, esto será posible en julio, mes en el que Opel lo ofrecerá opcionalmente. Al respecto, los responsables de Ford anunciaron que todos sus modelos, a partir del 94, estarán dotados de esta bolsa de aire de serie, incluido el Fiesta. Pero hablando de airbag, una marca que siempre se ha mantenido en cabeza es Mercedes. En el Salón de Ginebra presentaba una curiosa novedad, un sistema de airbag lateral, denominado door-bag. Está instalado en las puertas y protege de colisiones laterales. Es un

sistema que actúa mediante unos sensores de aproximación y antes de que se produzca la colisión es capaz de inflar la bolsa de aire. Pero estos sensores son capaces de distinguir los vehículos que van a chocar con el coche, de esta forma, si se trata de una bicicleta no actúa. Tampoco entra en funcionamiento en caso de vuelco, se mantiene en estado de alerta y lo hace al final sólo si es necesario.

Otro aspecto que preocupa mucho a los fabricantes es la seguridad de los niños en los coches. Varias marcas están desarrollando asientos especiales para los más pequeños, en este sentido tanto Mercedes como Volvo son los fabricantes más avanzados.

ETHOS 2: NUEVA IDEA



supone una mejor alternativa al coche eléctrico. Uno de los argumentos es el motor Orbital de dos tiempos y dos cilindros, con una emisión de gases de «casi cero». Si unimos una carrocería de bajo peso, un chasis de



aluminio de 85 kilos, materiales plásticos reciclables de la carrocería y neumáticos de baja resistencia a la rodadura, nos encontramos con unas cifras de consumo inferiores a tres litros cada cien kilómetros, ya sea a una velocidad estabilizada de 60, 90 ó 120 kilómetros por hora; gracias a un depósito de 45 litros de capacidad, la autonomía es superior a los 1.500 kilómetros. El estudio aerodinámico del Ethos 2

El inicial proyecto de Pininfarina denominado Ethos -una barqueta de dos plazas- derivado al Ethos 2, un coupé pensado fundamentalmente para una utilización urbana o interurbana. Se trata de un *concept-car*, un vehículo que



ha sido importante y destaca un coeficiente de penetración de sólo 0,19. La carrocería tiene una longitud de casi cuatro metros y el peso es de 730 kilos.



salón. El protagonista principal era el bautizado Coupé-Studie, que no se sabe muy bien qué es. Según Mercedes, se trata de un diseño *cuasi-de-serie* (sic), es decir, un coche que, sin ser de serie, tampoco es un concepto. Un lío.

Por lo que hemos podido averiguar, se trata de la versión coupé de lo que dentro de dos años será la nueva serie W-124. Lo que es cierto es que es enormemente espectacular. Su realizador es Bruno Sacco que, para la ocasión, ha tirado por la ventana todos los esquemas tradicionales en la marca de la estrella. El enorme coupé (4,76 metros) de líneas ininterrumpidas, es de suma elegancia, sin que mantenga de la marca más que la rejilla delantera y, naturalmente, el escudo. La influencia japonesa se aprecia en cada detalle, destacando los dobles faros delanteros, a mitad de camino entre Porsche y Jaguar, hasta un maletero en el que cabe el vestuario de Rocío Jurado. Otro de



SERIE 3 AL AIRE
Por fin aparece la versión sin techo del BMW Serie 3. En la fotografía inferior, el Clio Williams, una versión de dos litros del motor de 16 válvulas, con 150 caballos, en honor del manager del equipo de Fórmula 1.



los detalles del nuevo coupé es el techo de cristal, fuertemente coloreado, pero que permite la sensación de conducir un descapotable, sin las incomodidades de la meteorología. Mecánicamente, utiliza el poderoso motor de cinco litros del 500 E de 8 cilindros y 32 válvulas, que desarrolla una potencia de 320 caballos. En un lugar más discreto, se veía una versión 500 del todo terreno, equipado con el motor V8 de 320 caballos. Se trataba de una versión limitada, en carrocería de cinco puertas, que constituye sin duda el todo terreno de serie más potente del mundo.

Con el orgullo de poder enseñar el título de «Coche del Año en Europa», el NISSAN Micra se mostraba en todas sus versiones, pero es el Terrano II el que merecía la atención.

El presidente de GM Europa, Louis Hugues, definía al nuevo OPEL Corsa como «un coche pequeño con todo el equipamiento de un coche superior», y en efecto

BMW Z13: UNO DELANTE Y DOS DETRAS



SISTEMA DE NAVEGACIÓN
El Z13 incorpora un revolucionario sistema que sugiere la mejor solución al congestionado tráfico urbano.



POCAS veces la marca bávara nos sorprende con estudios de diseño como el Z13. Es una berlina de tres plazas, una en el medio, delante y dos detrás, y tracción a las ruedas traseras como es habitual en BMW. El vehículo se caracteriza por unas dimensiones exteriores muy compactas: 3,44 metros de largo, 1,64 de ancho y 1,32 de alto. En comparación con otros prototipos de circulación urbana similares, la carrocería del Z13 no es tan aerodinámica y el Cx es de 0,34. Sin embargo, las formas son espectaculares y deportivas, sobre todo la parte trasera, con unos pequeños faros redondos y unas enormes ruedas de 16 pulgadas, parecidas a las del Z1. En el interior, se ha aprovechado al máximo el espacio al igual que cumple las severas normas de seguridad con un mínimo peso; son 830 kilos, por el empleo de materiales como el aluminio para el chasis y otras zonas de la carrocería.

El motor del Z13 es un cuatro cilindros de

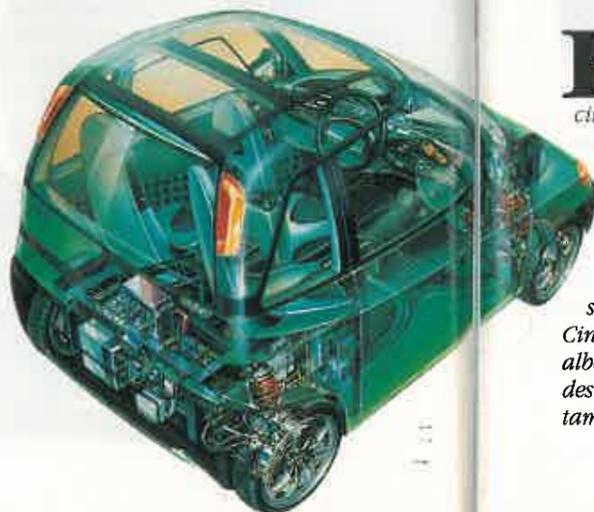
1.100 centímetros cúbicos y 16 válvulas, situado en posición trasera transversal. Es el mismo que lleva la BMW K 1.100 y desarrolla 82 caballos de potencia. Se anuncia una aceleración de cero a cien inferior a los 10 segundos y una velocidad máxima de unos 180 kilómetros por hora; el consumo es de 5 ó 6 litros cada cien kilómetros de gasolina sin plomo. La caja de cambios es de variación



continua, con un mando en el salpicadero en lugar de la clásica palanca en el suelo. El cuadro de instrumentos es similar al de cualquier turismo BMW, lo mismo que el volante. A la izquierda de éste va colocado un sistema de navegación y un hueco para el teléfono portátil. El Z13 está dotado de

aire acondicionado, cristales calorífugos y un equipo de alta fidelidad. Destaca el espacio disponible para las piernas de los pasajeros. Es posible abatir los asientos traseros para aumentar la pequeña capacidad del maletero, y entonces es posible transportar esquís de dos metros de largo.

FIAT DOWNTOWN: LA RESPUESTA DEL ORDENADOR



FIAT no descansa y sigue «dándole vueltas» al caos circulatorio de las grandes ciudades para, en la medida que compete a los grandes constructores, aportar soluciones prácticas para afrontar el caos. El último «invento» es el Downtown, un prototipo de monovolumen eléctrico diseñado por ordenador que, con sólo 2,5 metros de largo (el Cinquecento tiene 3,2 m.), es capaz de albergar a tres personas y, mediante el desmontaje de uno de los asientos, también algunos bultos para sacar del



apuro a más de un ama de casa. Lo más sobresaliente del Downtown es la disposición de los asientos, en triángulo, y el sistema de propulsión mediante dos

motorruedas traseras en las que se integran el motor eléctrico, el tambor de freno, el rodamiento de la rueda y los acoplamientos de la suspensión. La potencia desarrollada por los dos motores es de 19 caballos, y gracias al poco peso del conjunto, la autonomía del Downtown, con una sola carga, le lleva a recorrer 190 kilómetros en ciudad o 300 kilómetros a una velocidad constante de 50 km/h.





APRENDER DE BUGATTI
El presidente de Renault, Louis Schweltzer, escucha las explicaciones de Glugiaro sobre el nuevo Bugatti EB 112

ese es el concepto. Independientemente de que el nuevo Corsa ha crecido ligeramente, lo cierto es que incorpora elementos tales como motores de 16 válvulas, protectores laterales de carrocería, air-bag, pretensores de cinturones o aire acondicionado, típicos de coches del segmento superior. Por si fuera poco, la nueva carrocería es mucho más atractiva, de líneas muy redondeadas y con mayor habitabilidad. Sólo falta por conocer el precio y las versiones que llegarán a nuestro país. Y un detalle revelador: durante la rueda de prensa, Hugues, indicó la presencia del superjefe americano Jack Smith, sentado entre los asistentes. El Astra Cabrio constituyó la segunda novedad de la marca.

No sin cierta sorpresa, porque no estaba anunciado, vimos en el stand de PEUGEOT el nuevo 306 de tres puertas, para la versión S16, de 155 caballos, gracias a la culata de 16 válvulas ya vista en el ZX. Extraño por cuanto en la presentación del modelo, esta misma semana, no estaba esta versión.

En RENAULT el Twingo era de nuevo la estrella del stand. Un modelo de parto largo, visto en dos salones y aún no comercializado. Además del futurista Racoon, por fin vio la luz la versión de dos litros del Clio 16 válvulas, con 150 caballos. Sólo se van a producir los 2.500 ejemplares para su homologación en competición y recibe el nombre Williams, en honor de Frank.

Manuel Doménech, José M^a Cemuda y Víctor Piccione
Fotos: José Antonio Díaz

EL MÁS BONITO DEL SALÓN
Si se concediera un premio al coche más bonito del Salón de Ginebra, se lo llevaría sin duda el Bugatti EB 112.



CUIDADO Y CÓMODO
El interior, realizado con un esmerado acabado, es ante todo confortable.



LA MÁS POPULAR
De las dos mecánicas, será la diésel la que acapare más interés.

podrá adquirir a partir del próximo mes de junio en toda Europa. Nissan se adelantará un poco y comercializará el Terrano II en mayo. Los precios aún no los han hecho públicos pero, en el caso del Nissan, la marca asegura que afinará mucho y será muy competitivo. Al respecto de haber elegido el nombre de Terrano II en un todo terreno totalmente diferente, los responsables de Nissan dicen que es debido a que el Terrano goza de un enorme prestigio en España y en toda Europa. Sobre las ventas, la

NISSAN TERRANO II Y FORD MAVERICK: UN PROYECTO COMUN

El proyecto de realizar un todo terreno común entre Nissan y Ford es ya toda una realidad. En Ginebra se han podido ver el Terrano II, nombre con el que ha bautizado Nissan a su modelo y el Maverick, nombre elegido por Ford para este vehículo. Este novedoso todo terreno se fabricará en las factorías que Nissan tiene en Barcelona, construyendo en Cataluña las unidades que se venderán en todo el mundo; siendo además ésta, la primera vez que Nissan exporta desde Europa a Japón. El Maverick, que estará disponible a través de la red comercial de Ford, se



marca japonesa ha hecho unos estudios que revelan que entre un 70 y un 80 por ciento de las ventas de la producción serán vehículos con motor diésel. Tanto el Maverick como el Terrano II, tan sólo se distinguirán por los logotipos exteriores, saliendo ambos de la misma cadena de montaje. Por lo tanto, serán similares en todo lo que se refiere a carrocería y mecánica. Referente a la carrocería, tiene un diseño moderno, que destaca por tener un magnífico coeficiente aerodinámico, uno de los mejores entre los vehículos de su clase. Estarán disponibles con carrocerías de tres y cinco puertas. La versión más larga tiene una longitud de poco más de 4,5 metros. El interior, muy cuidado, está pensado para que sus ocupantes viajen confortablemente. Han puesto especial cuidado en la calidad de acabado y, a simple vista, se puede apreciar una excelente terminación. El puesto de conducción está ideado para que el conductor tenga a mano todos los mandos, distribuidos de forma muy racional. En un principio, para su lanzamiento están previstas dos motorizaciones, una de gasolina, de cuatro cilindros, de 2,4 litros, que con

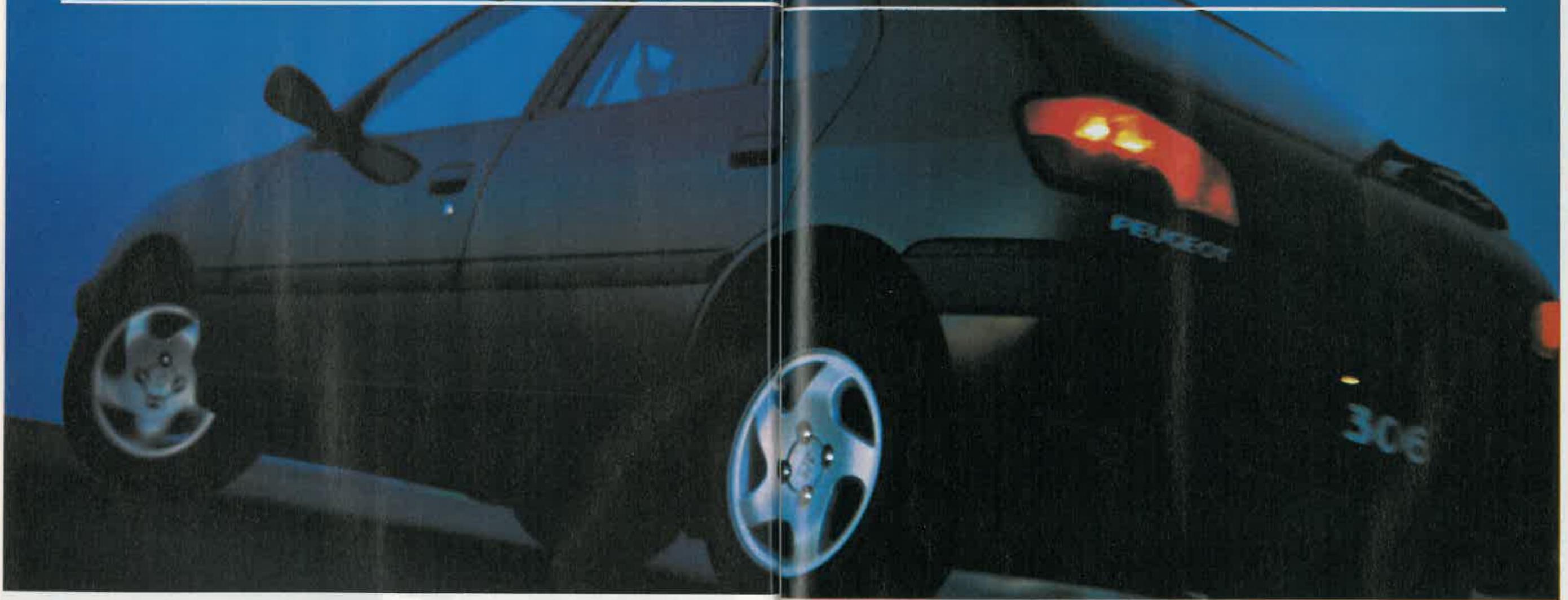
PROYECTO COMÚN
Ford y Nissan comercializarán en los próximos meses el Maverick y el Terrano II, nacidos de un proyecto común. Comparten carrocería, mecánica, etc. Sólo se distinguirán exteriormente por los logotipos.



tres válvulas por cilindro ofrece una potencia de 124 caballos. La otra, turbodiésel, tiene un cubicaje de 2,7 litros con 100 caballos de potencia. Unas mecánicas que permiten una velocidad máxima de 160 y 140 kilómetros por hora respectivamente, lo que les permite viajar por carretera sin problema. Sus consumos urbanos son de 13,1 litros el de gasolina y de 11,6 litros el turbodiésel. En carretera, a 90 kilómetros por hora, son de 8,5 y 8,4 litros respectivamente. La tracción es engranable a las cuatro ruedas por medio de una palanca

situada junto al selector de la caja de cambios. Las suspensiones, para favorecer el confort, son de muelles y amortiguadores, independiente delante y con un eje rígido detrás. Los frenos delanteros son de disco y los traseros de tambor. Por último, la dirección, asistida de serie, es del tipo de recirculación de bolas. Por lo que respecta al equipamiento, tanto de serie como opcional, ninguna de las dos marcas ha dado a conocer sus intenciones, lo que sí se sabe es que estarán disponibles en distintos niveles de acabado.

PEUGEOT 306. EL RIVAL



EUROPE



PEUGEOT 306. EL RIVAL

La seguridad de los que no tienen adversario. El poder de los mejor dotados. La elegancia de los que se distinguen. El equipamiento de los privilegiados. El más profundo respeto por la Naturaleza. Así nace el Peugeot 306.

Un coche que por su línea, sus avances en seguridad, y sus prestaciones será querido y admirado por los más exigentes. Un coche que será temido por sus adversarios. Ha nacido el nuevo Peugeot 306. Ha nacido El Rival.



PEUGEOT

Gracias a que la presentación internacional del nuevo modelo de Citroën se ha hecho por tierras andaluzas, hemos tenido muchas más facilidades de probar a fondo la variante de dos litros y 123 caballos de potencia. Sin duda, la más interesante y equilibrada y donde la marca tiene puestas sus mayores previsiones de venta. Las tres versiones iniciales de la nueva gama del fabricante del doble «chevron» no se empiezan a vender en nuestro mercado hasta el mes que viene.

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

Citroën Hispania aún no ha fijado los precios de la nueva gama. En una primera estimación sobre el modelo que nos

ocupa, se puede calcular una cifra sobre los 2.600.000 pesetas, valor que sería competitivo si estuviera incluido el aire acondicionado u otros detalles lujosos. Porque la suspensión hidráulica del Xantia hace que, a igualdad de equipamiento, el nuevo Citroën sea un poco más caro que sus rivales. Habrá que esperar unas cuantas semanas para salir de dudas. Para la realización de la prueba del Xantia dos litros,

A FONDO

VIRTUDES

Confort de marcha
Estabilidad
Rendimiento del motor

CITROEN XANTIA 2.0i
PRECIO: 2.600.000 Ptas. (aprox)

Sensible al viento lateral
Guantera pequeña
Diseño del salpicadero

DEFECTOS

nos hemos desplazado a Andalucía. En teoría, un sitio ideal por la clemencia del clima y la diversidad de carreteras. En la práctica, algo más complicado porque el coche lo probamos el último fin semana de febrero nevando en media España y en el sur soplaban rachas de viento por encima de los 70 kilómetros por hora. También hay que reseñar que después de casi un mes, unos 1.000 periodistas de todo el mundo



Citroën Xantia 2.0i

LA OPCION LOGICA



FICHA TÉCNICA



MOTOR:
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 milímetros. Carrera: 86 milímetros. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 123 CV (89 kW) a 5.750 rpm. Par máximo: 18,3 mkg (179 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION:
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambio manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,75 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCION:
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,19 vueltas. Diámetro de giro: 11,3 metros.

FRENOS:
Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Sistema antibloqueo de frenos: En opción.

SUSPENSION:
Hidráulica con altura constante al suelo independientemente de la carga. Delantera: Independiente, tipo pseudo McPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados, con barra estabilizadora; eje autodireccional. Sistema Hidroactiva II, en opción.

RUEDAS:
Neumáticos: 185/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES:
Peso en orden de marcha: 1.238 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 L.

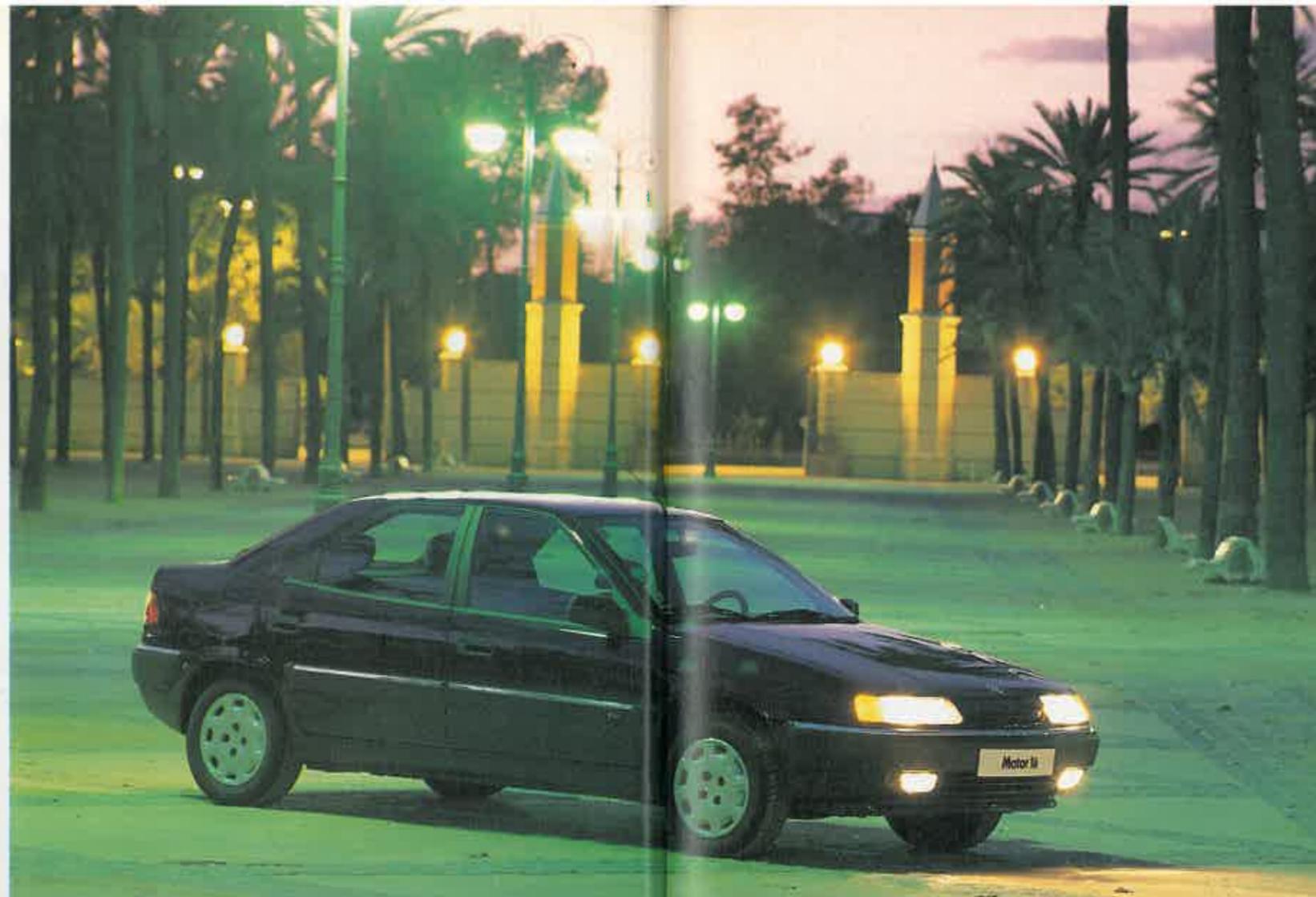
CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29,0 km/h de promedio	12,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,5
En conducción rápida	13,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,2
A 140 km/h de cruceo	9,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

CITA EN JEREZ
La prueba del Xantia se realizó entre Sevilla y Cádiz, aprovechando la presentación internacional en nuestro país del nuevo modelo. La localidad gaditana fue uno de los escenarios obligados para la sesión fotográfica.

BUENA ESTÉTICA
La carrocería del nuevo Citroën destaca por sus líneas poco agresivas. Como en todos los modelos de la marca, el coeficiente aerodinámico es muy bajo. Su maletero, con casi 480 litros de capacidad, resulta suficientemente amplio.



en marchas largas a pocas vueltas con toda facilidad y sin el menor tirón. Además, los desarrollos de la transmisión están bien elegidos por lo que resulta innecesario -por ejemplo, en tráfico urbano- mover más de lo imprescindible la palanca de cambios. El Xantia 2.0 tiene una velocidad punta de 200 kilómetros por hora (supera los 205 con viento favorable) y acelera de cero a cien en menos de once segundos. Lo más interesante es la forma de mantener velocidades de cruceo del orden de 140 ó 160 kilómetros por hora. En cuanto al consumo, no es bajo pero una cifra media de 10 litros cada cien kilómetros no se pue-

FIEL COMPAÑERO
El Correvit no podía faltar para la realización de las mediciones de prestaciones, frenos y consumos.



habían tenido un primer contacto con las tres variantes del Xantia y eso significa unos cuatrocientos kilómetros diarios a un ritmo, en la mayoría de los casos, impensable para un usuario normal. Por tanto, los datos aquí expuestos referentes

a frenos no son del todo fiables puesto que el estado de las pastillas de la unidad de pruebas no era el correcto.

Como dijimos al principio, el Xantia con motor dos litros es la versión intermedia de la gama. Al com-

prador que no le interesen las prestaciones en absoluto o que sólo quiera gastarse lo mínimo, el modelo a elegir es el 1.8, y eso que ya anda. Pero como la variante estrella, el 16 válvulas, no se destaca claramente del dos litros de ocho

válvulas, salvo un poco en velocidad y aceleración, éste resulta el más interesante. El motor no es desconocido para el público español. Es el mismo que monta el ZX Volcane y se caracteriza por su elevado par a bajo régimen. Es decir, se puede ir

de considerar alta. Gracias a un depósito de 65 litros, la autonomía es de unos 600 kilómetros.

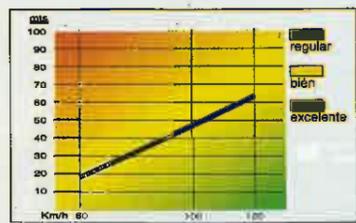
Una de las novedades técnicas más destacables del Citroën Xantia es la suspensión. La base sigue siendo la misma, esto es, un siste-

MOTOR CONOCIDO
Es el brillante dos litros de más de 120 caballos que ya monta el ZX Volcane.

PRESTACIONES

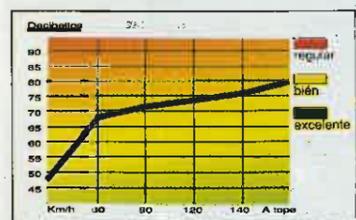
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	200,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,6
1.000 m salida parada	32,0
De 0 a 100 km/h	10,7
Recorriendo (metros)	176
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
recorriendo (metros)	265
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,6
recorriendo (metros)	413

FRENOS



A 60 Km/h:	18,0
A 100 Km/h:	46,4
A 120 Km/h:	62,6

SONORIDAD



Al ralentí:	48,3
A 60 Km/h:	68,2
A 90 Km/h:	70,4
A 120 Km/h:	73,2
A 140 Km/h:	75,9
A Tope:	79,6

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo, 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años ó 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

ma hidráulico que permite modificar la altura al suelo y ésta se mantiene constante en marcha independientemente de la carga. El eje trasero es similar al del ZX, denominado autodireccional, aunque más perfeccionado. En curva, las ruedas traseras giran un poco en el mismo sentido que las delanteras, mejorando lógicamente la estabilidad. Dicho efecto no se aprecia en conducción normal, sólo en deportiva. Para los más exigentes se ofrece en opción la suspensión



NOMBRE DE COMPUTADORA
Una original denominación obtenida por medio de un ordenador. Suena bien en la mayoría de los idiomas.

Hidráulica II, similar a la empleada en el XM. Un mando situado entre los asientos delanteros selecciona la posición normal o deportiva. Por lo que se refiere a los frenos, y excepto lo comentado antes sobre el lógico desgaste de las pastillas en ocho mil kilómetros en conducción deportiva, el Xantia ofrece una más que buena eficacia de frenada.

En el interior del nuevo Citroën nos ha llamado la atención la mejora en la calidad de terminación y materiales con relación al BX; un acabado similar al del XM. En el

salpicadero es discutible el diseño de una pequeña barra en el lado del pasajero, algo parecida a la utilizada en algunos todoterreno. Se argumenta como un sitio ideal para dejar mapas o el teléfono portátil y resulta más cómodo al poder agarrarse. La guantera es criticable por su poca capacidad, si bien existe otra pequeña situada a la izquierda del conductor diseñada especialmente para llevar sólo el manual de instrucciones y los papeles del seguro. Hay otros pequeños huecos ubicados entre los asientos delanteros y al lado de la palanca de cambio.

La instrumentación es muy clara e incluye un indicador de la temperatura del aceite y un termómetro de la temperatura exterior que se añaden a las habituales esferas del cuentarrevoluciones, temperatura del agua, etc. Los demás mandos quedan cerca de las manos del conductor; en el centro están los del *warning*, luneta térmica y la luz anti-niebla trasera y a la izquierda, los anti-niebla delanteros y los dos del limpiaparabrisas trasero.

Los asientos delanteros son cómodos y recogen bien el cuerpo en las curvas; el del conductor se puede regular en altura. Destacable el espacio disponible en las plazas traseras, con un generoso hueco para los pies. En este sentido, se ha ganado si lo comparamos con el BX aunque a costa de perder unos cuantos decímetros cúbicos de capacidad de maletero. En el apartado de equipamiento, y a falta de conocer definitivamente precios y opciones, el Xantia de pruebas llevaba elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado con mando a distancia, retrovisores exteriores eléctricos y radio casete con mandos en el volante, entre lo más destacable. El aire acondicionado deberá ser de serie.

Gracias a la dirección asistida, el Xantia se maneja sin el menor problema y con la ventaja de que no es demasiado sensible en autopista a velocidad elevada. La postura al volante es correcta y es muy cómodo el sitio para apoyar el pie izquierdo. Una vez en carretera, el confort de marcha es una constante en el nuevo Citroën. La comodidad que ofrece la suspensión sigue siendo superior a la de los sistemas convencionales y las irregularidades de

A FONDO



BUENA HABITABILIDAD

A destacar el generoso espacio disponible en las plazas traseras. En la instrumentación lleva un indicador de la temperatura del aceite y otro de la temperatura exterior. Son opción los mandos de la radio en el volante.

la carretera se notan mucho menos. En estabilidad, la nota está por encima del notable, y además por la adopción del eje trasero de efecto autodireccional es impensable una

reacción brusca de la parte trasera. Solamente nos ha parecido crítica en estas primeras unidades de prueba, una cierta sensibilidad al viento lateral, debido en gran parte

a las ya comentadas malas condiciones climatológicas. Tampoco es del todo buena la visibilidad posterior, debido a los gruesos montantes de las puertas y los reposaca-

FRETE A SUS RIVALES

El Citroën Xantia se encuadra en el segmento medio superior, conocido en el grupo PSA como M2. Hemos considerado los seis rivales principalmente por longitud (entre los 4,4 metros), tipo de carrocería -solvo 405 y 155- y precio. Unos cifras que varían entre 2.200.000 y 2.600.000 pesetas, y que pueden aumentar dependiendo del equipamiento. En el citado segmento, el fabricante también incluye a modelos como el

Seat Toledo, líder de ventas del pasado año, Audi 80, Fiat Tempra, Lancia Dedra, Volkswagen Passat y un largo etcétera. Si nos centramos en el Xantia y sus seis rivales, el nuevo Citroën y el Ford Mondeo son las grandes bazas para los próximos años, el Alfa 155, Nissan Primera, Opel Vectra y Peugeot 405 tienen mucho que decir y la ya cercana sustitución del R-21 le beneficia en el sentido de que se vende

ALFA ROMEO 155 1.8 TS



Precio: 2.194.000 pesetas.
Cilindrada: 1.773 c.c.
Potencia: 129 CV. a 6.000 rpm. Par: 17,0 mKg. a 5.000 rpm. Velocidad máxima: 196 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,6 seg.
Consumo medio: 8,2 l/100 km. Peso: 1.205 kg. Volumen del maletero: 526 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.443/1.753/1.440.

El siguiente escalón de la gama es el dos litros, que es la versión intermedia, después se sitúa el V6 y como modelo estrella se encuentra el 155 Q4 con 190 caballos de potencia y tracción a las cuatro ruedas.

FORD MONDEO 1.8i 5P. CLX



Precio: 2.370.000 pesetas.
Cilindrada: 1.796 c.c.
Potencia: 115 CV. a 5.750 rpm. Par: 16,1 mKg. a 3.750 rpm. Velocidad máxima: 195 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,1 seg.
Consumo medio: 8,8 l/100 km. Peso: 1.270 kg. Volumen del maletero: 480 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.481/1.747/1.372.

De momento la gama está compuesta únicamente por seis versiones, que son el resultado de combinar dos motorizaciones de gasolina, tres niveles distintos de acabado y dos tipos de carrocería. Más adelante llegarán los motores diésel y la opción de cambio automático.

con un importante descuento. Por lo general, todos llevan motores de dos litros con potencias sobre los 120 caballos y la carrocería de cinco puertas proporciona una mayor versatilidad. Centrándonos en el nuevo Citroën Xantia, se observa una mejora en el acabado y calidad de materiales y es el que ofrece un mejor confort de marcha gracias a la suspensión hidráulica, aunque su motor no es el más económico de consumo.

NISSAN PRIMERA 2.0i SLX 5P.



Precio: 2.590.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia: 121 CV. a 6.400 rpm. Par: 16,9 mKg. a 4.000 rpm. Velocidad máxima: 198 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 9,7 seg.
Consumo medio: 8,8 l/100 km. Peso: 1.210 kg. Volumen del maletero: 480 litros.
Longitud/anchura/altura (en mm.): 4.400/1.700/1.385.

Con tres tipos de terminación -LX, SLX y GT-, se vende en carrocería de cuatro puertas además de la de cinco, hay un motor 1.600 de 90 caballos de potencia y otro dos litros -el del GT- de 150; también se ofrece un diésel de 75 caballos y un cambio automático para el dos litros menos potente.

OPEL VECTRA 2.0i 5P.



Precio: 2.467.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia: 115 CV. a 5.200 rpm. Par: 17,3 mKg. a 3.500 rpm. Velocidad máxima: 190 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,5 seg.
Consumo medio: 7,9 l/100 km. Peso: 1.115 kg. Volumen del maletero: 460 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.430/1.700/1.400.

La conocida gama del fabricante germano se caracteriza porque tiene multitud de versiones. Se comercializan hasta cinco terminaciones diferentes, desde la conocida G1 hasta las completas G6 o GT, cuatro motorizaciones de gasolina y dos diésel -atmosférico y turbo-.

PEUGEOT 405 GRI 2.0



Precio: 2.457.000 pesetas.
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia: 121 CV. a 5.750 rpm. Par: 17,9 mKg. a 2.750 rpm. Velocidad máxima: 195 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,0 seg.
Consumo medio: 10,3 l/100 km. Peso: 1.135 kg. Volumen del maletero: 470 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.408/1.694/1.406.

Si el Xantia sólo se ofrece en cinco puertas, el 405 se vende únicamente con carrocería de cuatro, si bien hay una versión familiar. Si se incluye la motorización aquí mencionada, son cuatro grupos propulsores de gasolina y dos de diésel. También hay varios niveles de acabado.

RENAULT 21 GTX 5P.



Precio: 2.265.000 pesetas.
Cilindrada: 1.995 c.c.
Potencia: 120 CV. a 5.800 rpm. Par: 16,7 mKg. a 4.500 rpm. Velocidad máxima: 200 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 10,2 seg.
Consumo medio: 9,2 l/100 km. Peso: 1.105 kg. Volumen del maletero: 420 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.461/1.736/1.390.

Poco más se puede decir de la gama de la marca del rombo. Desde el modesto R-21 TS de 95 caballos (1.895.000 pesetas) hasta el potente y exclusivo Turbo Quatra (4.600.000 pesetas) hay «dijón» de tipos de carrocería, acabados, motorizaciones e incluso de series especiales.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

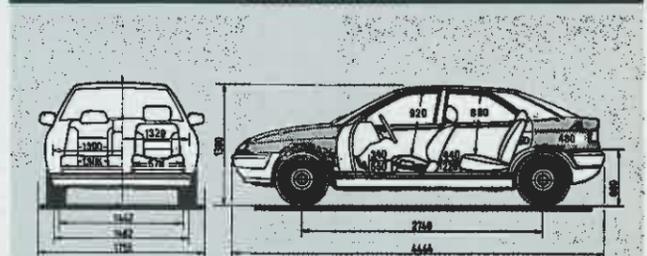
A FAVOR

▲ Espejos de cortesía, con luz el del pasajero, en ambos parasoles, luces interiores con desconexión retardada o cierre centralizado con telexmando por infrarrojos, son algunos de los detalles lujosos del nuevo Citroën Xantia.

EN CONTRA

▼ El sistema de seguridad *airbag* no se ofrece ni en opción; está prevista su instalación para el año que viene. En el caso de montar aire acondicionado, la guantera desaparece. Hay un segundo hueco a la izquierda del conductor.

CITROËN XANTIA



ESTABILIDAD DE PRIMERA
Gracias al eje trasero autodireccional, el comportamiento en curva no merece ninguna crítica. Además, es muy cómodo de suspensión.

bezas de gran tamaño situados en los asientos traseros.

Rivales al nuevo Citroën no le van a faltar y el Ford Mondeo es uno de los principales. El Citroën Xantia es digno sucesor del BX y tiene todos los atributos necesarios para conseguir un buen hueco en el competido segmento donde se encuadra. ○

Javier Gutiérrez
Fotos: José Antonio Díaz

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 130 CV *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.



VIRTUDES

Precio interesante
Facilidad de manejo
Motor muy elástico

RENAULT CLIO RSi
PRECIO: 1.680.000PTAS.

Rueda de repuesto expuesta
Calidades interiores
Sonoridad elevada

DEFECTOS



Renault Clio RSi

PUNTO DE UNIÓN

Después de nada menos que 24 versiones del modelo Clio, está a punto de aparecer una más llamada RSi. Catalizador, inyección multipunto, 110 caballos de potencia y un precio ajustado, son las credenciales para plantar cara a sus rivales en el mercado.

SEGÚN los responsables de mercado de Renault, el nuevo Clio es el punto de unión entre dos versiones: la RT 1.8 de 95 caballos de potencia y la 16V de 137. Si en potencia el RSi es el eslabón entre el Clio más potente y el de 95 caballos, no ocurre así con el precio. Nuestra sorpresa fue grande cuando, al observar la lista de precios de la gama Clio, descubrimos

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

que el RSi es diez mil pesetas más barato que la versión inmediata inferior, el RT, de equipamiento prácticamente igual, peores asientos y motor menos potente. La única ventaja que aporta el RT es la de existir también con carrocería de cinco puertas, dado que el RSi sólo se vende con carrocería de tres puertas. Claro que en este caso, el RT de cinco puertas se vende a un pre-

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación y bloque de fundición. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 110 CV (81 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,1 mkg (158 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,7 km/h.

DIRECCION

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. ABS: Opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con columnas tipo McPherson con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con cuatro barras, dos de torsión y dos estabilizadoras, interactivadas.

RUEDAS

Neumáticos: 175/60 RH 14. Llantas de chapa de 6 JX14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 955 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 29 km/h de promedio **10,1**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **6,5**

En conducción rápida **12,4**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **8,8**

A 140 km/h de crucero **10,5**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **8,9**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **433**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **190**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **16,9**

1.000 m salida parada **31,1**

De 0 a 100 km/h **9,4**

Recorriendo (metros) **200**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **17,5**

400 m desde 40 km/h en 5ª **19,7**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **32,5**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **36,4**

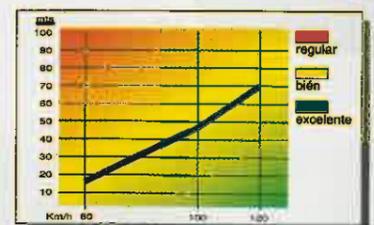
De 80 a 120 km/h en 4ª **8,8**

recorriendo (metros) **245**

De 80 a 120 km/h en 5ª **12,8**

recorriendo (metros) **359**

FRENOS

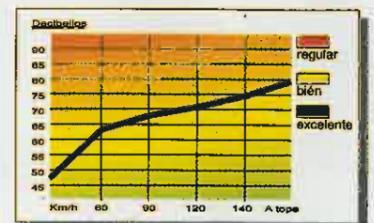


A 60 Km/h: **16,8**

A 100 Km/h: **45,1**

A 120 Km/h: **63,3**

SONORIDAD



Al ralentí: **47,3**

A 60 Km/h: **63,5**

A 90 Km/h: **67,5**

A 120 Km/h: **70,7**

A 140K m/h: **74,8**

A Tope: **79,4**

DATOS DEL COMPRADOR

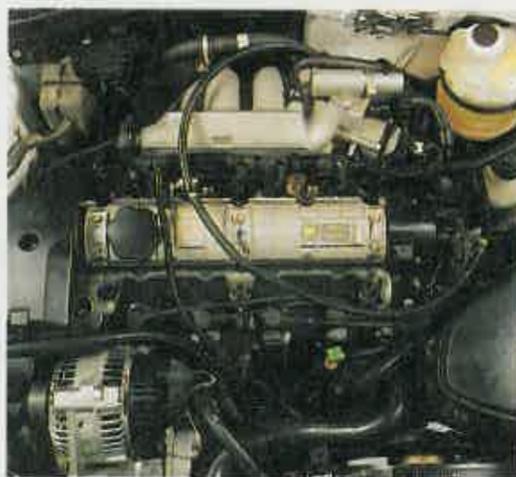
RENAULT CLIO RSI

Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.



JUGUETÓN
El nuevo Clio RSi se mueve bien por cualquier tipo de carreteras, pero es en las que están salpicadas con muchas curvas donde se desenvuelve con una agilidad sorprendente. Las llantas de aleación no forman parte de su equipo de serie.

de 1.794 centímetros cúbicos, se ha trabajado hasta conseguir la potencia de 110 caballos. Por supuesto es catalizado y la inyección es electrónica multipunto. Pero lo que realmente sorprende es su gran elasticidad. Elasticidad ayudada por un acertado escalonamiento de las relaciones del cambio, y sobre todo por el amplio espectro de utilización de la fuerza máxima del motor, que va desde las 2.000 hasta la 5.500 revoluciones por minuto. No hay duda que los 110 caballos están bien aprovechados, el RSi acelera rápidamente, pero maravilla aun más cuando le obligamos a recuperarse, puesto que lo hace con suma prontitud. Entre los defectos del motor, quizás sea su elevada rumorosidad de lo poco que podemos criticarle. En carretera se desenvuelve como un niño travieso que lo sabe todo. Pasa por zonas de curvas con el mayor desenfado y con la agilidad de un atleta. Sólo a su paso por curvas muy cerradas, las ruedas delanteras pierden algo de tracción, entonces se levanta un poco el pie del acelerador, para que la trayectoria



AUMENTO DE POTENCIA
Este nuevo motor desarrolla 110 caballos de potencia y destaca por la prontitud con la que se recupera.

cio aún mayor. Al principio creímos que se trataba de un error, pero puestos al habla con los responsables de Renault, nos confirmaron esta sinrazón y nos explicaron que, el Clio RT está enfocado para un tipo de usuario tranquilo o con responsabilidades familiares. Mientras que el RSi está más en el punto de mira de un joven inquieto y con dominio del volante.

Tengan o no razón los responsables de mercado de Renault, lo cierto es que el RSi es un coche con



DEPORTIVO DISCRETO
El frontal destaca por los faros para niebla, mientras que la parte posterior se distingue por un pequeño alerón.

más carácter y hasta más seguro que el RT. En este sentido basta con mencionar que tiene más sección de neumáticos, se recupera mucho mejor en adelantamientos y además equipa mejores frenos. Entonces, llegamos a la conclusión que, no tiene mucho sentido comprarse un coche peor y encima más caro, a no ser que se quiera un vehículo con cinco puertas.

Pero pasemos a analizar este producto, cuyo precio de lanzamiento se muestra tan favorable. El Clio

RSi presenta un envoltorio casi idéntico al 16V. Su carrocería, con parachoques y ensanchadores pintados del mismo color que el resto del coche, es identificada por dos minúsculos anagramas, sitos a continuación de los intermitentes laterales. Otras peculiaridades como un pequeño alerón trasero a continuación del techo y los faros para niebla insertados en el faldón delantero, son comunes al 16V. Aunque lo que es novedad en este Clio es el propulsor. Sobre la base del motor

siga su rumbo. La suspensión no es de las que, como se dice, «te deja sin empastes», pero resulta algo seca a su paso por zonas irregulares. Con todo, no es ni mucho menos un coche incómodo, se viaja con él por todo tipo de carreteras con soltura y celeridad, y con la seguridad añadida que proporcionan unos excelentes frenos. En el interior, se consigue una correcta postura al volante, con la ayuda de unos asientos de tipo deportivo, los cuales presentan un mullido adecuado, son largos en

AL FIN DUROS
Los asientos delanteros de este Renault son de tipo deportivo: mullido duro (poco corriente en los coches de la marca francesa), largos en su base y sujetan bien el cuerpo cuando afrontamos carreteras sinuosas.



MUCHO PLÁSTICO
La terminación, así como los ajustes interiores son aceptables, pero se abusa de materiales baratos. El volante es de tres radios y los relojes que incorpora son suficientes, aunque lo que se echa en falta es algún hueco, en la parte central, para depositar pequeños objetos.



CUIDADO CON LA CABEZA
Las plazas traseras consienten viajar con bastante holgura, pero las personas de talla alta darán con su cabeza en el techo.



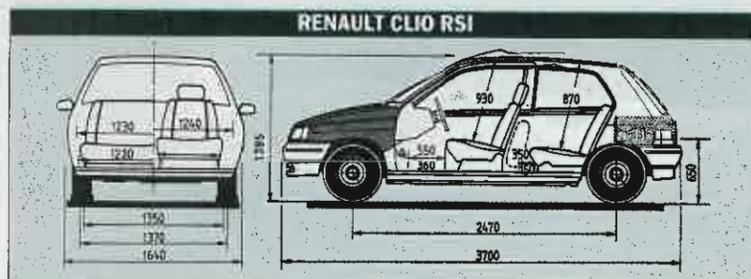
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Para los fumadores es interesante saber que disponen de la opción del techo solar eléctrico, para evacuar el humo sin que moleste el aire.
▲ Las plazas traseras incorporan dos cajones portaobjetos.

EN CONTRA

▼ La opción del antibloqueo de frenos no se puede comprar por sí sola, va en paquete junto con la dirección asistida.
▼ Existen pocos huecos para enseres en la parte delantera.



su base y sujetan bien el cuerpo en zonas viradas. Para el acelerador se ha estudiado un diseño en forma de L al revés, con el fin de facilitar, lo que se denomina en el argot de la competición, el «punta-tacón». Consiste en pisar el acelerador y el freno a la vez, para facilitar las reducciones y el uso del doble embrague, sin perder apenas tiempo. Son prácticas usadas en las carreras, pero a la hora de la verdad, lo que es el punta-tacón, no se puede efectuar en el RSi, puesto que el pedal del freno está en posición muy elevada respecto al del acelerador. Por lo demás, este Clio presenta un acabado aceptable aunque en el interior se abusa del plástico. ○

Simonetta Garlh
Fotos: Alex Blanco

FRENTE A SUS RIVALES

Hemos elegido como rivales del Renault Clio RSi nueve vehículos. Algunos como el Citroën AX y el Peugeot 106, que llevan el mismo motor, son algo menores de tamaño externo, pero tanto en precio como en potencia se aproximan al RSi. Los otros oponentes son: el Fiat Uno Turbo i.e., que es algo más caro (1.752.684 pesetas) y potente (118 caballos), y ofrece una imagen de deportivo más puro; el Ford Fiesta Mango 1.8 i 16V, con algo menos de potencia y precio, son 105 caballos por 1.572.000 pesetas, supone una alternativa interesante; El Opel Corsa GSi, que en abril será sustituido por el nuevo modelo de Corsa; El Peugeot 205 Seve, con 106 caballos y además más caro, 1.971.000 pesetas; el Rover 114 GTi 16V que se ofrece a buen precio (1.598.000 pesetas); el Suzuki Swift GTi, más pequeño de cilindrada pero con 101 caballos; y por último el Volkswagen Polo Coupé G-40, que recurre a la sobrealimentación para desarrollar 115 caballos con tan sólo 1.272 centímetros cúbicos.

OPCIONES

Aire acondicionado: 150.000 pesetas. Llantas de aleación 59.500 pesetas. ABS con dirección asistida: 224.500 pesetas. Techo deslizante eléctrico: 78.500 pesetas.

Nueva gama VW Caravelle



MUCHAS MAS POSIBILIDADES

Volkswagen tiene puestas muchas ilusiones en que el Caravelle se haga un hueco entre los monovolumen más vendidos. Su nueva gama, con un sinfín de posibilidades, puede permitirse.

La cuarta generación de Caravelle aporta numerosas novedades. Las motorizaciones que componen la gama son ahora cuatro: dos diésel y dos de gasolina. Los motores alimentados con gasoil de 1,9 litros de cuatro cilindros y de 2,4 litros de cinco cilindros, de 61 y 78 caballos respectivamente. Los de gasolina, también de cuatro y cinco cilindros, de 2,0 y 2,5 litros, con 84 y 110 caballos.

Otras novedades mecánicas son, la adopción de una caja de cambio

de cuatro marchas y el sistema Syncro de cuatro ruedas motrices. Este sistema de tracción integral, similar al que equipa el Volkswagen Passat, se puede equipar en los Caravelle con motores de cinco cilindros, tanto de gasolina como diésel.

La nueva gama Caravelle tiene distintos niveles de acabado. El más básico es el CL, al que seguiría el GL. Por encima de estos niveles hay que situar el Allstar, que con un equipamiento muy completo, resulta ideal además de para una utilización a diario, para tiempo de ocio. La máxima expresión del Caravelle son el Club Van y el Carat. El primero de estos dos está realizado en colaboración con Kamei, empresa que se encarga de hacer realizaciones especiales. Se distingue por contar con un equipamiento de lujo y está ideado para poder usarlo como oficina móvil. El Carat, por su parte, también con un magnífico equipamiento, está dirigido espe-



SUPERLUJO
En el Caravelle Club Van el equipamiento y calidad de acabado son de primera. Su equipamiento de lujo lo convierten en un vehículo exclusivo.



cialmente a empresas, pensado para que puedan trasladar a sus ejecutivos. Algo indiscutible del Volkswagen Caravelle es su elevado confort de marcha, al que contribuyen muy especialmente las suspensiones independientes a las cuatro ruedas. Además, su conducción es muy similar a la de cualquier berlina, con una postura al volante muy cómoda, que permite afrontar viajes de largo recorrido sin inconvenientes. A todo esto, si está equipado con el sistema Syncro, las posibilidades de uso aumentan considerablemente, pudiéndolo utilizar en las condiciones más adversas de pavimento. Los precios de la gama Caravelle van desde los 2.759.982 pesetas en la versión básica a los casi siete millones del Club Van. Las opciones de cambio automático aumentan el precio en 272.000 pesetas y el sistema Syncro en otras 504.000 pesetas. ○

Manuel Madrid

¡TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL VOLUMEN
Nº 2. "ROCK ESPAÑOL".

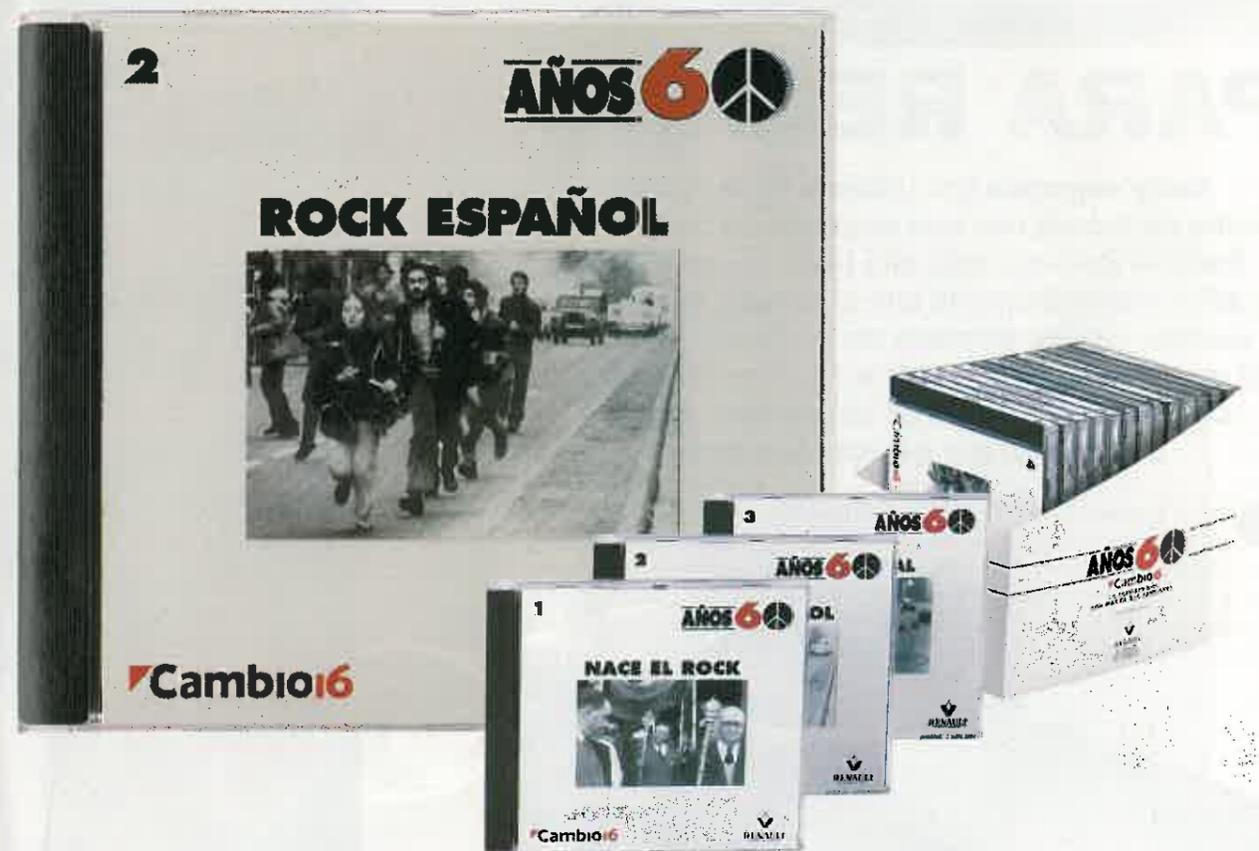
AÑOS 60 

CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Ahora con Cambio 16, la más completa colección de música de los "Años 60" en 16 volúmenes con más de 250 títulos. La próxima semana el nº 2. "Rock Español". ¿Se acuerda?. Los Pekenikes, Juan Pardo, The Finders, Bruno Lomas y los



Rockeros, Los Diablos Negros, Los Estudiantes, ... ¡Qué tiempos aquellos!

No se olvide coleccionar "Años 60" todos los lunes con el nuevo Cambio 16. Una nueva imagen, un nuevo periodismo.

Cambio 16
Es verdad.

FUERA DE SERIE

Porsche Boxster

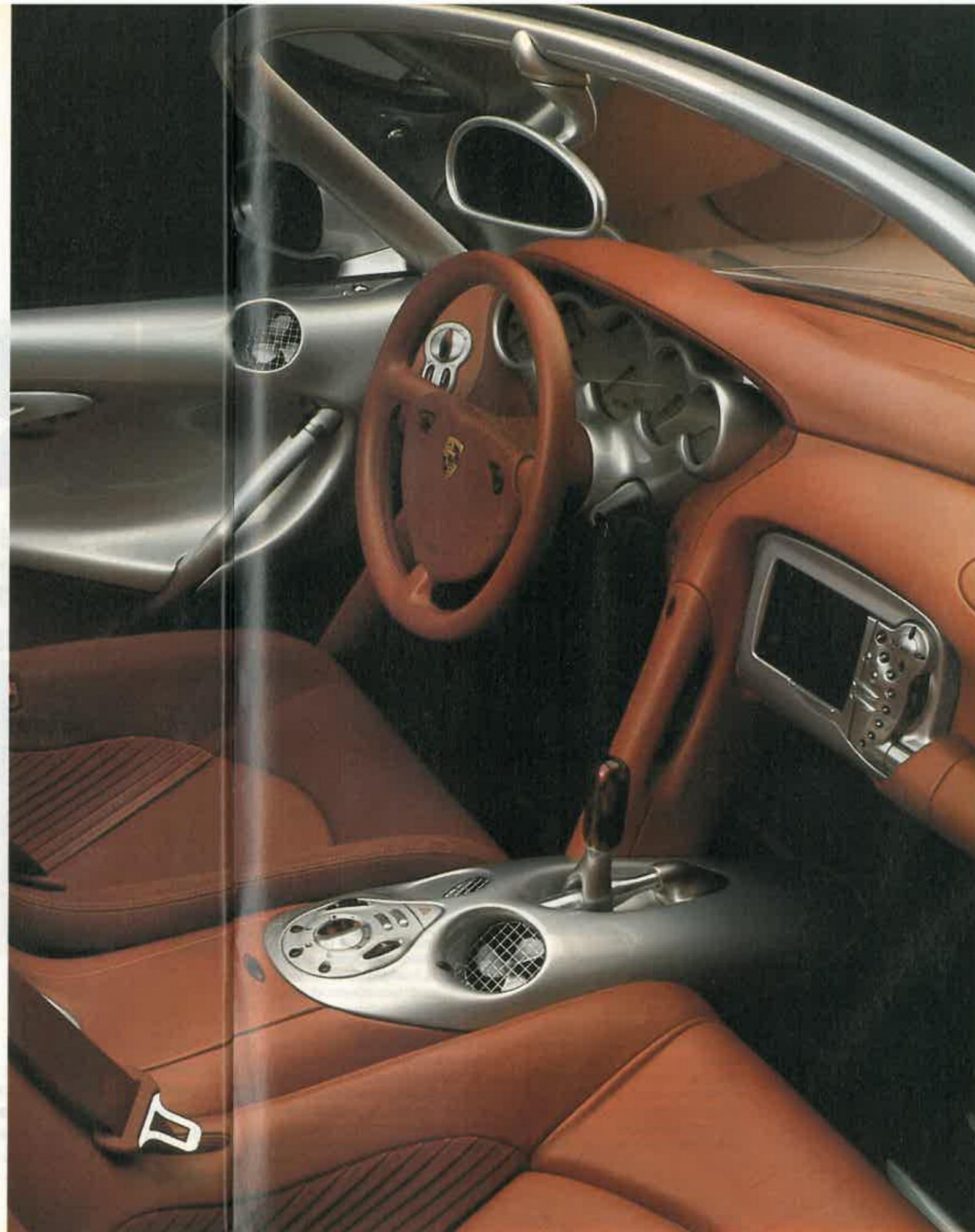
EL FUTURO ENVUELTO



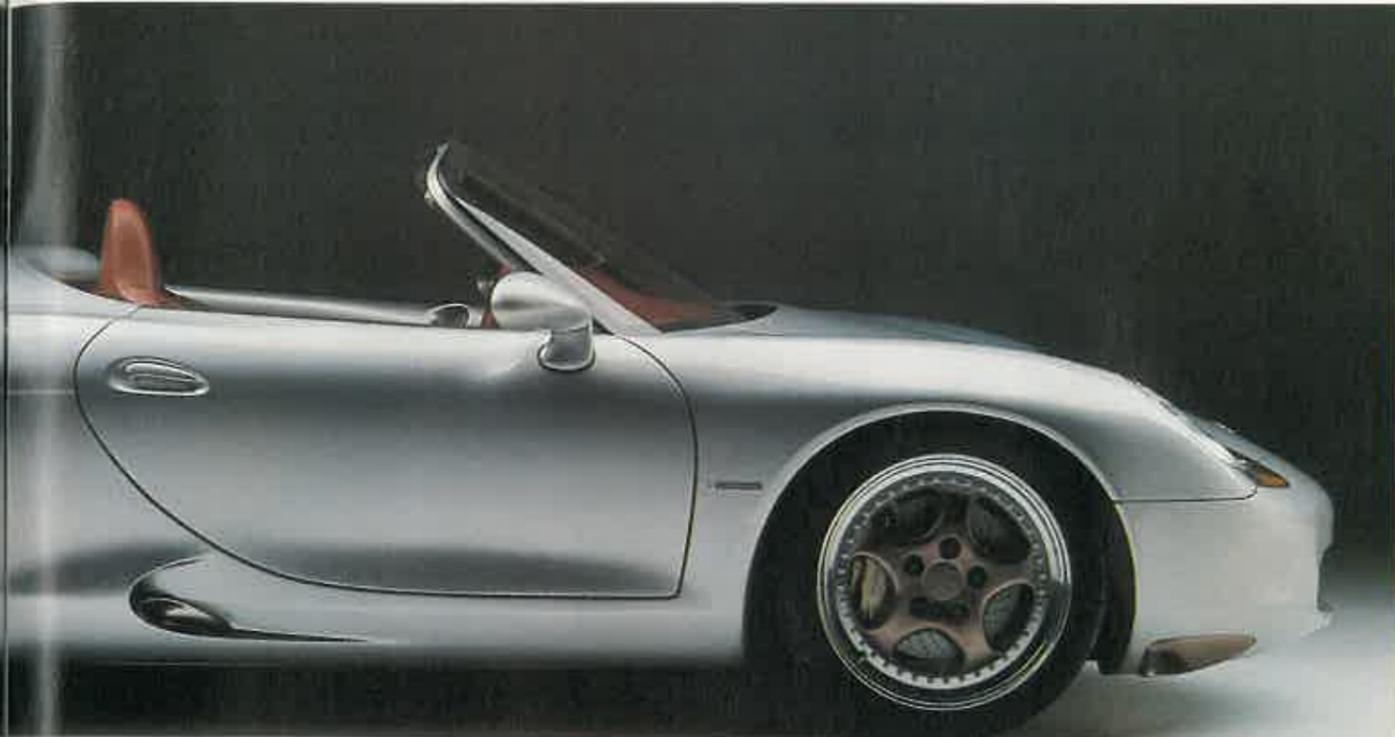
PARA REGALO

Nadie esperaba encontrarse en el pasado Salón de Detroit con una sorpresa del tamaño del Porsche Boxster, más aún teniendo en cuenta la difícil situación por la que atraviesa, desde hace muchos meses, la marca de Stuttgart. Porsche ha querido hacer un regalo a sus incondicionales, casi una declaración de intenciones de cara a un futuro que esperan sea mejor.

POR el momento el Boxster no es más que lo que se vio en Detroit, un «coche concepto» que ni siquiera tiene motor, pero algo tendrán en la cabeza en Porsche cuando se han decidido a crearlo, más aún teniendo en cuenta que un deportivo medio es imperativo para la marcha de la empresa. Y no cabe duda que su



TRADICIÓN Y REVOLUCIÓN
El precioso habitáculo del Boxster conjuga ambos términos a la perfección. Harm Lagaay ha pensado ante todo en los pasajeros a la hora de diseñarlo. El resultado es muy brillante.



diseñador Harm Lagaay ha tenido bien presente esa premisa a la hora de coger lápiz y papel y crear un coche tan bello como el Boxster. Tan mentalizado ha estado a la hora de dibujarlo que se ha basado en la historia de la marca para dar vida a un vehículo que entronca a la perfección con aquellos deportivos de los años cincuenta representados por el Porsche 550 Spider de motor central. Se trata, por lo tanto, de la prefiguración real de lo que, en un futuro no muy lejano si la situación de la empresa lo permite, será el deportivo barato que todos los pors-

SENSUAL
Bello en extremo, el Boxster se ha definido en base a unas líneas puras, a unas formas sensuales que se obstinan en recordar la historia de Porsche, y a unas soluciones aplicadas con inteligencia.

chistas esperan y que, a decir de muchos especialistas consultados, debería costar menos de seis millones de pesetas.

El Porsche Boxster se caracteriza por su extremada belleza de líneas, esa belleza que sólo los coches de hace decenas de años conservan y que se ha mantenido y mejorado en esta última realización de Porsche. Belleza en suma que, junto con la sorpresa, le convirtieron en la estrella indiscutible del Salón de Detroit, a pesar de ser un modelo de ultramar para los visitantes americanos, y en el centro de todos los comenta-

rios y conversaciones posteriores a la muestra estadounidense.

Su definición roadster puede parecer demasiado exclusiva para que de ella se materialice un nuevo producto con la finalidad de conquistar mercado, pero teniendo en cuenta la rabiosa actualidad que viven ese tipo de vehículos y lo acertado de sus líneas, de su estilo, convierten al Porsche Boxster en un vehículo particularmente irresistible.

En una detallada observación del diseño del Boxster se aprecia indefectiblemente lo inteligente que ha sido Lagaay mezclando los estilos;

típicamente Porsche. Si en conjunto evoca de forma inequívoca al 550 Spider, desde sus diversos ángulos se constatan parecidos que van desde el 911 al 959. Incluso en su instrumentación se produce un efecto parecido. Un tamaño contenido (4,15 metros de longitud), líneas puras, formas sensuales obstinadamente Porsche, soluciones de ayer aplicadas con gran imaginación hoy y ese innegable aire de familia ha-

cen que el Porsche Boxster, aun no pudiendo rodar, desate las pasiones más encendidas de los incondicionales de la marca y de los que no lo son pero aprecian lo bello, lo imaginativo y lo bien hecho por encima de todo. Y Harm Lagaay ya ha demostrado en Porsche su capacidad de creación. ¿Se acuerdan ustedes de ese espléndido Porsche Panamericana de 1989?

Todos los elementos del Porsche

TECNOLOGÍA
Los más innovadores elementos técnicos están al servicio del conductor del Boxster, desde sistema de navegación (con televisión y vídeo) hasta su sistema de alta fidelidad y un terminal telefónico.

Boxster se han utilizado inteligentemente para conformar su inconfundible estilo, y las soluciones adoptadas en él, están muy por delante de lo que está al uso en nuestros días. A pesar de su contenido tamaño cuenta con una distancia entre ejes suficiente para alojar el habitáculo para dos personas y el motor, tras los asientos y por delante del eje posterior. Así, ese habitáculo se encuentra bastante adelantado con respecto a lo que es normal. Apenas existe voladizo trasero pero sin embargo, tradición obliga, su morro es muy prominente y deja bien pa-



LA HISTORIA SE REPITE
El diseño tradicional de los productos Porsche de siempre ha sido muy tenido en cuenta por Harm Lagaay, y así el Boxster entronca con aquellos Spider 550 de los años cincuenta y con el 911 y el 959.

tente los rasgos característicos de la marca desde que nació allá por el año 1948. Hay que destacar lo bien que se encajan en la silueta y en el estilo del coche elementos tan necesarios como las tomas de aire o el tubo de escape; situado en el centro de la zaga, lo que la caracteriza de una manera tan exclusiva como llamativa.

Otro detalle llama la atención en la preciosa carrocería plateada del Boxster. Son sus luces. Basadas en el sistema de superficies complejas cuentan con dos faros bajo una misma óptica, elipsoidal. Detrás los



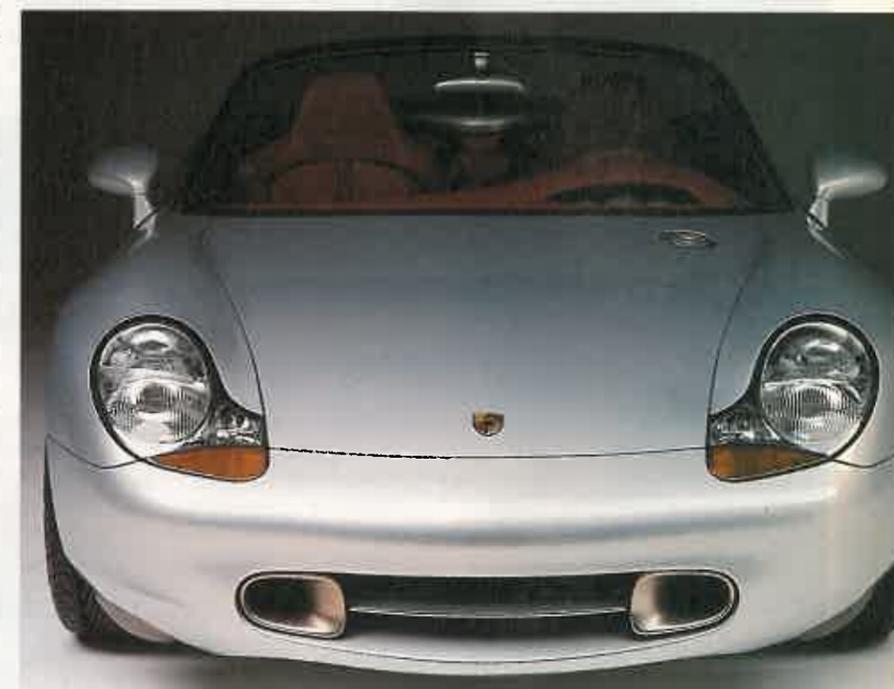
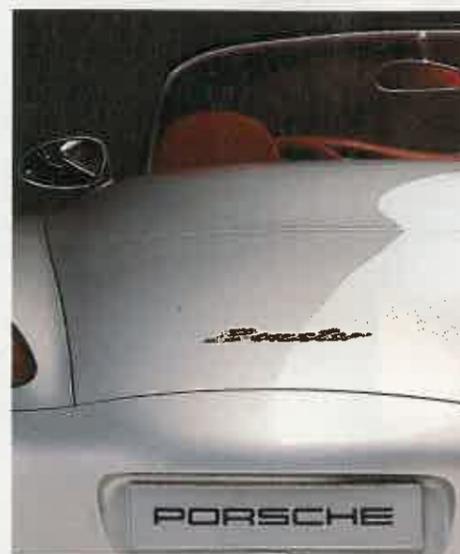
grupos ópticos no utilizan bombillas de incandescencia sino diodos de alta luminosidad.

En el habitáculo del Boxster, Harm Lagaay ha tenido muy en cuenta las necesidades de conductor y pasajero, mientras el primero dispone de un asiento que envuelve completamente al cuerpo y las piernas; el segundo disfruta de una gran amplitud y se ve rodeado de infinidad de huecos para poner las más insospechadas cosas. Uno de esos huecos, con cierre de cremallera, sirve para ocultar una cazadora diseñada a juego con el coche. Si

FUERA DE SERIE



LUCES Y SOMBRAS
Tras el precioso volante con airbag y remates de carey asoma un cuadro de instrumentos poco usual. Los dígitos de las tradicionales esferas están grabados en el cristal para evitar sombras.



esa instrumentación combina lo tradicional con lo revolucionario, de absolutamente novedoso en la marca es el hecho de que

el coche, en su conjunto, es revolucionario, más todavía lo es su instrumentación. Los dígitos de sus diferentes esferas están grabados en el cristal, y su iluminación se realiza desde atrás; realizándolos sin que se produzcan sombras ni brillos molestos para el conductor. Y todo ello en el más clásico estilo Porsche de siempre, pues en cinco esferas se encierra toda la información. Pero si

exista, en la parte central del salpicadero un completo sistema de navegación que incluye sintonizador de televisión y vídeo. No faltan tampoco ni un avanzadísimo sistema de alta fidelidad con lector de Compact disc ni un terminal telefónico.

Su equipamiento es impresionante, con detalles propios de un vehículo de la «guerra de las galaxias» para la ventilación (a base de pe-

FAROS MUY ESPECIALES
El prominente morro del Boxster contiene algo muy especial, su sistema de luces, de superficies complejas con dos faros por cada óptica. La gran entrada de aire aporta personalidad.

queños y múltiples ventiladores). Ese equipamiento se completa con dos maletas especialmente diseñadas para ajustarse como un guante a la zona posterior de los asientos. Y como detalle de elegancia suprema sus interruptores, e incluso los logotipos «Boxster» son de carey.

Como vehículo de futuro, se adecúa perfectamente al medio ambiente y sus piezas son reciclables. La seguridad, por último, se ha tenido muy en cuenta. Además de dos «airbag» incluye múltiples refuerzos para la absorción de impactos. ○

Galtier/Leguevaques Ass.

Ferruccio Lamborghini

ADIOS A UN CESAR

El espíritu emprendedor de Ferruccio Lamborghini fue una demostración de la capacidad creativa latina, jamás se amedrentó frente a nada ni a nadie. Su único rival: el dinero.

EN los primeros albores de paz de la postguerra, el ingenio era el patrimonio más apreciado, ya que bienes materiales no existían o eran tan pocos que no se podían cuantificar. Desafiar con una idea brillante aquel desierto italiano llamado paz, era menester de unos pocos elegidos, a los que la naturaleza había dotado a su libre albedrío, del escaso don del valor empresarial: Ferruccio Lamborghini, era uno de ellos.

Su aspecto corpulento, con rasgos nobles y desafiantes, lo convertían en el arquetipo del «emiliano sanguigno», amante de la cosas buenas de la vida, desconocedor del miedo, acostumbrado a convivir con la impenetrable niebla de la «bassa emiliana».

Había nacido en la pequeña localidad de Renazzo di Cento, localidad situada a pocos kilómetros de Ferrara, que por razones históricas había presenciado el paso de romanos, hunos, longobardos, e incluso de Giuseppe Garibaldi.

De la idiosincracia de la gente a la que pertenecía, y de la riqueza agrícola de su tierra, Lamborghini sacó el punto de partida de una trayectoria empresarial que le hizo pasar a la historia.

El primer acierto dio comienzo con

la idea de reconstruir motores de vehículos bélicos, y ensamblarlos en viejos tractores. Con esta actividad logró poner a flote la fábrica de maquinaria agrícola propiedad de su padre, y al ver la calidad de sus productos reciclados, alcanzó un ritmo de producción de casi ciento cincuenta motores diarios.

Desde sus primeros pasos como empresario, Ferruccio Lamborghini destacó no sólo por sus aciertos comerciales, sino también por las ideas disparatadas que se le ocurrían. Además, su filosofía empresarial se basaba en reinvertir todas las ganancias, para propiciar la concesión de créditos que hicieran posible la diversificación de sus negocios, y la puesta en marcha de nuevas ideas.

Los que le conocían, afirman que vivía bajo el síndrome del desafío. Demostrar al mundo que él sabía hacer bien lo que otros hacían mal, se había convertido en una obsesión, que gracias a su tenacidad, siempre se convertía en realidad.

En cierto modo, la fábrica de tractores fue lo único que Ferruccio heredó de su familia, y su quehacer consistió en evolucionar algo ya existente, hasta situar la Lamborghini Trattori entre las marcas más prestigiosas del sector, con la característica de que por primera vez en la historia, se había prestado un especial cuidado a la parte es-

EL HOMBRE Y SU CREACIÓN
Sin lugar a dudas el Miura fue el coche que consagró a Lamborghini en el mundo del automóvil.



COMENZO CON LOS TRACTORES, VIVIO CON LOS COCHES Y SE RETIRO CON EL VINO.



SUS ÉPOCAS

Los tractores y los quemadores le permitieron hacer realidad el gran sueño de su vida: Los coches superdeportivos. Con pocos modelos demostró al mundo su capacidad creativa y su espíritu emprendedor. La venta de Lamborghini a Chrysler significó el fin de su sueño. Aquel apretón de manos con Lee Iacocca estuvo cargado de una amargura indecible. Los últimos años de su vida transcurrieron entre los viñedos de la Umbría y el vino que le acompañó hasta el día del adlós.



tética en una maquinaria agrícola. Con los primeros conatos del milagro económico italiano, allá por los comienzos de la década de los sesenta, el gasoil y los aceites pesados cobraron protagonismo frente a las fuentes de energía clásicas como el carbón y la electricidad. El desarrollo de la industria precisaba optimizar la poca energía disponible, y los quemadores italianos de hidrocarburos, no podían competir con los de origen sajón.

Aquello empujó el espíritu desafiante de Lamborghini a convertirse en constructor de quemadores. En el plazo de tres años, los productos de la Lamborghini Bruciatori se situaron entre los de más calidad y mejor rendimiento del mercado. El gran acierto de Ferruccio, fue el de incorporar la más moderna tecnología con el respaldo de la electrónica. En el sector de la panificación, sus quemadores acabaron por ser los más económicos, fiables, y carentes de residuos, de cuantos les hacían la competencia.

Los éxitos comerciales derivados de los tractores y de los quemadores, situaron a Lamborghini en una posición económica saneada, tanto en el aspecto empresarial, como en el personal. Aunque su vocación era la de emprendedor desafiante, la gran pasión de su vida, como buen emiliano, eran los coches, y concretamente aquellos automóviles rojos que se fabricaban artesanalmente en Maranello. Si por una parte admiraba la belleza agresiva de los Ferrari, por otra no podía esconder su admiración por el Commendatore Enzo, que como él, había comenzado en los difíciles años de la postguerra, y se había convertido en el heredero del mito creado por Ettore Bugatti.

Con una sana envidia, Lamborghini disfrutaba a diario de dos coches del Cavallino: un 410 Super America, y un 250 GT,



ambos de color rojo. Si por una parte le gratificaba ser un ferrarista en potencia, por otra, no soportaba los continuos problemas mecánicos que le planteaban. Y en cierta ocasión comentó: «Tengo dos Ferrari para tener siempre uno disponible; a pesar de eso, hay semanas que me veo obligado a pedir un coche de la empresa, siempre están rotos».

Desencantado por la calidad de sus Ferrari, decidió hablar personalmente con el Commendatore para pe-

dirle explicaciones. Al contrario de como hubiese actuado él en un caso similar, Lamborghini se encontró con la desagradable sorpresa que su admiración por Ferrari se desplomó al escuchar el tono despreciativo con el que le habló. Según contaba, la conversación se desarrolló en el siguiente tono: «Mire usted, es la primera vez que alguien se queja de mis coches, probablemente no están hechos para ser manejados por fabricantes de maquinaria agrícola; están

destinados a manos delicadas que los sepan entender. Créame, siento mucho lo suyo, pero no son mis coches el problema».

El tono vejatorio del Commendatore fue el detonador del instinto competitivo de Ferruccio Lamborghini. De inmediato puso en marcha el proyecto de construir los mejores coches deportivos del momento, y poco le importó hipotecar totalmente sus saneadas empresas así como endeudarse desmesuradamente.

¡QUÉ COCHE!
Si el modelo Espada fue un símbolo de elegancia, el prototipo Marzal representaba su interpretación sideral.



EL COMIENZO
Del modelo 350 se fabricó la versión GTV y más tarde la GT. Fueron los primeros pasos de un camino glorioso.



De nada sirvieron las trabas puestas por otros fabricantes italianos, para hacer naufragar la ambición del arrollador Ferruccio, que ya a priori se perfilaba competitiva y peligrosa. En la primavera de 1961, en la localidad de Sant'Agata Bolognese, a escasos cincuenta kilómetros de las fábricas de Maserati y Ferrari, se ponía en funcionamiento la Lamborghini Automobili; entidad automovilística destinada a satisfacer el orgullo de su fundador, para demostrar al intocable Commendatore que, un ferrarista fabricante de tractores, era capaz de hacerle la más descarada de las competencias.

En 1963 salió a la luz el primer coche Lamborghini; se trataba de un deportivo carrozado por Scaglione, bautizado con el nombre de Lamborghini 350 GTV, dotado de motor con doce cilindros en V y tres litros y medio de cilindrada, capaz de hacerle alcanzar los doscientos ochenta kilómetros por hora. Incluso, de aquel primitivo modelo cuya línea estética y aerodinámica levantaron polémicas, se llegaron a construir cinco unidades descapotables destinadas al mercado estadounidense.

Aquel primer coche, acuciado por múltiples problemas de juventud, no pudo rivalizar con sus rivales del Cavallino, y rápidamente hubo que dar paso a la versión 350 GT, equipada con motor de cuatro litros. Sin embargo, el espectro de Ferrari seguía latente en la mente de Lamborghini, y todavía le tenía reservado un último disgusto.

En una reunión de ferraristas, convocada por Ferruccio Lamborghini en

el restaurante «Panazza», con el propósito de demostrarles la superioridad de su automóvil, ocurrió que el 350 GT era tan largo y giraba tan poco, que no pudo maniobrar en el diminuto aparcamiento, y todos los invitados hicieron uso de lo ocurrido para ridiculizarle, y poner en evidencia la superioridad de sus Ferrari.

De aquella vejación, nació la idea de un coche revolucionario tanto en el aspecto estético como en la estructura mecánica. Lamborghini aceptó un proyecto futurista de Bertone rechazado por Ferrari, contrató técnicos de primera fila entre los cuales estaba Giotto Bizzarrini, ex Ferrari, y sin miramientos se endeudó hasta extremos insospechados para hacer realidad un modelo singular: el P 400 Miura, que además de distinguirse por la línea estética insólita, ostentaba el motor central transversal de doce cilindros y trescientos cincuenta caballos de potencia.

Con la aparición del Miura, el nombre de Lamborghini se vio proyectado al más alto nivel. En realidad se trataba de un coche tan complicado y tan mal terminado como cualquier Ferrari, con el agravante de conllevar los mismos problemas mecánicos, además de tener una estabilidad discutible. Sin embargo, su concepto y su belleza abrió una nueva página en la historia del automóvil.

A la versión P, siguió la S, que estuvo en producción desde 1969 hasta 1971, que entre otros retoques, disponía de veinte caballos más de potencia. Con el modelo SV se alcanzó la máxima expresión del Miura, cuyo motor en la última evolución llegó a dar trescientos ochenta y cinco caballos. En 1972, la saga de los Miura finalizó con un total de seiscientos sesenta y cuatro unidades en total.

La euforia comercial y el gran prestigio que representó el Miura, hicieron viable la creación de otros mode-

los, entre los que figuraba el elegantísimo Espada y el prototipo futurista Marzal. Al mismo tiempo, los costos de la construcción artesanal fueron minando las ilusiones de Lamborghini, y los modelos menos exclusivos como el Islero y el Jarama, enfocados a subsanar las ventas por su carácter polivalente, no lograron sanear las arcas de Ferruccio Lamborghini.

10 AÑOS INOLVIDABLES

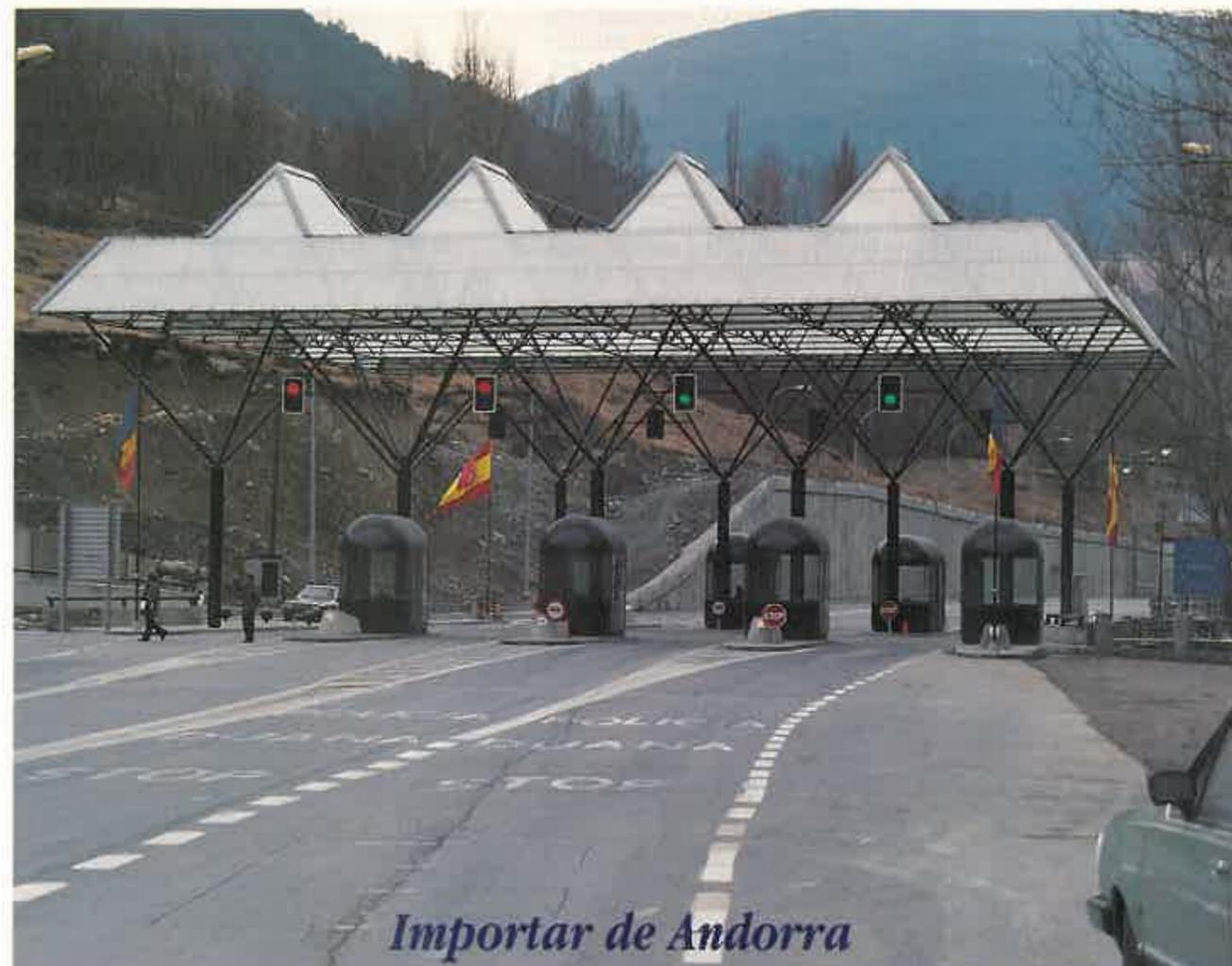
Su aventura automovilística había durado justamente una década, a lo largo de la cual, había logrado la mejor parte en la batalla estilística contra Ferrari, sin conseguir arrebatarle la tecnología ni la tradición. Sin lugar a dudas, el éxito del orgullo de Lamborghini había despertado a su alrededor las simpatías más profundas y envidias perniciosas. Si por una parte contaba con amigos sinceros de la talla de Giovanni Agnelli, «l'avvocato» magnate de la Fiat, por otra, muchas personas buscaban con sigilo la forma de ahogar económicamente a Ferruccio Lamborghini.

En la primavera de 1970, recibió la negativa del gobierno colombiano a un pedido de quinientos tractores, y eso, representó la puntilla. Después de enredadas peripecias bancarias, vendió su pequeño imperio a un grupo financiero suizo, bajo cuya gestión se realizaron el Countach, el Urraco, el Jalpa y el mastodóntico LMA.

A la edad de cincuenta y tres años, Ferruccio Lamborghini se refugió en su finca de Panigarola, ubicada en el corazón del verdor de la Umbria, a orillas del río Tasimeno. Ahí, con la serenidad de un César cansado, se convirtió en un sencillo viñador que paseaba su soledad por entre las cepas, acariciaba los racimos igual que lo hacía con sus coches, y su vino le acompañaba en el atormentado viaje del recuerdo.

La fatalidad de una isquemia cerebral, hizo que los restos de Ferruccio Lamborghini emprendieran camino de la sepultura en Renazzo di Cento, su pueblo natal. Mientras, unos malhechores entraban en su villa de Panigarola, y se apoderaban de todos sus objetos personales más queridos. Lo único que no pudieron llevarse fue su tesón, que reposa custodiado en cada uno de los Miura, que a partir de ahora, parecen haberse quedado sin alma.

Gigi Corbetta



SE ACABARON LAS GANGAS

Comprar un vehículo en Andorra ha dejado de ser una opción con ventajas. Impuestos, corretajes, seguros y quebraderos de cabeza son los ingredientes de un negocio no tan redondo como se podría pensar en un principio.

CUANDO nos asomamos a los escaparates de las tiendas de coches y motos en Andorra la tentación es muy fuerte. Los automóviles, ya sea de primera o de segunda mano, brillan bajo la luz fluorescente y sus precios parecen brillar aún más. Pero no se deje llevar por la emoción. No sólo no lo va a tener tan fácil para hacerse con uno de estos vehículos sino que, si hace las cuentas, descubrirá que el negocio no es tan redondo.

Pero analicemos algunos ejemplos de las «gansas» andorranas. Un Renault 21 TXE, de 1989 con 84.000 kilómetros se puede adquirir

en un concesionario de la firma francesa por 950.000 pesetas. Un coche de características similares cuesta en España 1.210.000 pesetas, según las valoraciones de coches usados de Ganvam que recoge esta publicación.

Pero, además, deberá matricular el coche en España si no es usted residente en Andorra. El vendedor estará dispuesto a sellarle un recibo por debajo de lo que haya pagado (no está cometiendo ningún delito, ya que los comerciantes andorranos no están obligados a declarar sus beneficios) y así la factura bien puede ser por unas

800.000 pesetas, aunque no le servirá de mucho porque Hacienda tiene su propia valoración, que será la que use en caso de duda. Sobre aquella cantidad, en la aduana le cobrarán el 15 por ciento de IVA (120.000 pesetas) y, sobre la suma total del precio del vehículo y del IVA, debe añadir un 13 por ciento de la tasa de matriculación.

A estas alturas, el coche -sobre factura- ya se le habrá puesto en 1.039.600 pesetas, pero no se le olvide apuntar las 150.000 pesetas que no ha declarado, con lo que de su bolsillo habrán salido ya 1.189.600. Pero aún no han termi-

RAINIERO DE MONACO INAUGURO EL GP DE F1 DE 1967 A LOS MANDOS DE UN ESPADA.

nado los pagos. También deberá abonar una tasa andorrana que incrementa la cuenta en 5.000 pesetas y, además, el seguro de Responsabilidad Civil (60.000 pesetas) que sólo le servirá para poder sacar el vehículo del pequeño país pirenaico, y tendrá que renovar al cambiar las placas en un plazo no superior a tres meses. Si el conjunto de estas operaciones se las encarga a un agente de aduanas, cuente con

1987 con 160.000 kilómetros tenía un precio de 950.000 pesetas (1.220.000 pesetas en España), igual que el Renault 21 TXE, por lo que se le puede aplicar la misma retahíla de gastos y quebraderos de cabeza que se especificaban anteriormente.

Los vehículos nuevos tampoco son una ganga. Los propios ciudadanos andorranos son los que se están echando hacia atrás. «En lo



EL OCASO DE UN MERCADO
El aislamiento fronterizo, como país no comunitario, le está poniendo las cosas muy difíciles al Principado de Andorra. Una amplia oferta en el mercado de vehículos nuevos y usados queda deslucida por la complejidad y alto coste de su importación a España.



una media de 35.000 pesetas de corretaje. Finalmente, el coche, del que su vendedor no le da ninguna garantía, al contrario de lo que suele ocurrir en los concesionarios oficiales españoles, le habrá costado 1.289.600 pesetas: 80.000 pesetas más de lo que le costaría en España, según la valoración media, que en estos momentos no es real, ya que la crisis está haciendo bajar día a día los precios de los coches de segunda mano.

El resultado es casi idéntico con otros turismos, en este caso un BMW que estaba en exhibición en el concesionario oficial de la marca alemana. El modelo, un 320i de

que va de año -asegura Francesc Caballol, presidente del Automóvil Club de Andorra- las matriculaciones han descendido un 35 por ciento. Es verdad que se está notando la crisis. Además, en los turismos usados se ha caído un mercado tradicional como era el del comprador africano, a causa de la imposición del seguro por un año por parte del gobierno del Principado».

Véanse dos ejemplos. Un BMW 325i coupé con todo tipo de extras se puede adquirir por 4.630.000 pesetas. Ese coche, con el mismo equipamiento, en un concesionario oficial de BMW en España lo consigue por 5.665.000 pesetas.

Para importarlo como usado e intentar «ahorrarse» parte de los impuestos debería encontrar a alguien en Andorra que aceptara matricularlo a su nombre para luego «revenderse». Pero ha de tener en cuenta que un coche sólo es aceptado por las autoridades españolas como de segunda mano cuando tiene un mínimo de 3.000 kilómetros y tres meses de antigüedad.

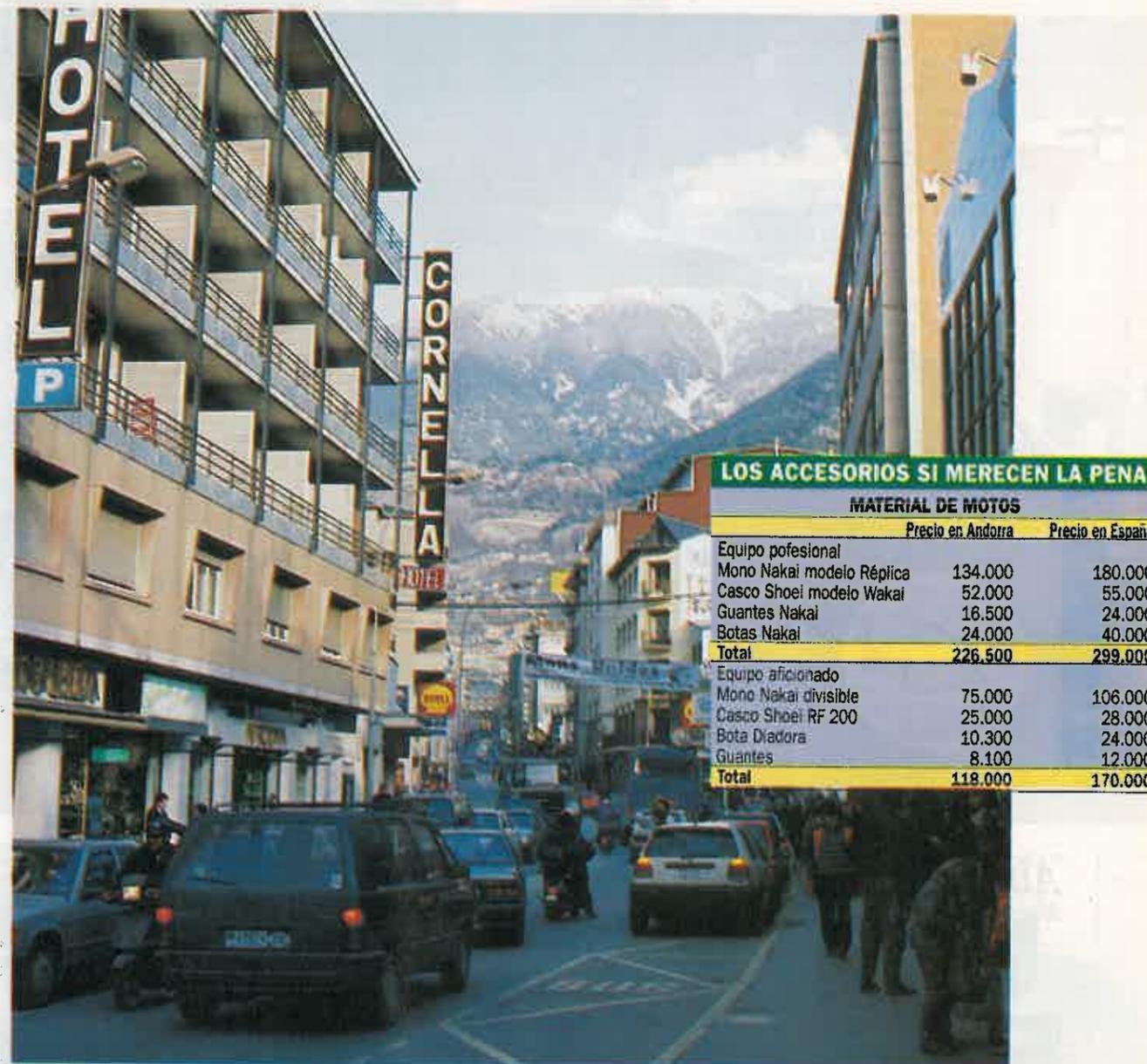
Los impuestos, que también incluyen el IVA aunque sea una operación entre particulares, en este caso, se podrían calcular sobre la base de 4.000.000 de pesetas. Aún así, el resultado es disuasorio: el coche le costaría alrededor de 5.900.000 pesetas: ¡Doscientas treinta mil pesetas más que en España, por un coche usado a precio de nuevo, más el desplazamiento, la gestión y la ausencia de garantías por parte del vendedor.

Todas estas operaciones tienen el agravante del sistema de pago. Desde un punto de vista legal, ningún español está autorizado a sacar del país más de un millón de pesetas sin el permiso previo de las autoridades monetarias y, por otra parte, la posibilidad de conseguir un crédito en un país extracomunitario son prácticamente nulas, aunque esté dispuesto a pagar intereses por encima del 20 por ciento.

Donde sí le pueden salir los números algo mejor es en los accesorios. Equipos de Hi-Fi, llantas de corte deportivo, neumáticos, alarmas, etcétera, sí merecen la pena un viaje hasta el Principado, siempre y cuando sea lo suficientemente prolongado como para que tenga tiempo de volver con el equipo instalado, pues de lo contrario, los costes de esta operación en España es posible que le desbaraten nuevamente las cuentas. Tampoco olvide que en ocasiones la garantía del fabricante emitida en Andorra no es reconocida por los concesionarios afincados en la Península.

Diferente es el caso de otros «caprichos». En este apartado los más favorecidos son los motoristas. Cualquier aficionado a las dos ruedas puede ahorrarse una buena cantidad de dinero si sabe comprar; eso sí, tomando antes buena cuenta de los precios y los descuentos que puede conseguir en España.

Una vez hecho eso puede irse a



LOS ACCESORIOS SI MEREcen LA PENA

MATERIAL DE MOTOS

	Precio en Andorra	Precio en España
Equipo profesional		
Mono Nakai modelo Réplica	134.000	180.000
Casco Shoei modelo Wakai	52.000	55.000
Guantes Nakai	16.500	24.000
Botas Nakai	24.000	40.000
Total	226.500	299.000
Equipo aficionado		
Mono Nakai divisible	75.000	106.000
Casco Shoei RF 200	25.000	28.000
Bota Diadora	10.300	24.000
Guantes	8.100	12.000
Total	118.000	170.000

Andorra. Allí un mono Nakai, modelo Réplica, con guantes y botas de la misma marca y modelo, más un casco Shoei modelo Wakai le costarán unas 226.500 pesetas. Esos mismos artículos en nuestro país sumarían 300.000 pesetas. Un equipo un poco más básico (Mono Nakai Divisible, Casco Shoei RF 200, botas Diadora y guantes) se pone en Andorra en 118.400 pesetas. En España cuesta 168.000.

«Es verdad -admite Rafael Amat, presidente del Moto Club de Andorra- el mercado está en retroceso excepto en la cuestión de accesorios. Incluso el mercado de segunda mano, que es muy amplio, se en-

cuentra con serios problemas. Primero la moto debe estar homologada en España y luego hay que pagar los impuestos como sucede con los coches».

Así pues, no todo lo que reluce en los escaparates de Andorra es tanta ganga como puede parecer. Pero en algunos artículos sí ofrece algo que muchas veces no se encuentra en España. Hay equipos de autorradios que no se comercializan aquí. En ocasiones, determinados monos o cascos de motoristas no están en existencia y hay que esperar que los importen bajo encargo para poder adquirirlos. «No hemos notado caída en la venta de acceso-

rios para motos y motoristas -asegura el propietario de Auto Moto Racing, Patrick Maurel- es más, estamos vendiendo muy bien incluso asientos especiales para deportivos y 4x4. Tenemos los mejores, los Recaro, que cuestan desde 40.000 hasta 250.000 pesetas... y es que en muchas ocasiones los vienen a buscar aquí porque no los encuentran en España».

En fin, Andorra ya no es un «chollo» pero puede seguir siendo una especie de paraíso para los caprichosos que además, si tienen ojo, pueden ahorrarse unas pesetas. ○

Texto y Fotos: Juan Gómez



Alternativas de hoy y mañana

UTOPIA Y REALIDAD

Ecología y seguridad son dos temas que preocupan cada vez más. Naturmóvil ha querido recoger las teorías más actuales junto a las tendencias de futuro, utopías que con el tiempo serán realidad.

UN amplio programa de conferencias y una pequeña exposición han constituido la primera edición de Naturmóvil, una reunión organizada para analizar el futuro de los medios de transporte y su infraestructura bajo el prisma de la seguridad y la ecología.

Ni que decir tiene que el automóvil en todas sus facetas tiene mucho que aportar al futuro de los me-

dios de comunicación y por eso la mayor parte de los fabricantes nacionales estuvieron presentes en la muestra, unos interviniendo con ponencias o participando en las mesas redondas, a la búsqueda de soluciones, y otros también, los menos, exponiendo sus productos de futuro, como el llamativo Twin de Opel, un coche con dos motores: gasolina y eléctrico, los 106, 205 y



BUSCANDO SOLUCIONES

El Twin de Opel, el coche solar de Swatch y los eléctricos de Peugeot eran parte de una exposición que se complementó con un amplio programa de conferencias, que se abrió con la intervención de Muñoz Medina, director general de Tráfico.



1 SIMPOSIUM TECNOLOGIA Y SEGURIDAD EN EL FUTURO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTES

J-5 eléctricos de Peugeot o el Seat Toledo Eco. Además, en la reducida exposición, junto con los stands de otros medios de transporte, destacaba el vehículo solar de Swatch y los programas informáticos de prevención y análisis de accidentes, realizados por la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid.

Pero la parte más importante de Naturmóvil fue el *simposium*. Destacados especialistas, entre los que se encontraban los presidentes de Mercedes Benz España, Fiat Ibérica, General Motors y Mitsubishi, así como representantes de Peugeot Talbot y Seat, hicieron un análisis sobre la seguridad y el medio ambiente en todos los medios de transporte, quedando clara la necesidad de producir vehículos cada vez más ecológicos y seguros, campos en los que están trabajando todos los fabricantes de automóviles ya que, como apuntó en su disertación Paolo Annibaldi, presidente de Fiat Ibérica: «La industria automovilística sabe perfectamente que en

los próximos años la batalla de la competitividad se librará, en gran medida, sobre el terreno de la seguridad y el medio ambiente». Por su parte, el presidente de Mercedes, Carlos Espinosa de los Monteros, aseguró que se tiende a construir vehículos cada vez más inteligentes que ayuden al conductor a suplir posibles errores que puedan desencadenar accidentes, mientras que Ángel Perversi, presidente de General Motors España, destacó la necesidad de unas directrices claras para aunar todos los esfuerzos en una misma dirección y llevar a cabo acciones eficaces para la conservación medioambiental.

En el tema de la seguridad mucho tenía que aportar Miguel María Muñoz Medina desde su perspectiva de director general de Tráfico. Según Muñoz Medina no existe otro fenómeno social que cause tantos muertos -casi seis mil según los datos provisionales de 1992- como el tráfico; aseguró que la solución debe partir de la sociedad, ya que el factor humano -para el director de tráfico- es el aglutinante de todas las causas y la Seguridad Vial es la asignatura pendiente de los españoles. Muñoz Medina reconoció que están llevando una política dura y

RUEDAS VERDES
Michelin estaba presente con sus neumáticos verdes, nombre que reciben por su proceso de fabricación.



represiva que está produciendo un cambio sustancial de la mentalidad del conductor, cada día más sensibilizado con el problema.

Como colofón podrían servir estas palabras de Muñoz Medina: «Espero que en unos años estemos ante un panorama menos desolador». Para eso se ha hecho Naturmóvil. O

María Jesús Benelt
Fotos: Ramón Rodríguez



PIRELLI Y LAMBORGHINI

EL nuevo Lamborghini Diablo VT irá equipado de origen con cubiertas Pirelli Pzero, en medida 235/40 ZR 17 en eje delantero, y 335/35 ZR 17 en el eje posterior.

La adopción de tracción integral (4x4) en este nuevo modelo Diablo ha propiciado la producción de una nueva medida para el eje anterior.

Esta nueva homologación aumenta la rigidez de deriva, permitiendo un mejor comportamiento al nuevo modelo de Lamborghini.

VINO MILFLORES

LAS bodegas Palacio creen que aunque los vinos criados y envejecidos en barrica y botella abanderan la personalidad del vino riojano, se pue-



den elaborar vinos como Milflores, que expresan la personalidad intrínseca de la uva tempranillo. Un vino con todo el carácter frutal de esta cepa, prueba de las posibilidades y riqueza de una variedad capaz de producir tintos tan diferentes y todos de la más alta calidad.

AUTOLOK EN ESPAÑA

ESPAÑOLA Sentrex Business va a distribuir en nuestro país el sistema antirrobo Autolok, el más vendido en el Reino Unido el pasado año. Sus características principales que le diferencian de las demás son, entre otras, la comodidad de encendido y apagado y el espacio que ocupa, ya que por su reducido tamaño se puede guardar en la guantera del coche. Al accionarse bloquea tanto la caja de cambio como el sistema de frenado.

GOODYEAR Y LA ECOLOGIA

DENTRO de sus nuevas medidas a favor del Medio Ambiente, Goodyear ha creado el neumático «Ecology», que necesita alrededor de un 10 por ciento menos de energía que un neumático convencional para su fabricación. Así mismo se ha reducido la cantidad de aceite contenido en este neumático en 2/3 con respecto a uno normal. Las materias recicladas componen un 2,2 por ciento del peso total de este novedoso neumático.



NUEVA SUCURSAL LUCAS

EN Madrid, Lucas inaugura ahora una nueva sucursal, en ampliación de la que ya existía en la Avenida de América y que ha tenido que ser trasladada a un nuevo edificio en Antonio López nº236, con una superficie cuatro veces mayor a la interior.

Para Mariano López-Alberca, director de Ventas y Distribución: «Este traslado responde a las necesidades de expansión y representación».



PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llanas
ACM*														
ACM Off D Techo metálico	1.619.780	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114		382,7			32.000				Serie	
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147		382,7			32.000				Serie	

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

ALFA ROMEO*														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.586	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	144.361
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	144.361
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	144.361
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.004.495	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474
164 2.0 V6 Turbo	4.748.375	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 3.0 V6	4.621.336	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.354.690	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 2.5 TD	3.872.104	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5		76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865

ARO*														
Aro 10 Techo Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0							

ASIA MOTORS*														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie					Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Bánico	1.845.000	2.184	72	138			360,5						Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie					Serie	Serie

AUDI*														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.3 E	3.580.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
Coupe 2.3 E	4.120.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.400.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.610.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.8 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE*														
Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW*														
318i 4p														

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1190	1010	880	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1060	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX 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 TS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2580	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 Quatra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quatra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/EFI	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 EFI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	850	760
Montego GSi 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTI 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1190	1040	950	850	760
Montego DSL Turbo	1190	1040	900	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL Crono y CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	880	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	750	630	570	480	430
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	820	690	630	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	690	580	520	440	350
Ibiza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bn y Tour. 1.5 790	670	590	480	360	—
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	650	420	320
Malaga GLD y GLX D	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	—	—	—	—

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EOD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial /Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 65 CL y Fox 1.3	800	680	620	480	380
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1290	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	890	660
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	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	1030	—
Passat Variant TD	1800	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GLX GT	—	—	—	480	—
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87	
244 GL	1690	1450	1260	1070	850	
244 GLT	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 GLT	1570	1470	1280	900	810	
440 GL	1380	1240	—	—	—	
440 GT/GLE	1890	1620	1480	—	—	
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—	
440 GL	1800	1620	—	—	—	
480 GLE	1860	1770	1590	—	—	
480 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 GLE	—	1880	1640	1350	1080	
740 GLI	—	—	1320	1190	—	
740 GLD	—	—	1440	1230	1060	850

AUTOMOBIL
Ast/MB, Steindamm,
51, 2000, Hamburgo 1,
Tel. 49 40 24 13 46.
Fax 280 31 30. Comer-
cializamos Mercedes
(incluida nueva serie
SE/L), BMW, Porsche,
exposición continua de
50 coches con seguro
avería, ofrecemos servi-
cio de importación lis-
tos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia, impor-
tado desde Alemania.
BENEFICIESE! Ahora
sin aranceles. Conozca
los trámites para impor-
tar vehículos y motoci-
cletas. Incluimos pre-
cios, consejos, direc-
ciones, etc. Solamente
2.800 ptas. También re-
currimos jurídicamente
la posible cancelación o
reducción de **MULTAS**.
Import-automoción y
Gestafic. Apartado
375. 30500 Molina de
Segura (Murcia). Infor.:
Tel. (968) 64 11 59.
Fax (968) 64 11 78.
Seriedad absoluta.

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

SERVICIO OFICIAL

OFERTA DEL MES:
ROVER 2400 TD
FULL EQUIPO
AÑO 83. MES: 18.580

PEUGEOT 20 XLD
3P AÑO 89
SEMINUEVO
MES: 19.266

TALLER Y VENTA CRTA. DE HUMANES, KM 1,200. TEL. 6 04 97 96-6 04 97 62
28960 FUENLABRADA (MADRID)



FUTURAUTO, S.A.

VOLVO 340
5P M-6988LF
975.000
GARANTIZADO

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

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.
VOLVO 262 Coupe, te-

cho y asientos cuero,
automático, impecable,
particular. Tel. (986)
26 21 85.
ALPINE A 110 1300,
año 1973, blanco, im-
pecable, envío dossier
con fotos. 2.100.000.
Tels. (91) 535 13 27 y
311 21 23. Sr. Fran-
queira.

PORSCHE 911 carrera
Targa SC, M-HV, blanco
perla, descapotable,
2.500.000 ptas. Tels.
730 63 72/79.
MERCEDES 500 SL,
modelo 90, extras,
3.500.000. Tel. (956)
61 53 80.

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

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

KARTS ocasión varios.
También nuevos de 80,
100, 125 cc. Tel. (93)
692 18 24.

PARTICULAR

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

PORSCHE 944 Turbo,
1987, ABS, motor nue-
vo, excelente estado,
particular. Teléfono
319 18 79 (oficina).
BMW 525 i, blanco, full
equip, teléfono, 1991,
3.900.000. Tels. (955)
12 27 20/30 (horas ofi-
cina).

PARTICULAR 16V
Golf, M-H, blanco, di-
rección, cierre, pioneer.
Tel. 402 08 24.

VENDO BMW 325 i,
negro, 83.000 km, im-
pecable, 850.000 ptas.
Tel. (93) 330 65 80.

FORD Sierra Cosworth
4x4 220 CV Argenta,
28.000 km, perfecto,
2.500.000. Tel. (93)
372 54 20.

HIPERCOVA
OFERTA ESPECIAL

RENAULT 19 CHAMADE RN 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.



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 92	2.390.000
PORSCHE 944	AÑO 87	2.200.000

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

SUPER - OFERTA

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

KILOMETRAJE ILIMITADO

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

LICENCIA TRAVANCO

INFORMACION Y RESERVAS EN:

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

COVA
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, diesel, 89.000 km.
- Audi 90 2.2, año 90.
- BMW 535i, año 90.
- BMW M5, año 90.
- Citroën BX 19 TGS, 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 2.4V, años 89 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.
- Volvo 480 Turbo, año 88.
- Volkswagen Golf Rallye, 36.000 km.

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

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS
PAGAMOS CONTADO

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

AUTOS PACIFICO

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

OFERTON: R-21 GTi 12V 5 P, ROJO,
M-MN, SOLO 16.000 KM., AIRE
ACONDICIONADO, ALARMA, LLANTAS,
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) 5 41 00 36 M-28008

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION
EN 48 HORAS

DESDE **13,9%**

Teléfono móvil
GRATUITO

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

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



BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación de teléfono, equipo pioneer, 3.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

BMW Z1, negro, 17.000 km, impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), M-IF, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

WRANGLER Laredo, año 91, color blanco, impecable, 1.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

RANGE Rover, automático, gris plata, gasolina, aire, cristales tintados, ruedas y llantas especiales, enganche remolque, 70.000 km, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 91, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 92, full equip, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee LTD, año 90, azul, interior beige, 42.000 km, impecable, 2.650.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equip, cuero, compac disc climatizador, 9.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

FIAT Uno Turbo, rojo, impecable, M-JD, 800.000 ptas.

CORRADO G 60, rojo, full equip, impecable, M-LV, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equip, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

VOLVO 440, gris metalizado, impecable, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 300 CE Coupe, año 88, gris oscuro metalizado, 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.

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, 7.500.000-8.000.000 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.

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



FORD PROBE 93

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



HONDA CIVIC COUPE

Motor 16

DITECNICA

MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

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

•MITSUBISHI-HONDA •TOYOTA-MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

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

MITSUBISHI Eclipse GS, 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevallas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

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.

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, disfrútalo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 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, disfrútalo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.

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, elevallas a las cuatro puertas, cierre piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.649.000 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 TD, 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.

MITSUBISHI 3000 ECLIPSE
FORD PROBE 93
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA



IMPORT-DIR S.A.

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

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



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»

30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10

Tels. (91) 548 42 46/547 71 28
28005 MADRID

ALARMAS GT PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
- TELEMANDO 28.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

TWIN LIBROS, MAQUETAS AUTO MINIATURA

Herramientas automoción y Accesorios exclusivos.

Pidan lista de precios gratuita.
Venta en tienda y por correo.

Tlf. (91) 593 15 77 - 445 47 10. Fax (91) 593 12 17
C/ General Álvarez de Castro, 40 - 28010 MADRID

HIPERCOVA. BMW 320 I, M-GT, perfecto estado, mes 25.100 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Citroën AX GT 3P, C.C. E.E., año 1988, 530.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Ford Fiesta 1.1 CLX, año 1991, 760.000 ptas. Tels. (91) 467 36 33 y 467 28 13.
HIPERCOVA. Ford Scorpio 2.0 I 5P, full, año 1988, 1.255.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Renault 21 GTS, C.C., E.E., D.A., año 1987, 725.000 pe-

setas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Renault Express, seminuevo, año 1991, 750.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Opel Corsa Swing 1.2 3P, año 1992, 750.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA. Lancia y 10 Fire, año 1991, 15.000 km, 650.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
MAZDA MX-5, rojo, M-NF, dos capotas, Hard top, pocos kilómetros, menos de un año, muy cuidado. Arturo, Tel. 741 21 02.

SCIROCCO GTX 16V, M-JC, todos extras, 1.100.000 ptas. Tel. 843 51 69.
MAZDA R×7 Cabrio, impecable, para colección, año 1991, rojo, capota negra, único, 5.800.000 ptas. Mensajes al Tel. (968) 64 49 50. Sr. Ruiz.

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, asientos Recaro, garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/22.

BMW 325 I Cabrio, negro diamante, llantas BBS, inmejorable estado, oportunidad, 2.600.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 1987, en perfecto estado, 4.590.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

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

BMW 318 I, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

FORD Fiesta 1.1, M-IU, único dueño, extras, impecable estado, garantía 12 meses, 450.000 ptas., grandes facilidades. Teléfonos 725 86 21/22.

FORD Sierra Cosworth, full equip, azul met., M-LF, inmejorable estado, garantía, 1.950.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

RENAULT 21 TI, A.A.C., M-JS, perfecto estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. Teléfono 725 86 22.

FORD Escort 1.3 CL, M-JX, pocos km, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades. Azcona, 62. Teléfono 725 86 22.

FIAT Uno Turbo, blanco, equip, siempre en garaje, año 82, ITV, dic. 93, a toda prueba, rojo, 79.000 km reales, 400.000 ptas. Tel. (91) 386 45 88.

CITROËN AX 11 TRE, sólo 28.000 km, impecable, 475.000 pesetas, entrada 100.000 ptas./24 meses a 18.750 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

PORSCHE 911 Carrera 3.2, full equip, M-HW, año 87, perfecto estado, garantía. Azcona, 62. Teléfono 725 86 22.

VW Golf GTI, oportunidad, un mes de uso, sin km, precio interesantísimo. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

OPEL Corsa 1.2 TR, M-HH, blanco, pocos km, buen estado general, 325.000 ptas., garantía. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

PEUGEOT 205 GH, M-FU, buen estado general, pocos kilómetros, 290.000 ptas. Tel. 725 86 21.

CITROËN BX 19 D, M-IN, rojo, único dueño, pocos km, garantía 12 meses, 625.000 ptas. Azcona, 62. Teléfono 725 86 21.

MINI ALARMA PORTATIL

COLOQUE ESTE PRÁCTICO DISPOSITIVO EN CUALQUIER RINCÓN DE SU COCHE Y VÁYASE TRANQUILO SABIENDO QUE ESTÁ A SALVO DE LOS LADRONES



ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA
LLAMAR A I.C.O.N.A., S.A. TEL: (91) 3 19 55 57 - 3 19 93 58

Se buscan distribuidores Fax: (91) 3 19 87 69

D & W CATALOGO
20.000 ARTICULOS PRECIOS Y OFERTAS
8.000 FOTOGRAFIAS
732 PAGINAS
1.400 Ptas. (4 Copias de Envío)

• PIRELLI
• PIONEER
• ZENDER
• RECARO
• KAMEI
• NARDI
• MOMO
• KONI
• BBS
• ETC...

ENVIE EL CUPON A:
Luria
ALAMEDA RECALDE, 62 - 48910 BILBAO (PASCAY)
TELÉFONO (94) 444 03 41 - FAX (94) 444 35 06

¡AHORRESE HASTA UN 60% SOBRE LOS PRECIOS NACIONALES!

Nombre _____ Dirección _____ Población _____ Provincia _____ C.P. _____

Autolok

Se precisan representantes y distribuidores introducidos en el sector del accesorio del automóvil para producto innovador y sin competencia en diferentes zonas. Interesados llamar al teléfono: (91) 6 37 61 14. Fax: (91) 6 37 64 94 a la atención del Sr García.

El antirrobo más vendido en Europa

El antirrobo más vendido en Europa

AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION VEHICULOS Y RECAMBIOS U.S.A.

FORD THUNDERBIRD
FORD PROBE
CHEVROLET BLAZER
PONTIAC TRANS SPORT

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

08006 BARCELONA

Motor 16

ESCARABAJO Cabriolet HE Invertido, 2.500.000 (facturas), 2.000.000, único. Teléfono (943) 64 04 05.

RENAULT Fuego, full equip, siempre en garaje, año 82, ITV, dic. 93, a toda prueba, rojo, 79.000 km reales, 400.000 ptas. Tel. (91) 386 45 88.

LANCIA Delta Integrale 16V, ocasión, flammato 200 CV, altas prestaciones, extras de casa, revisiones oficiales realizadas, matriculación diciembre 1989. Tel. (968) 23 68 46.

PARTICULAR. Vende Opel Manta 2000 I, P-7642-D, extras, muy cuidado. Tel. (988) 63 45 88.

GARCIA PROL. Opel Kadett 1.8 I, año 90, 950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Opel Kadett GSI 2.0, año 88, 850.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault 19 Chamade, año 91, 890.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault 21 TXE, año 87, 825.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën BX 19 TRS Athena, año 1988, 690.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 300 E, año 87, 2.490.000 ptas., garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault Espace Quadra, 2.490.000 ptas., garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Pors-

che 944, año 87, 2.200.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Peugeot 405 1.9 MI, año 89, 1.790.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Alfa Romeo 75 2.0 TS, año 1987, 790.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën BX 16 TGS, año 1990, 740.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

MERCEDES 190 E, 89, gris perla, 1.750.000 ptas. Tels. 519 14 94 y 519 17 84.

MERCEDES 300 CE 90, extras, 3.700.000 ptas. Tels. 519 14 94 y 519 17 84.

MERCEDES 300 E 24V, full equip, 3.900.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

MERCEDES 190 2.5 TD, extras, 3.100.000 ptas. Tels. 519 14 94 y 519 17 84.

MERCEDES 190 2.5 Diesel, A.A., 2.900.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

BMW 525 I, 89, blanco, A.A., 2.600.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

PORSCHE 944 Targa moderno, 1.900.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

MONTERO TDI GLS Corto, A.A., 3.700.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

MONTERO TDI GLS Largo, A.A., 4.100.000 ptas. Teléfonos 519 14 94 y 519 17 84.

PACIFICO. Ford Fiesta 1.4 CLX 5P, rojo, M-MU, 18.000 men-

PONTIAC TRANSAN

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

suál. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO Fiat Uno 45 Fire 5P, blanco, M-LN, 695.000 ptas., 150.000 km. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Corsa 1.2 Swing 3P, negro, M-IN, 495.000. Tel. (91) 552 55 04.

¡ANUNCIENSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

Michelin a la Academia

LOS PLIEGUES DE BIBENDUM

La Real Academia de la Lengua ha aceptado la palabra Michelin para que figure en su diccionario. Seguro que Bibendum, la mascota símbolo del fabricante de neumáticos, ha tenido mucho que ver en esta aceptación.



DESDE hace años, tener michelines no significa precisamente tener ruedas de esa marca. El lenguaje popular hizo suya esa palabra para definir las grasas sobrantes del cuerpo, sin duda sacando la similitud de Bibendum, la popular y vieja mascota del fabricante de neumáticos francés, una mascota que se ha mantenido viva, evolucionando con los tiempos, casi un siglo. Ahora si buscamos en el diccionario Michelin encontraremos esta definición: «Marca anunciadora de neumáticos y pliegues que se forman en la piel», una definición que nos retrata a Bibendum.

El muñeco de Michelin, nacido en 1898 cuando a Edouard y André Michelin se les ocurrió la idea al contemplar una pila de neumáticos envueltos con un tejido blanco, ha ido evolucionando y rejuveneciendo según la inspiración de los diseñadores, la evolución del mundo y también de los neumáticos. Comenzó como un amasijo de ruedas sin tener brazos ni piernas y su primer padre fue O'Galop, pero la primitiva idea evolucionó y en 1901 Bibendum quedó convertido casi en una figura humana.

Tampoco al principio tenía nombre. Éste le vino a raíz de una de sus primeras apariciones en un anuncio en el que O'Galop lo dibujó en actitud de brindar con una copa en la mano para representar que el neumático Michelin se bebía todos los obstáculos, un cartel en el que destacaba la leyenda «Nunc est bibendum», es decir: ha llegado el momento de brindar. El bautizo lo haría un corredor de coches de la

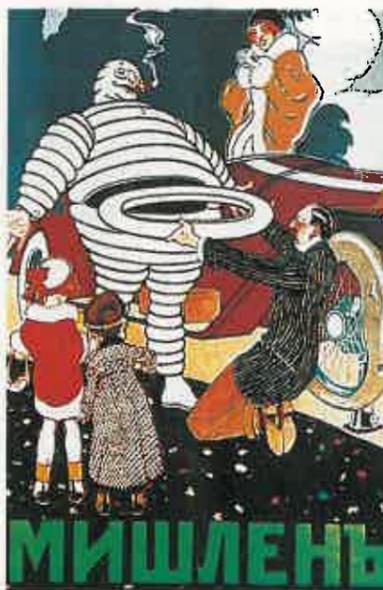


MICHELIN

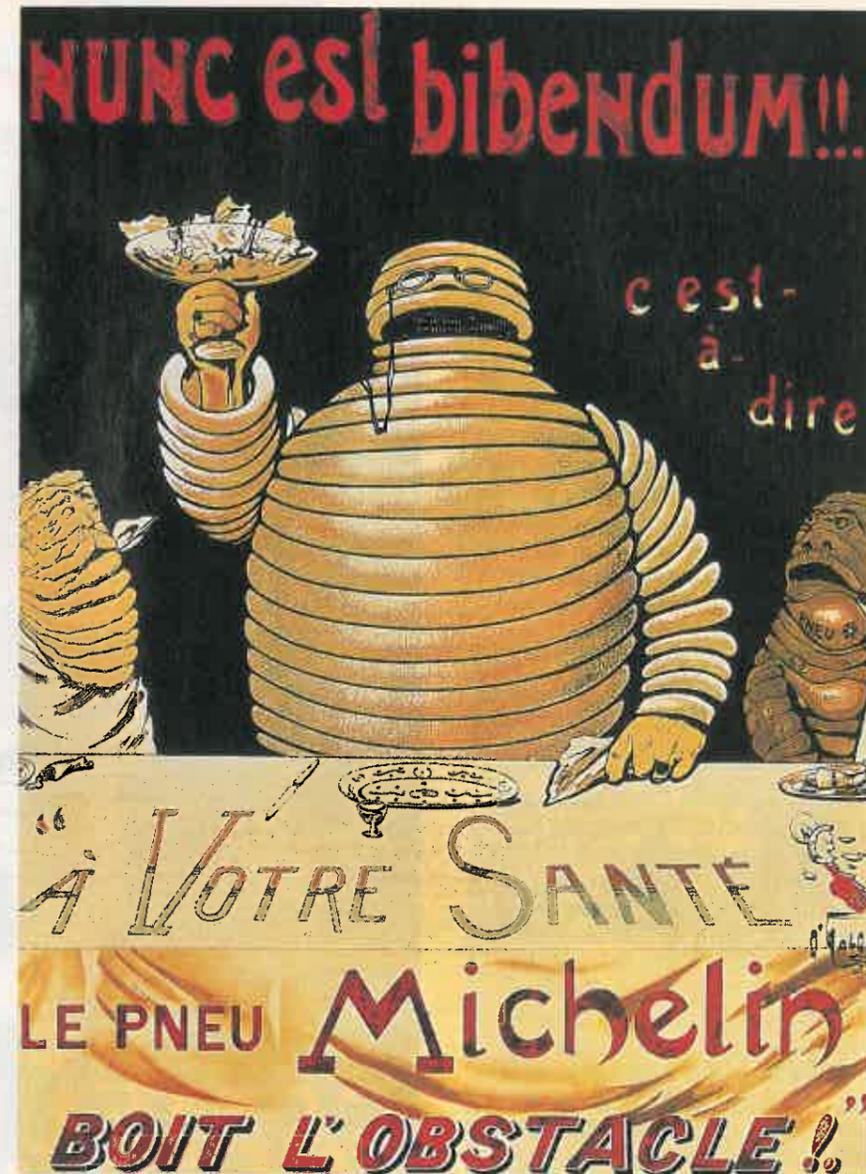
EN MOVIMIENTO
Grand Aigle lo dibujó así en 1921.



PARA HOLANDA
Realizado en 1916 por F. Fabiano.



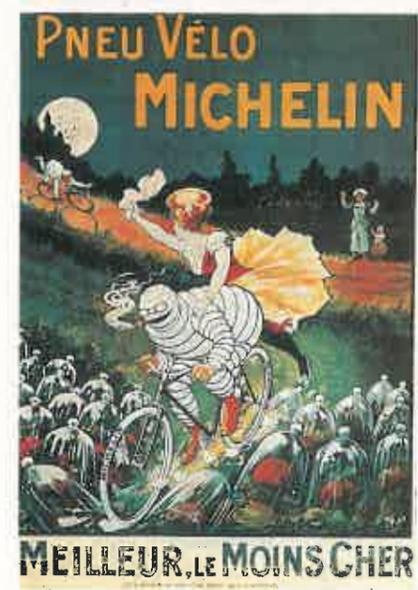
TAMBIÉN EN RUSIA
En 1914 Vincent lo vio como el salvador.



EL ORIGEN DE SU NOMBRE
A este anuncio de O'Galop, uno de los primeros, se debe su nombre.



CON LOS NIÑOS
Para Poulbot, 1913, fue sólo un muñeco.



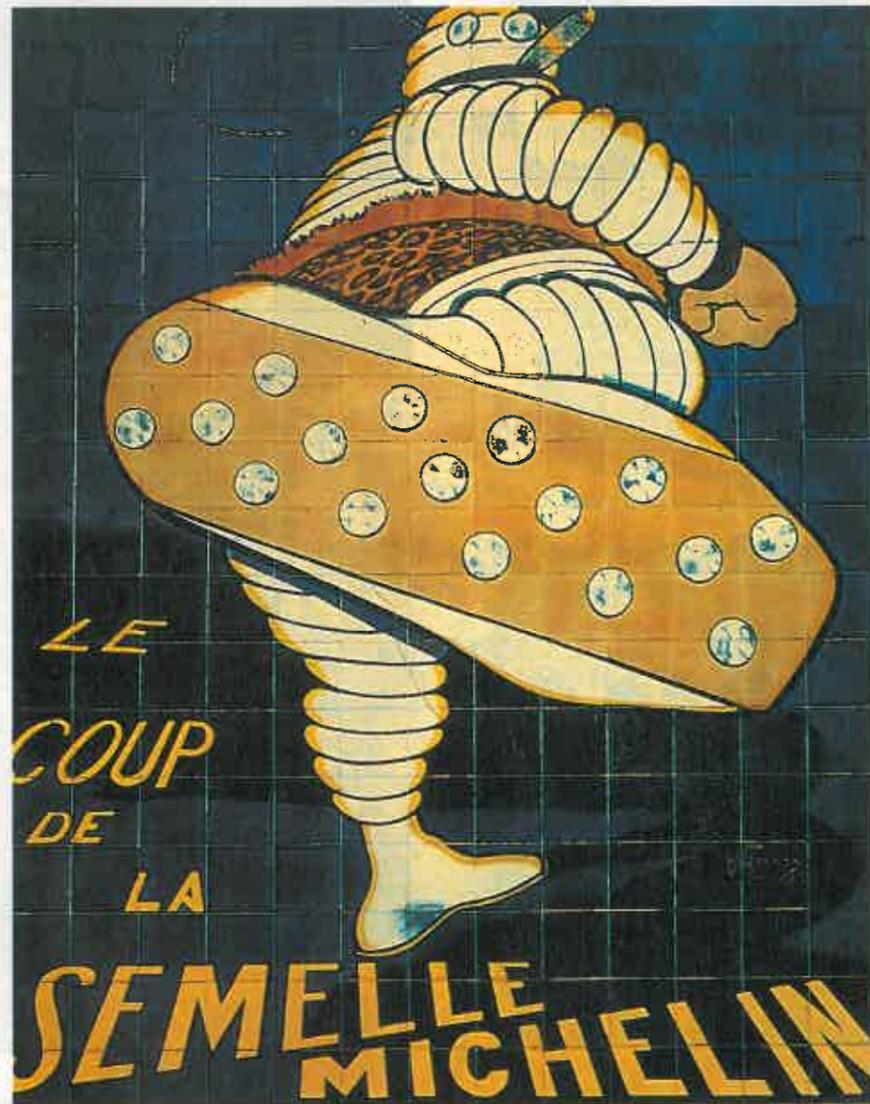
BUCÓLICO
Hindre, en 1911, lo montó en bicicleta.



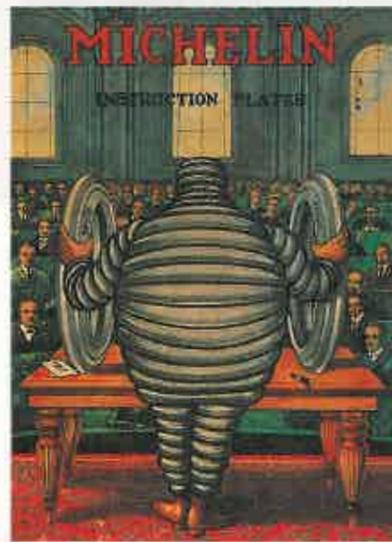
época cuando al ver pasar un día a André Michelin le grito: «Ahí va Bibendum» y, precisamente desde ese momento, el muñeco tuvo nombre propio y con el tiempo se convirtió casi en humano.

Recorriendo la vida de esta mascota blanca, emblema de un producto negro, se puede contemplar la evolución del neumático y de la sociedad, pues nació con la bicicleta y la marca, convertida en el segundo productor mundial de neumáticos en menos de un siglo, hoy equipa, además de millones de coches, los trenes de aterrizaje de numerosos aviones supersónicos. Por eso, las anillas o «michelines» de Bibendum han ido creciendo con el paso de los años y fue con la aparición del neumático «Confort» de baja presión, en 1923, cuando las anillas se hicieron más numerosas y gruesas. Sería el preludio del aspecto actual de este personaje, conocido en todo el mundo, y que, como reza uno de los anuncios aparecidos en 1986, quiere decir neumático en trescientas lenguas.

A lo largo de sus 95 años de vida, Bibendum ha recorrido todos los



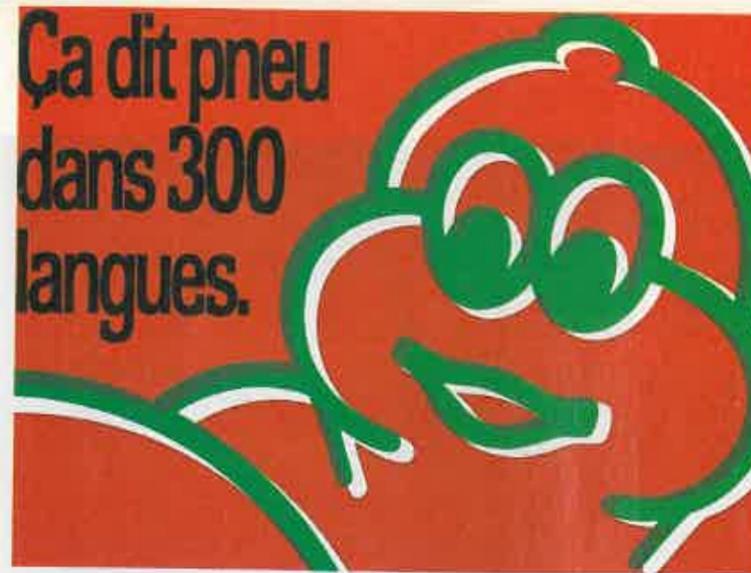
ETERNO
Célebre cerámica de 1905 aún viva.



EL VENDEDOR
Así sigue en la sede londinense.



CABALLERO INGLÉS
En 1905 se abrió la agencia inglesa.



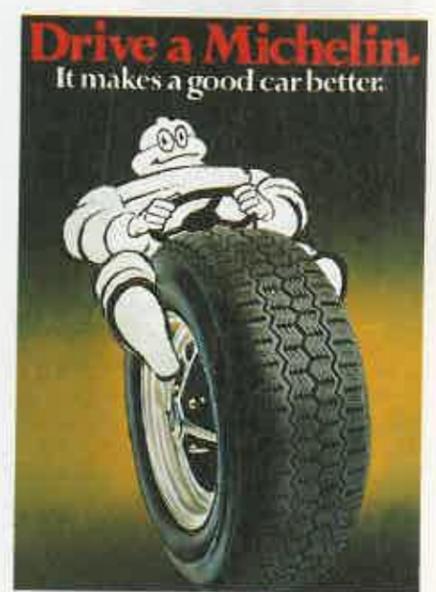
POLÍGLOTA
Bibendum habla trescientas lenguas.



ASTRONAUTA
Ilustración inédita de Pierre Fabre.



TAMBIÉN 007
Con James Bond en «Panorama para matar».



AL VOLANTE
Su aspecto es más actual en 1973.



MÁS MODERNO
En 1984 ya fue diseñado por ordenador.

ción junto a James Bond hizo aumentar su notoriedad. Es un muñeco viajero que recorre el mundo en los mapas y guías Michelin, un emblema de aire y caucho que, no podía ser menos, ha pasado por el diseño en ordenador y el aerógrafo.

Sin duda puede considerarse un fenómeno social y, si repasamos la larga lista de los cadáveres que el marketing ha ido dejando cuando ya no eran publicitariamente rentables, seguro que no encontramos ninguna mascota más vieja que Bibendum. En su honor se podría decir que Arcimbaldo, el pintor del siglo XVI que con objetos, legumbres o frutas creaba retratos, hubiera podido inventar a Bibendum si en sus tiempos se hubiera conocido el neumático.

María Jesús Beneit

Yamaha XV 535 Virago Hermés

En algunos casos, las actividades estilísticas de los más famosos modistos se diversifican. En este caso, el famoso diseñador Hermés ha puesto a prueba su capacidad creativa al decorar una Yamaha XV 535 Virago, sólo para millonarios.

A L parecer, aquello de las corbatas con elefantitos y otros especímenes zoológicos, aburren a Hermés, el gran «dios» de Francia, y tampoco le entretiene mucho lo de los «foulard» combinados con la marroquinería snob.

Ahora, lo que está de moda, y a uno le califica de millonario desenfadado, es vestirse en Hermés, y luego deambular por los sitios más «luxury» de la ciudad montado en la Virago de Hermés.

A partir de ahora, previo encargo y pago de un suculento talón -la clase de moneda no importa- se podrá disfrutar de una Yamaha XV 535 Virago decorada a todo lujo por Hermés. La idea de convertir esta moto en un objeto de súper lujo, ha surgido de un grupo de diseñadores de la prestigiosa firma gala, sin más pretensión que la de disfrazar a la Virago con un toque de distinción con perfume a cuero caro.

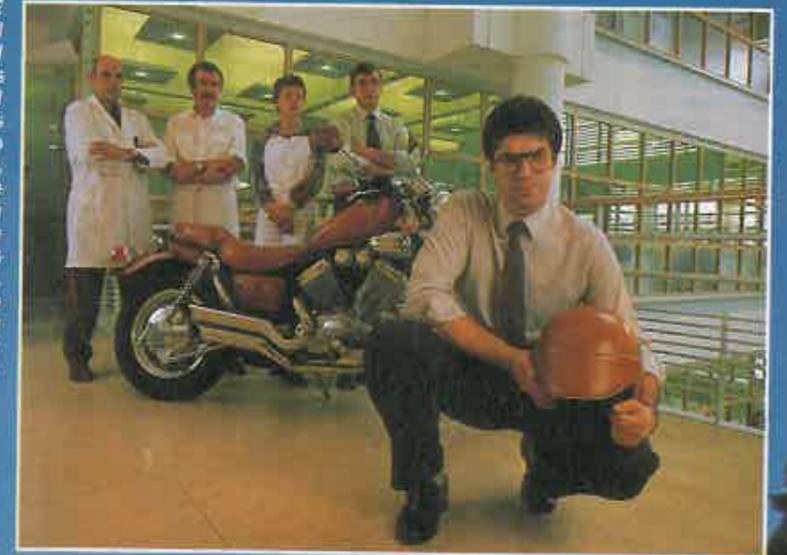
Si Malcom Forbes hizo pasar a la historia una Harley 883 al pintar en su depósito el grafismo del perfume Poison, que Liz Taylor, su amor, había patrocinado con su fama, es perfectamente comprensible que Hermés envuelva con cuero y «charme» el espíritu custom de una Virago.

En realidad, la personalización ha consistido en recubrir con piel el mayor número posible de componentes, hasta sustituir la pintura por la nobleza del cuero. De hecho, las aletas, el faro, las tapas laterales, el depósito del combustible, los retrovisores, los puños y los dos sillines, están forrados en esa apre-

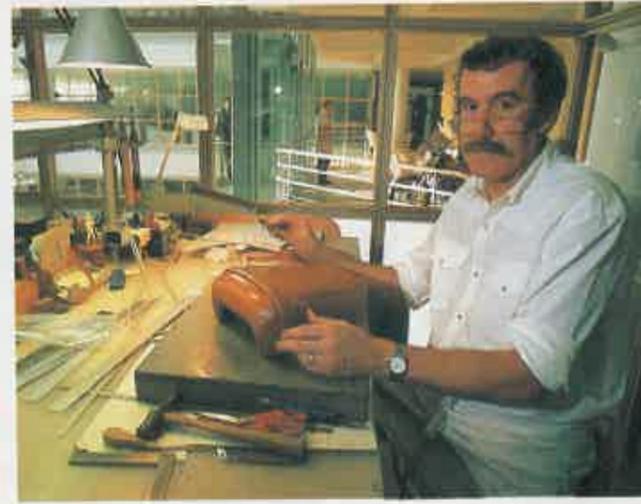
PIEL MILLONARIA



UN TOQUE DE
DISTINCIÓN
La incursión del
estilista francés
Hermés en el
mundo de las dos
ruedas ha tenido
como resultado,
como era de
esperar, una
moto de
características
muy especiales,
donde priman la
calidad y la
exclusividad, por
encima de todo.



CARÁCTER ESPECIAL
La Yamaha Virago personalizada por el reputado modisto Hermés, transgrede todas las normas habituales en la decoración de motos. Su realización conlleva el trabajo de un equipo de cinco personas durante cuarenta días. Detalles como los diapasones de Yamaha realizados en plata la distinguen.



ciada piel llamada Skipper, que Hermés denomina Courchevel Gold.

Al contrario de lo que puede parecer en un principio, esta clase de cuero ha sido tratada para garantizar su total impermeabilidad al agua y a las inclemencias del tiempo. Además, su origen es igualmente sofisticado al ser originario de unos bueyes que se crían en una pequeña localidad de la India, y que la mayor parte del tiempo lo pasan re-

gocijándose en las aguas pantanosas del Ganges. Una vez manipulada, dicha piel reúne características singulares de suavidad y resistencia, sin padecer deformación alguna, y su aspecto transmite un nivel de calidad muy peculiar.

Un detalle a tener en cuenta en esta personalización, es que el recubrimiento de los componentes no se lleva a cabo con pegamento, sino cosiendo a mano todos los perfis-

les. Como era de esperar, el toque de distinción ha recaído sobre el casco, totalmente recubierto con la misma piel y forrado con materiales antialérgicos. Evidentemente, la calidad de la calota es de la fibra de vidrio más fiable, con la posibilidad de desmontar la parte interior para su limpieza periódica.

Al observar detalladamente a la Virago Hermés, se descubren otros detalles significativos que eviden-

cian el esmero artesanal con el que se ha desarrollado. Buen ejemplo de ello, es la realización de la insignia de los diapasones, obtenida de la elaboración con limas y segueta de una plancha de plata.

El equipo que ha desarrollado el proyecto, está formado por cinco personas, cuatro hombres y una mujer, que han tardado dos meses en perfeccionar el estudio estético, y

cuarenta días en llevarlo a cabo manualmente.

Por el momento, sólo ha sido llevada a cabo una unidad personalizada, y la idea de Hermés es la de realizar futuras unidades sólo bajo pedido. Respecto a la limitación de ejemplares a construir, no parece existir una cantidad preestablecida, aunque es de suponer que clientes dispuestos a la adquisición de se-

mejante lujo, no abundan. La única incógnita que rodea la obra de Hermés es su precio todavía sin fijar, pero a la vista del valor comercial de los productos firmados por Hermés, es de suponer que será tan elevado como la exclusividad del producto.

Gigi Corbetta
Fotos: Fery Press

Derbi Variant Sport R y Box

ESTILOS DIFERENTES

La marca catalana Derbi mantiene su alto nivel habitual en la creación y comercialización de dos nuevos ciclomotores enfocados hacia dos tipos de usuarios muy diferentes.

CON el Box, el Derbi Variant se ha vestido para desplazarse por la ciudad, adoptando bajo el asiento un útil espacio destinado al transporte de pequeños bultos o para guardar el casco, su precio es de 165.700 pesetas.

Por su parte, los más jóvenes y apasionados motoristas también tienen ahora su versión. Se trata del Sport R. Éste es un ciclomotor «de carreras» lo cual es evidente con sólo ver su aspecto y su agresiva decoración en «rojo» Derbi. Derivado del prototipo que ha vencido durante los años 91 y 92 la categoría «Sports» -promesas- en Francia, éste es un ciclomotor sin concesiones. Para empezar, el chasis está

reforzado con una barra central que evita flexiones y torsiones. La suspensión delantera tiene barras de 28 milímetros de diámetro y una pletina central de refuerzo, el freno delantero es un disco de 180 milímetros de diámetro, los muelles traseros son de doble paso y los neumáticos tienen mayor sección. El motor, con un nuevo escape, está desarrollado para que las aceleraciones sean fulgurantes. El resto del equipamiento es muy completo destacando el cuentavueeltas, algo no habitual en un ciclomotor. Deportivo en sí, el Variant Sport R puede ser una excelente base de partida para preparar un «pepino» para tomar parte en las carreras de ciclo-



PARA TODOS LOS PÚBLICOS
El Variant de Derbi a diversificado su personalidad. Así ahora se comercializa la versión Box, que se caracteriza por el portaobjetos bajo su asiento, y el Sport R, claramente deportivo y con algunos elementos como el disco de freno y el tacómetro poco habituales en los ciclomotores.

motores, el primer paso para aquellos que quieran probar suerte en el mundo de la competición. Su precio es de 179.950 pesetas IVA incluido.

José Luis Aznar



Campeonato de España de Turismos

LANZAMIENTO DEFINITIVO

El Campeonato de España de Turismos afronta una nueva temporada con todas las ilusiones puestas en que sea el año en el que definitivamente quede asentado. Cuenta con todos los ingredientes para que esto suceda, se darán cita coches de gran calidad y pilotos de valía de sobra demostrada.

TAL como finalizó el año 92, se espera que la temporada 93 sea en la que se asiente definitivamente el Campeonato de España de Turismos. Un certamen que año a año ha ido a más, y si sucede tal como aseguró la Federación Española de Automovilismo, y el Reglamento Técnico se mantiene estable, algo que ya sucedió el año pasado, el espectáculo está garantizado.

GRANDES Y PEQUEÑOS
El Flat Tipo que debe mejorar mucho, puede ser una buena arma. El Nissan Skyline parte una vez más entre el grupo de favoritos.

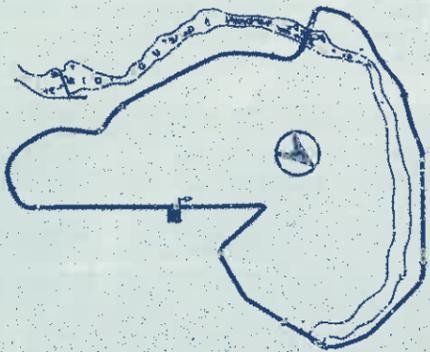
Esta temporada que está a punto de comenzar, técnicamente se presenta similar a la anterior. Los coches de la División I, salvo algunos ajustes de peso y de bridas de turbo, se mantienen tal cual. Estos vehículos serán de nuevo los coches más competitivos y uno de sus pilotos será el que se proclame campeón al final de año. Aunque no tenemos que



olvidar a los vehículos de la División II, que en algunas carreras en el 92 demostraron un buen nivel. En el 93 habrá que contar con ellos, ya que serán los coches que más podrán evolucionar. Los División I tienen sus días contados, en el 94 comenzarán a introducirse los coches con el regla-



CATALUÑA. Longitud de pista: 4.736 metros. Ancho mínimo: 11 metros. Es un circuito muy moderno, con un trazado técnico. Por su configuración es un circuito que favorece a los coches más potentes, debido a un par de subidas en las cuales la potencia manda.



ALCAÑIZ. Longitud de pista: 3.900 metros. Es el único circuito no permanente que existe en España. Su recorrido entre guardarrailes, sin sitio para escapatorias hace que cualquier error que cometa un piloto lo pague caro. El recorrido técnico, con una fuerte subida, favorece a los coches potentes.



ALBACETE. Longitud de pista: 3.539 metros. Anchura mínima: 10 metros. La pista manchega tiene un trazado técnico, en el que los frenos requieren una gran eficacia desde principio a fin de carrera. Su recorrido no muy largo, hace que los coches de la División II puedan luchar contra los División I.



EL ASALTO DE LA BANCA
El equipo del Central Hispano 20, apostará fuerte en el 93 para lograr el título, para ello cuentan con Antonio Albacete, que se pondrá a los mandos de un M-3.

mento de la FIA de Clase 2, reservada a vehículos con motores de dos litros atmosféricos, similares a los que compiten hoy en día en Inglaterra, para en el 95 estar esta clase totalmente implantada en España, mientras que ese año, los actuales coches de la División I no tendrán cabida.

Ya en los compases finales de la temporada 92, hubo una gran igualdad mecánica, prueba de ello es que tres coches muy diferentes entre sí, como son el BMW M-3, Nissan Skyline y Ford Sierra Cosworth 4x4, estuvieron luchando por el título. Este año, para igualar más las mecánicas si cabe, la Federación obligará a todos los participantes a utilizar un mismo tipo de combustible, (Total Súper Premier de 98 octanos sin plomo) que por medio de camiones estará disponible en el paddock de los circuitos, estableciendo la F.E. de A. unas fuertes sanciones para aquellos que no utilicen esa gasolina. Con esto, y si se consigue que las verificaciones técnicas sean llevadas a cabo rigurosamente y de forma profesional, no sólo aumentará la competitividad, sino que muchas suspicacias

desaparecerán de los circuitos, contribuyendo a que exista un ambiente mucho más distendido. Algo que parece que va a mejorar también en el 93 es la difusión del Campeonato. Dorna se seguirá encargando de promocionarlo. Al parecer, para atraer a un mayor número de espectadores a los circuitos, hará una mayor publicidad de las carreras y realizará una mejor cobertura televisiva, con retransmisiones mucho más completas, con cámaras desde el interior de los coches, en el 92 ya realizaron algunos ensayos introduciendo hasta dos cámaras en algunos coches.

Por lo que respecta a los principales protagonistas, que no son otros que los pilotos, a falta de unos pocos días para que empiece el certamen, 21 de marzo en Albacete, la lista de inscritos aún no está cerrada y son muy pocos los que figuran en ella. La falta de patrocinadores ha provocado que muchos equipos no tengan todavía completo su presupuesto, esto ha obligado a la Federación a ampliar el plazo de inscripción hasta el día 11 de marzo. A pesar de esto, el máximo organismo del automovilismo es-



NADA CLARO
Los Renault Clio, que animaron el 92, no figuran de momento inscritos.



UNA POTENTE ESCUADRA
Santa Lucía inscribirá un potente equipo. Los coches los preparará SDA.

pañol es optimista y confían en que en la primera carrera haya una parrilla de 20 a 25 coches, número que están seguros que aumentará a lo largo del año, esperando igualar el récord del 92 que fue de 30 coches en parrilla. Una vez más los BMW M-3 serán mayoría en las parrillas de sal-

da, a sus volantes se pondrán pilotos de una valía de sobra demostrada. De entre estos coches, habrá que contar con el del equipo oficial, que con Bassas a sus mandos es siempre un valor seguro. Este equipo utilizará un vehículo muy similar al del año pasado y se mantendrá a la espera del 94, año en el que hará debutar un BMW serie 3 de dos litros. Otro equipo que sigue con los M-3 es el de Teo Martín, actual campeón de la especialidad con «Kuru» Villacieros. Este equipo, tras el abandono de El-san, su principal patrocinador que ha decidido dejar las carreras, se encuentra con que aún no han cubierto el total de su presupuesto, pero confían en poder tomar la salida en la primera carrera. Con seguridad lo harán con un coche y Villacieros a sus mandos, y esperan tener otro para Luis López de la Cámara. Los coches que serán preparados y mantenidos por Teo en sus instalaciones, están ya prácticamente acabados. El tercer coche que tuvo en el 92 tiene previsto venderlo o alquilarlo.

Santa Lucía seguirá siendo fiel también a BMW, pondrá en escena dos vehículos preparados por los franceses de SDA y confiados a Rafael Barrios y Juan Ridruejo. La marca de seguros no ha podido completar el presupuesto necesario, viéndose los pilotos obligados a aportar un patrocinador, esto ha provocado la salida del equipo de Iñaki Goiburu, que tan buenos resultados logró la temporada pasada y que parecía seguro en este equipo. Otra escuadra, Magnum



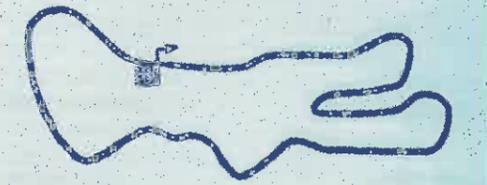
ESPERANDO EL 94
El equipo oficial BMW va a afrontar un año de transición. Competirán en el 93 con un M-3 a la espera del 94, cuando harán debutar un Serie 3 de dos litros.



JEREZ. Longitud de pista 4.218 metros. Ancho mínimo: 12 metros. Es el circuito más rápido del Campeonato. Los coches con mayor velocidad punta son los que dominan. Debido a las fuertes temperaturas que se registran en la localidad gaditana, los coches con turbo son los más perjudicados.



JARAMA Longitud de pista: 3.858 metros. Ancho mínimo: 9 metros. El veterano circuito madrileño está pidiendo a gritos una remodelación. La pista está muy bacheada, lo que castiga no sólo a las mecánicas, también a los pilotos. El trazado es muy técnico, favorable a las grandes potencias.



CALAFAT. Longitud de pista: 3.300 metros. Ancho mínimo: 10 metros. Es de todos los trazados españoles en el que se pueden vivir los momentos más intensos. Su recorrido corto y virado permite que puedan competir de tú a tú los coches más potentes con los de la División II.

Racing, (ex-Camac) con Pepe Ruiz Thiery al frente, tiene la intención de alinear dos BMW M-3, están a expensas de completar el presupuesto y de ultimar los pilotos que se encargarán de conducirlos. Otro equipo que parte con muchas posibilidades de éxito es el Central Hispano 20, que contará con los servicios de Antonio Albacete, este piloto a los mandos de un M-3 competitivo es un serio aspirante al título final. Los banqueros además podrían alinear en alguna carrera otros coches similares con Luis Martínez y Xavi Riera a sus mandos.

A un nivel más modesto quienes parecen seguro que seguirán con los BMW M-3 son Juan Carlos Pérez, que al parecer tendrá un coche mucho más competitivo que el del 92 y Alex Villanueva, este último con un presupuesto muy excaso, por lo que en caso de no lograr aumentarlo haría un programa reducido de carreras.

Otros equipos muy fuertes y con enormes posibilidades de conquistar el título son Nissan, Alfa Romeo y Ford. El primero de ellos seguirá con Luis Pérez Sala que utilizará de nuevo el Nissan Skyline, un vehículo que en

las postrimerías del 92 demostró un enorme potencial, que debe seguir manteniendo en el 93. Alfa Romeo se ha reforzado y dispondrá de dos 155 Q4, confiados a Luis Villamil y Adrián Campos, este modelo que en las últimas carreras del año pasado dejó ver sus posibilidades, en manos de pilotos experimentados, como los que estarán a sus mandos, podrá demostrar que cuenta en todos los pronósticos. Estos dos coches oficiales estarán preparados por Giudici en Italia y tendrán el apoyo de Alfa Corse, lo que es toda una garantía.

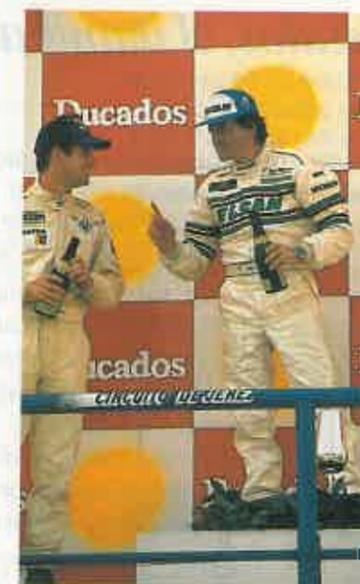
DEPORTE

Pero el coche de moda este año será el Ford Escort Cosworth, la marca contará con dos unidades preparadas en Alemania por Wolf Racing y pilotadas por Carlos Palau y Jesús Pareja. Un vehículo, que si bien parte con el hándicap de no tener ninguna experiencia en circuitos, cuenta con dos pilotos experimentados capaces de desarrollarlo al máximo nivel.

Referente a los coches dominadores de la División II, Meycom que se encargó de mantener los dos Fiat Tipo 2.0 16V, al final del año se quedó con ellos y, sólo en el caso de que

aparezcan pilotos con un patrocinador volverán a la pista. Uno de ellos parece tener asegurada su permanencia en el campeonato. El equipo Toppa con «Chefo» Abella al frente está interesado en que Javier Mora, que se encuentra haciendo el servicio militar, luche por el triunfo en su División, después de comprobar el potencial de estos vehículos la temporada pasada, tiene muchas posibilidades, además es un modelo al que aún le queda mucha evolución y que puede aumentar su nivel de competitividad incluso para hacerles la vida imposible a los División I. Como mejora inminente se acaba de homologar para el Tipo una caja de cambios de seis velocidades. La otra unidad de este modelo tiene algunos candidatos, como es el caso de Ricardo García Galiano, pero en cualquier caso los interesados en este coche tienen que disponer de un presupuesto de unos quince millones de pesetas. Otro modelo que animó el certamen en el 92 fue el Renault Clio 16V, del que hubo tres unidades, de momento es posible que una tenga continuidad, ya que Eduardo de Aysa podría estar animado a repetir temporada con el mismo coche. Quien también se animaría a correr es Citroën, que ha pedido paso a la Federación para un ZX 16V, que posiblemente estaría conducido por Pablo Irizar, colaborador habitual de la marca francesa.

Al margen de todo esto, pilotos habituales del certamen como es el caso de Sasiambarrena, campeón de



ACTUAL CAMPEÓN «Kuru» Villaceros defenderá el título ante una importante oposición, que se empleará a fondo para arrebatárselo.



DE NUEVO A LA CARGA José Ángel Sasiambarrena está buscando un equipo que le asegure unos buenos resultados.

CALENDARIO

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

FECHA	CIRCUITO
21 Marzo	ALBACETE
4 Abril	CATALUÑA
18 Abril	JEREZ
23 Mayo	JARAMA
13 Junio	CATALUÑA
11 Julio	CALAFAT
19 Septiembre	ALCAÑIZ
10 Octubre	ALBACETE
24 Octubre	CALAFAT
7 Noviembre	JARAMA
21 Noviembre	JEREZ

LOS EQUIPOS

	PILOTOS
BMW	Josep Bassas
Teo Martín	«Kuru» Villaceros Luis López de la C.
Santa Lucía	Rafael Barrios Juan Ridruejo
Central Hispano 20	Antonio Albacete
Nissan	Luis Pérez Sala
Alfa Romeo	Luis Villamil Adrián Campos
Ford	Carlos Palau Jesús Pareja
Toppa	Javier Mora
Magnum Racing	—



ACTUALES CAMPEONES
El equipo de Teo Martín defenderá el título, pero lo hará con otros colores. Elsan los ha abandonado. Aún no tiene completo el presupuesto, pero parece seguro que podrá alinear a dos BMW M-3.



ALFA ROMEO SE REFUERZA
La marca italiana dispondrá de dos competitivos 155 Q4, con cuatro ruedas motrices, pilotados por Luis Villamil y Adrián Campos.



EL COCHE DE MODA
Ford pondrá en pista dos Escort Cosworth, uno para Palau y el otro para Pareja. En Rallyes el coche ha funcionado bien, en circuitos no se sabe qué pasará.

España en el 90, que está buscando un equipo con garantías de conseguir un buen resultado. Además de esto Ford vende el Sierra Cosworth 4x4 con el que Palau luchó por el título, este coche en unas manos expertas puede ser un arma letal. Al margen de esto y como anécdota parece ser que podría venir a correr algún piloto famoso portugués y algún BMW 320 de esa nacionalidad.

Lo que parece quedar claro, es que el Campeonato de Turismos 93, cuenta con todos los ingredientes para que esté asegurado el espectáculo. Además, para intentar que los coches rueden agrupados el mayor tiempo posible, las carreras tendrán un menor kilometraje. ○

Manuel Madrid

Open Ducados, el mundialito

EN Albacete se estrenó el Open Ducados con un **notabilísimo éxito** de inscripción -casi doscientos pilotos- y deportivo, tanto es así que bien puede decirse que ocupa una posición jerárquica muy por encima del Europeo y muy cercana al Mundial. El público respondió aceptablemente y fueron unas diez mil personas las que acudieron al circuito manchego. Como explicamos la semana pasada, premios jugosos, cobertura televisiva asegurada y mecánicas igualadas, son **la fórmula del éxito**.

El gran vencedor fue el piloto madrileño Luis D'Antín que se impuso en el cuarto de litro con su Honda, pero tras un duro batallar con el piloto de Yamaha Kenny Roberts Jr. Ambos brindaron un final de carrera electrizante aunque no podemos olvidar que la caída de Luis Carlos Maurel, cuando era líder en

la primera vuelta, les allanó a ambos el camino. Gibernau, compañero de equipo de Roberts, completó el podio tras una épica batalla con Castilla, tanto es así que en la última vuelta ambos se tocaron y rompieron los carenados. Quinto fue Wimmer y séptimo Bayle mientras que «Aspar» se retiró sin haber podido optar a los puestos de cabeza.

En 125 no hubo tanta lucha por la primera plaza, en cuanto que el vencedor del último Gran Premio de Brasil, el germano Dirk Raudies se impuso con autoridad desde el principio de carrera. Segundo fue el ofi-

cial de Aprilia en el Mundial Charly Gíró, quien salió muy retrasado y desistió de perseguir al líder ante el temor de irse por los suelos puesto que dado el **frío reinante** los neumáticos alcanzaban con dificultad su temperatura ideal de trabajo. Tercero fue Perugini y excelente cuarto Checa.

El piloto catalán Pere Riba fue el vencedor en SuperSport tras una inteligente carrera, ya que se mantuvo siempre a la expectativa hasta dar su definitiva estocada final. Hasta entonces la cabeza la habían disputado el británico Borley y Escoda, que a la postre completaron el podio.

José Luis Aznar



T O D O G A S

A



LUCHANDO CONTRA EL FRÍO
Jean Michel Bayle (arriba) y Freddie Spencer con problemas en Montmeló.



ASES EN CATALUÑA

EN el Circuito de Cataluña estuvieron entrenando varios equipos motociclistas. Entre ellos, destacaron Alex Crivillé, Freddie Spencer, Jean Michel Bayle y Dorian Romboni. El piloto del Marlboro Honda Pons continuó sus pruebas de neumáticos y de puesta a punto de la moto de cara al **G. P. de Europa** que se celebrará en esta pista en el mes de julio. El frío reinante impidió que Alex lograra **grandes tiempos**, aunque cuando lean estas líneas el equipo estará ya en Malasia con una moto más evolucionada en el apartado de motor. Freddie Spencer estuvo probando sistemáticamente su Yamaha pero también se vio muy afectado por el frío reinante. Por su parte, el as francés del moto-cross, Jean Michel Bayle, estrenó en el circuito catalán un motor oficial en su Aprilia, pero cubrió muy pocos giros.

DE NUEVO TARRES

LA segunda prueba del Campeonato Nacional de Trial, celebrada el pasado domingo en la localidad valenciana de Xeraco, puso de manifiesto la perfecta adaptación conseguida por el tetracampeón mundial **Jordi Tarres** a su nueva montura, la máquina de fabricación española

Gas Gas. Con un tiempo tremendamente frío y húmedo el catalán conseguía imponerse en las dos vueltas, logrando una clara ventaja de 18 puntos sobre el segundo clasificado, el joven piloto de Beta **Marc Colomé** y más de 45 sobre el tercero, **Amós Bilbao** con Honda.

UN PORSCHE PARA LE MANS

EL veterano piloto alemán Walter Rohrl, campeón del Mundo de Rallyes en los años 80 y 82, es el encargado de poner a punto el coche con el que la firma de Stuttgart participará en las **24 Horas de Le Mans**, encuadrado dentro de la nueva categoría GT.

Se trata de un modelo muy especial desarrollado por el departamento de competición,

bajo la dirección de Norbert Singer, tomando como base el **Porsche Turbo 3.6**.

El circuito francés de Le Castellet (Paul Ricard) ha servido para efectuar los primeros ensayos del coche que, también a los mandos de Walter Rohrl, pero adaptado a las especificaciones del **Campeonato IMSA americano**, ha participado ya en el Gran Premio de Miami.

EXPERIENCIA
Walter Rohrl (a la izquierda) es el encargado de poner a punto el Porsche que tomará parte en las 24 Horas de Le Mans, y Norbert Singer a cargo de la dirección del proyecto, atesoran una indudable experiencia.



B O X E S

♦ **EL DINERO DE MANSELL**
El Campeón Mundial de F1, Nigel Mansell al volante del Williams, aparece en las nuevas monedas de dos y cinco libras esterlinas emitidas por la Isla de Man. Aunque actualmente reside en Florida, el piloto



británico sigue siendo, sin duda, el ciudadano más célebre de la isla. Después de la Reina clara, que por supuesto aparece en el reverso.

♦ **LOPEZ-MELLA K.O.**
Si las cosas no cambian mucho el piloto gallego Juan López Mella no podrá llevar a cabo la temporada del Mundial de 500, a pesar de tener ya los motos y la calificación del IRTA. Los 70 millones de presupuesto necesarios iban a ser cubiertos por Xacobeo 93, pero en última instancia le han sido denegados. Lo peor es que Juan se enfrenta ahora a la necesidad de pagar a sus proveedores.

♦ **DOOHAN INCOGNITA**
Después de su ausencia en la presentación oficial del equipo Honda Rothmans, realizada la pasada semana en Sofía (Bulgaria), donde se reunieron sus compañeros Biaggi y Okada, pilotos de 250 cc. y Beattie e Itoh de 500; la recuperación total del piloto australiano Mick Doohan se presenta como un auténtico enigma, aunque está prevista su participación en unos ensayos a celebrar en el circuito de Sepang (Malasia).

B O X E S

♦ **ASPAR CON VICEROY**
Por fin el piloto vasco Jorge Martínez «Aspar» ha completado su presupuesto, tanto para su participación en el Mundial como en el Open Ducado. Con la aportación de la firma Viceroy, «Aspar» consigue así conformar una potente escuadra con Barja en 250 cc. y Alzamora y Nieto Jr. en el octavo de litro.

♦ **VICTORIA DE PORSCHE**
El nuevo Porsche 968 CS ya ha conseguido su primera victoria en una prueba internacional. Fue en las ocho Horas de Sebring, en Australia, donde Fitzgerald, Peters y Lauthner se imponían a otro 968 CS pilotado



por Smith, Morgan y Waldeck. Con una vuelta menos se clasificaban, a continuación, siendo Mazda RX-7 y tras ellos el Honda NSX de Palmer, Gardner, Palmer. El piloto australiano Wayne Gardner, campeón del mundo de 500, hacía así un excelente debut en su nueva especialidad.

♦ **CUATRO CON FORD**
Con la confirmación definitiva por parte del Team Marlboro McLaren de la utilización de los motores Ford V8 F1 serán cuatro los equipos que en la presente temporada utilizarán esta mecánica en los Grandes Premios de la especialidad. Además de McLaren, Camel Benetton Ford, Castrol Lotus Ford y Minardi Ford.



IMSA EN FLORIDA

EL Campeonato americano de prototipos ya ha celebrado su segunda prueba, el Gran Premio de Miami, allí estaba otra vez el piloto español **Fermín Vélaz** a los mandos de un Buick Kudzu de Grupo 2. Sin embargo, esta vez la suerte le dio totalmente la espalda. El domingo en el Warm-Up se detectaba en su coche un problema eléctrico que no pudo ser solucionado y a mitad de carrera se veía obligado a

abandonar. En la categoría GTP el dominio fue total para los Toyota ya desde los entrenamientos, con **J.M. Fangio II y PJ Jones** a los mandos de sendos coches. La victoria final se decantó por el primero al quedarse Jones sin gasolina en la penúltima vuelta. La próxima carrera de este certamen tendrá como escenario también Florida, será el 20 de marzo con las prestigiosas 12 Horas de Sebring.

BRAVO ALBACETE

LA pasada semana fue presentado oficialmente el equipo Bravo en el circuito de La Torrecica de Albacete. Allí se dieron a conocer los planes definitivos de la escudería para la presente temporada en el Campeonato Internacional de F 3000 y la elaboración de un calendario de actividades de cara a afrontar con las **máximas expectativas** la tempo-

rada 94 en F1. Para ello se espera contar en julio con el monoplaza **Bravo S941** que seguirá sus ensayos para estar la próxima temporada en perfecta disposición para entrar con buen pie en la Fórmula Reina. El piloto Jordi Gené, por su parte, se mostraba muy esperanzado por la calidad del material del que dispondrá esta temporada.

MERCEDES SOBRE LA NIEVE

LA última prueba del prestigioso **Trofeo Andros**, disputado sobre trazados nevados, se celebró el anterior fin de semana en el circuito Jean Pierre Beltoise de Trappes. En esta última carrera se decidía el ganador final del torneo, para lo que eran claros favoritos los **Mercedes 190** que

ya se habían impuesto en todas las pruebas anteriores, a excepción de la victoria del **BMW M3** de Tarrès en Serre-Chevalier. Como era de esperar la victoria y por tanto el Trofeo, fue a parar a las manos de la pareja Sno-beck-Chatriot que se impusieron por delante de Tambay-Ferté.

iiiiARRRRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!

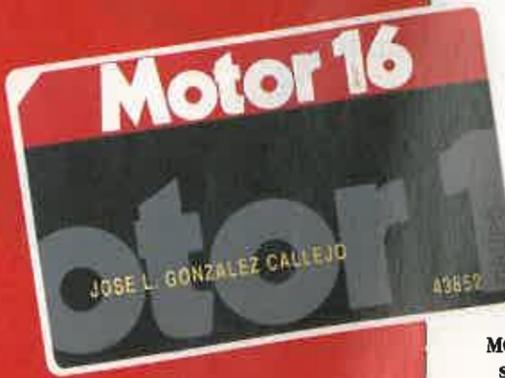


Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T10

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

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



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

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

Que viene el frío

TODOS los años se repite la misma historia. Los telediarios repiten la misma letanía: cincuenta pueblos aislados, las carreteras están cortadas y el tráfico ha quedado interrumpido entre tal y tal. Uno y otro año, cuando el invierno se deja notar con toda su rudeza, se produce el mismo caos, sin que nadie se atreva a aportar soluciones para prevenir las consecuencias en la siguiente ocasión. Tenemos la certeza de que el año que viene, de nuevo los pueblos de siempre quedarán aislados, se producirán los accidentes de siempre y la nieve y el hielo se cobrarán nuevas víctimas.

Esto es muy lamentable, sobre todo si se tiene en cuenta que las difíciles condiciones que nos anuncian en los informativos, se limitan en la mayoría de los casos a unos pocos centímetros de nieve que la inexistencia o ineficacia de los medios de limpieza y mantenimiento de las carreteras, hacen insalvables. A lo largo de todo el mundo hay muchos países que durante muchos meses tienen sus carreteras cubiertas de nieve y hielo, y no por ello se paraliza toda la actividad. Un alemán lloraría de risa al ver el caos de nuestras ciudades en cuanto el asfalto se tiñe ligeramente de blanco. Cierto es que España, en su condición de país mediterráneo, no está sometida a los rigores del invierno como si de Suecia se tratase y, por lo tanto, la gran mayoría de los conductores no tiene muy claro cómo desenvolverse en estas extraordinarias condiciones. Así mismo resulta

poco probable que las diferentes administraciones se gasten sumas astronómicas en medios semejantes a los de aquellos países, pero lo cierto es que para despejar una carretera con diez centímetros de nieve no hace falta tecnología punta. Los responsables en la materia, Tráfico, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como las diversas consejerías autónomas, tendrían que concienciar al conductor con campañas para evitar las imprudencias en estas condiciones, origen de muchos males. No estaría mal que durante el aprendizaje, los nuevos conductores aprendiesen a montar unas cadenas y, por lo menos teóricamente, tuviesen conocimiento de las principales nociones de conducción sobre superficies deslizantes.

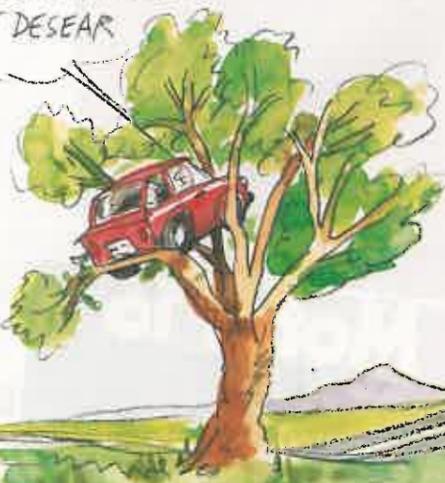
En cuanto a la limpieza de carreteras, una mayor dotación de efectivos es imprescindible, ya que estos vehículos se pueden utilizar también para otros cometidos. Esto, unido a los grandes avances en materia de previsión meteorológica, puede ofrecer unos resultados muy aceptables. Además, en nuestra geografía, salvo raras excepciones, este tipo de fenómenos se repiten con periodicidad matemática en los mismos puntos, por lo que las entidades locales se tendrían que involucrar, puesto que la calidad de vida de sus contribuyentes está en juego.

Desgraciadamente, esto no parece interesar y el año que viene la nieve y el hielo volverán a ser tristes protagonistas de la crónica diaria.

Victor Piccione

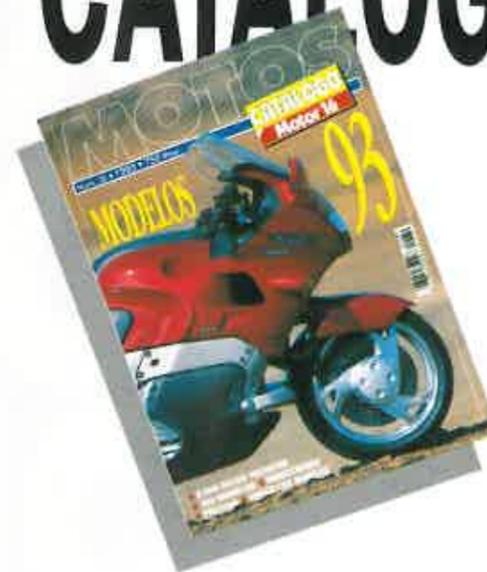


¿QUIERES MI OPINIÓN?
LA RELACIÓN VELOCIDAD PESO
DEJA MUCHO QUE DESEAR



FRANCALESTA

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.



Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

SEMANA EXCEPCIONAL

DEL 5 AL 16 DE MARZO

COMPRE SU COCHE USADO EN CITROEN

Le ofrecemos

⇒ 75.000 pesetas

Como mínimo por su coche usado.*

⇒ Garantía europea

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle.

una garantía selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según el estado del vehículo).

⇒ Coches con menos de un año

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

⇒ Financiación hasta 48 meses

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

*Si no tiene coche usado, benefíciase de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión.

ABIERTO HASTA LAS 22 HORAS INCLUIDOS SABADOS

 **Eurocasion**
Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de marzo 1993

ESPECIAL

Núm. 490 • 350 ptas.

SALON DE GINEBRA

◆ BMW Serie 3 Cabrio ◆ Bugatti EB 112 ◆ Fiat Downtown ◆ Ford Maverick ◆ Lancia Delta ◆ Mercedes Coupe Studie ◆ Nissan Terrano II ◆ Opel Astra Cabrio ◆ Peugeot 306 16 V ◆ Pininfarina Ethos II ◆ Renault Clio Williams



CITROËN XANTIA 2.0i

PRIMERA PRUEBA A FONDO



8 415042 641506 00490