



LOS FUERA DE SERIE DE GINEBRA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

16 de marzo 1993

Núm. 491 • 350 ptas.

OPEL CORSA

Probado a fondo

- 82 CABALLOS
- 180 KMS/H
- LOS RIVALES



Sol o sombra con sólo apretar un botón.



CRX

¿Quiere disfrutar? Aquí tiene 160 pura sangres y 16 válvulas programadas electrónicamente, que le catapultarán hasta unos niveles de conducción que la mayoría de coches no pueden ni imaginar.

¿Quiere más? Bueno, elija. ¿Sol o sombra? El CRX le ofrece esas dos posibilidades con sólo apretar un botón.

Si esto no le hace disfrutar, olvídalo. Nada lo hará.

Equipamiento de serie del Honda CRX: Motor DOHC VTEC a inyección. 16 válvulas. Sistema eléctrico de apertura del techo. Aire acondicionado. Sistema ABS. Dirección asistida. Elevalunas y luneta trasera eléctricos. Llantas de aleación ligera. Cierre centralizado.

Y si quiere más información sobre el CRX llame al 900 30 80 80.



Motor 16



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

Director:
 Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdos Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garri, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molté, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, Jesús Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (Francia), Daniel Monleverte (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 Casanovas, Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinoza (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^a Gómez-Morán (jefe), Yolanda Correchano y José M^a Ormazábal.

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 65 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 68, 1^a 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 Cervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

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

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

E S T A S E M A N A



48 Bugatti EB 112

PUNTO DE MIRA	6
SU CASO	18
LO ULTIMO	20
Opel Astra Cabrio	
AL VOLANTE	24
Jaguar XJ12/Daimler Double Six	
A FONDO	30
Nuevo Opel Corsa 1.4	
Honda Accord 2.0i LS	42
FUERA DE SERIE	48
Bugatti EB 112	
Aston Martin DB7	54
ACTUALIDAD	58
Precio de la gasolina	
PRECIOS	61
MOTO	86



86 Honda NTV 650

Honda NTV 650	
GENTE	90
Albert Agustí	
DEPORTE	94
Arranca la Fórmula 1	
Rallye de Portugal	102
A todo gas	110
FIRMA DE LA CASA	114



42 Honda Accord 2.0i.

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

Mondeo



Belleza con fuerza interior.

Presentamos un concepto que nace con vocación universal: el Ford Mondeo. Años de investigación han logrado un coche totalmente revolucionario que incorpora una ingeniería avanzada y niveles técnicos sin precedentes.

Entre en su mundo.

Nunca ha sentido tanta seguridad.



A través de la más avanzada tecnología se han logrado unos niveles de seguridad muy superiores a los de cualquier vehículo de su clase. El Mondeo es el primer Ford en Europa

con la garantía del Sistema de Seguridad Dinámica "DSE", siendo el primer vehículo de su clase en incorporar de serie en todas sus versiones Airbag, cinturones de seguridad delan-

teros con anclajes y pretensores, asientos antideslizantes y estructura reforzada en todos los puntos claves. Además, dispone de ABS y Control de Tracción Electrónico. Y por último, su diseño lo convierte en un coche excepcionalmente estable.

Todo esfuerzo ha sido poco para hacer de él uno de los coches más seguros del mercado.

Nunca ha sentido tanto control.



Por primera vez en la historia del automóvil, el Mondeo **incorpora motores 16 válvulas en toda su gama.** Y es el primer Ford Europeo con Suspensión Dinámica. Conducir un Mondeo

es sentir que, por fin, tiene todo bajo control. **Por su dirección asistida de serie.** Por su caja de cambios MTX 75, altamente precisa. Por sus motores 16 V 1.8i de 115 CV y 2.0i de 136 CV. Por su perfecta aerodinámica. Toda su fuerza interior se convierte en placer.

Nunca ha tenido tanta ecología.

Por fin a un coche se le puede llamar responsable. Sus motores de gasolina de 16 V sólo utilizan gasolina sin plomo disponiendo además de un convertidor catalítico. El aire acondicionado utiliza un gas carente de CFC. Y por último, hasta el **85% de los materiales del Mondeo son reciclables.**

Nunca ha sentido tanto confort.



También es el primer Ford Europeo que **ofrece de serie en todas las versiones un Sistema de Filtro MicronAir y aire acondicionado,** gracias a los que siempre se dispone de aire limpio en el interior del vehículo.

Nunca ha disfrutado de un diseño como éste.

Aerodinámico. Funcional. Elegante. Ergonómico. Toda su fuerza



completo como el Ford Mondeo.

Estamos seguros de que conocerlo será fascinante para usted. No se pierda su estreno. Ha nacido la belleza con fuerza interior.

Ahora puede verlo en su Concesionario Ford y para mayor información, llame gratuitamente al teléfono 900 51 51 51.

* De próxima comercialización.

se proyecta en un diseño innovador, tanto en el interior como en el exterior y toda su belleza en las versiones de cuatro, cinco puertas y familiar*. Es muy difícil encontrar un coche tan



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



Imaginación ante la crisis

POR lo menos es la consecuencia más evidente de lo que ha supuesto este año el **Salón de Ginebra**, la gran reunión de los fabricantes de todo el mundo con los medios de comunicación, especializados o no. En el ambiente ginebrino flotaba, más que nunca, la misma pregunta una y otra vez, **qué opina de la crisis?** Las cifras de ventas en los distintos países de la Comunidad Europea iban de boca en boca -aún con datos provisionales- y más de uno se acariciaba las sienes como muestra inequívoca de preocupación. Que si **España** había bajado un 33 por ciento, que si **Alemania** un 25, que si **Francia** un 21, que si sólo **Bélgica** ha subido algo y el **Reino Unido** también; pero en el caso de este último es algo normal, porque ya había tocado fondo. En fin, comentarios de todos los gustos en un escenario que, bien al contrario, parecía querer contradecir todo tipo de rumores.

Y es que en el **Palexpo** de Ginebra sucedía algo que hacía mucho tiempo que no se veía en ese macrosalón del automóvil, había novedades, había sorpresas de todo tipo, había un halo de ilusión en los fabricantes y, sobre todo, había un insospechado alarde de **imaginación** por parte de los diseñadores; a los que algunos daban, a estas alturas, como seres más al servicio de la producción que de la creación.

Nunca habíamos visto tanto coche tapado, tanta novedad que se venderá en todos los mercados próximamente, si es que todavía se ha hecho, tanta creatividad al servicio del automóvil. Desde el **Porsche Boxster**, tan admirado en Ginebra como en Detroit cuando se desveló al público americano, al **Ashton Martin DB7** -el más bonito ejemplar del certamen ginebrino- pasando por el estudio de un futuro **Mercedes coupé** o por la espectacular berlina que responde al nombre de **Bugatti EB 112**; a la que hacerle una foto era toda una aventura. Todos esos creadores, tan necesarios para nuestro especial sector, aceptaron el reto, fueron fieles a una cita que ha recuperado mucho de su antiguo encanto: ese **efecto sorpresa** que casi se había perdido. Ahora sólo falta que ese esfuerzo se vea recompensado y la crisis, si es que de verdad existe, desaparezca de una vez.

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A



UN PLAN PARA LLEGAR A EUROPA

EL Ministerio de Obras Públicas y Transporte invertirá 18 billones de pesetas en infraestructura hasta el año 2007, según prevé el **Plan Director de Infraestructuras**. Para el logro de su objetivo -completar los grandes ejes de comunicación actuales y la integración en la red europea- se abordan, por primera vez, de forma global las infraestructuras viarias, ferrocarril, puertos y aeropuertos, y otras actuaciones sectoriales. Las infraestructuras de transporte terrestre, con 13,8 billones de pesetas, absorben casi el 77 por ciento de la inversión total del plan: 10,4 billones en vías interurbanas y 3,4 billones en transportes en medio urbano.

En carreteras «la espina dorsal del transporte de viajeros», se pretende incrementar hasta 9.400 kilómetros de autovías (en la actualidad ya están en servicio 5.800 kilómetros) y contruir 1.800 kilómetros en tramos de conexión y accesos a grandes ciudades.

En la presentación del PDI, una de las bazas más importantes del Gobierno de cara a la campaña electoral, el ministro de Obras Públicas y Transportes, **José Borrell**, no descartó la posibilidad de aplicar una nueva tasa sobre el uso de las infraestructuras para su financiación, que partirá en su mayoría de los Presupuestos del Estado y de los Fondos de la CE. El Ejecutivo pretende aprobar el nuevo plan antes del verano, una vez se haya discutido con los ayuntamientos, comunidades autónomas y demás sectores implicados, así como con el resto de los partidos políticos.

DIABLO VT, MAS QUE UNA VERSION

EL lanzamiento en 1990 del Lamborghini Diablo se apoyó en la promesa del desarrollo de una versión de tracción a las cuatro ruedas. Promesa que se ha hecho realidad en el Salón de Ginebra con la presentación del nuevo **Diablo VT** (Viscotracción). Un nuevo coche -sería injusto calificar como versión a un vehículo en el que se han modificado más del treinta por ciento de los seis mil componentes del modelo original- que incrementa los niveles de seguridad activa en condiciones de baja adherencia. Para la suspensión se ha recurrido a un sistema electrónico que funciona de modo manual o automático, para adaptarse al tipo de conducción de cada mo-

mento. El resto de sus características técnicas: motor central longitudinal V12 de 492 caballos y una velocidad máxima de **235 kilómetros** hora lo convierte en una de las mayores tentaciones para el comprador más exclusivo. Estará a la venta a finales de marzo aunque, por el momento, no se han facilitado detalles sobre su precio de comercialización.



S E M A F O R O S

Aterra pensar, que no es posible someter a los conductores de la Empresa Municipal a un control de alcoholemia. Hace unos días, un conductor ebrio a punto estuvo de causar una tragedia en Madrid, mientras que los representantes laborales se aferran a una defensa anacrónica de los derechos de los trabajadores a ser sometidos a controles. ¿Y quién defiende los **intereses de los pasajeros?** ¿Cuántos conductores de transporte público trabajan borrachos? ¿Cuántos taxistas o policías están en las mismas condiciones?

La calidad de los anuncios de automóviles no es nada que nos sorprenda. Pero todavía quedan marcas capaces de asombrarnos, como es, en este caso, Renault. La última campaña de la marca del rombo, «**Aquí buele a Noticia**», no sólo es divertida e informativa, sino que además logra impactar en los espectadores. Publicidad así nos hace recapacitar sobre el control sobre las marcas y la ausencia de agresividad que se observa en los más recientes mensajes publicitarios. Bienvenidos sean los anuncios que además de impactar divierten.

♦ **PRESIDENCIA PARA GIOVANNI AGNELLI**
Administrador delegado de Motovespa en España y vicepresidente del consorcio Piaggio, Giovanni Agnelli ha sido nombrado presidente de Piaggio Vehículos Europeos, cargo en el que sustituye a Gustavo Denegri, presidente del consorcio Piaggio.

♦ **NUEVO RECURSO DE MATRA**
La decisión de la Comisión Europea, que da luz verde a la instalación de la fábrica de Ford y Volkswagen en Portugal, ha motivado un nuevo recurso del grupo francés Matra-Hachette, recurso que se une al que ya interpuso contra las ayudas financieras decretadas para Ford y Volkswagen y sobre el que todavía no hay sentencia. Matra considera que el beneficio de las ayudas comunitarias es exagerado, que el mercado europeo del automóvil está saturado y que el futuro vehículo de Ford y VW incrementará aún más los excedentes de la CE.

♦ **DE SEAT A VOLKSWAGEN**
Juan José Díaz Ruiz ha dejado la



vicepresidencia de Seat y pasa a ser el nuevo director general de exportaciones de Audi, cargo que no le impide mantener la presidencia de VW/Audi en España. Con este nombramiento son ya dos, además de Díaz Álvarez, los hombres de Seat que pasan a ocupar un alto cargo dentro del Grupo Volkswagen. Manuel García Moreno, presidente de Piacat, será el sustituto de Díaz Ruiz en la vicepresidencia de Seat.

SEGURIDAD VIAL: TODOS IMPLICADOS

El director general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina, no se cansa de repetir que la seguridad Vial es cosa de todos. Ahora, como constatación a sus palabras, el Gobierno acaba de aprobar el **Plan Estratégico de Seguridad Vial** que ha redactado el Consejo Superior de Tráfico por mandato del Senado, órgano que además supervisará la puesta en funcionamiento de este plan.

Dada la complejidad del problema del tráfico, en el que intervienen diferentes factores y cuya solución está en manos de diversos organismos e incluso de los propios conductores, el plan recoge 61 propuestas a estudiar, que se pondrán en marcha a corto, medio o largo plazo. Estas propuestas van desde la inclusión de la Seguridad Vial como asignatura en los distintos niveles educativos, que tendrá que desarrollar el Ministerio de Educación y Ciencia, hasta el endurecimiento de las sanciones por infracciones al Código de la Circulación, pasando por un programa de educación permanente para los conductores, revisión de las enseñanzas de las autoescuelas, un control más riguroso del estado de los vehículos, carreteras y señalización, así como la ampliación de plantillas de la Guardia Civil de Tráfico y Policía Municipal.

Pero sin duda, de todas las propuestas, la que ha levantado más expectación es la implantación, tarde o temprano, del **carne de conducir por puntos** -medida que en Francia resultó muy polémica- y la retirada temporal del carne o la inmovilización del vehí-



culo. A este respecto **Miguel María Muñoz Medina** ha declarado que, en principio, la retirada del carne no se produciría necesariamente al agotar el máximo de puntos, como ocurre en otros países; ese sería el momento de iniciar un expediente informativo sobre el conductor para analizar las causas que motivaron esa acumulación de puntos e iniciar, bien un

adecuado reciclaje del conductor o estudiar la sanción más adecuada, según el tipo de normas que haya infringido. En cuanto a la seguridad del vehículo, tanto pasiva como activa, el plan estratégico recoge algunas recomendaciones como son la **obligatoriedad de ABS** en

camiones y autocares, la instalación de un sistema de protección en caso de vuelco para vehículos destinados al transporte público, la obligatoriedad de cinturones traseros en todos los turismos, incluso en los matriculados antes de la entrada en vigor del **Reglamento General de Tráfico**, y la homologación y autorización para instalar una luz de frenado alta.

EL EJEMPLO FRANCÉS

El carne por puntos lleva en Francia desde el verano de 1992. Se disponía de seis puntos y una vez agotados, después de varias infracciones, se suprimía el carne durante dos años, con la obligación de volver a examinarse para tener de nuevo derecho a conducir. Esto no impide que existan retiradas temporales del permiso, incluso antes de que los puntos se hayan agotado. La mayor parte de los automovilistas mostraron su oposición a este tipo de carne y los camioneros bloquearon casi todas las autopistas en el momento de la salida de vacaciones, en señal

de protesta. Casi toda la prensa se indignó igualmente por el baremo impuesto, juzgado demasiado severo en algunos puntos y demasiado blando para otros. Estaba claro el Estado apelaba una vez más a los buenos sentimientos y enarbolaba la bandera de los muertos en carretera para catalogar de malo a cualquier conductor que sobrepasase, aunque fuera poco, los límites de velocidad. Esto, sin preocuparse de los **problemas reales** de seguridad vial.

Ante las diferentes prestaciones, y frente a un descontento general, en diciembre de 1992 se decidió doblar el número de puntos, pero también se han doblado las penas

y, en definitiva, las cosas han evolucionado poco. Además, una parte de la magistratura se siente engañada, ya que los jueces no pueden más que aplicar, pura y bestialmente, el baremo prescrito y ven sus funciones puestas en entredicho.

Pensamos que potenciar el **alcotets**, vigilar el estado de los vehículos y comprobar que se utiliza el cinturón de seguridad, sería mucho más eficaz que ese permiso de conducir un poco «camelo» y todos los radares instalados en los laterales de carreteras desiertas.

Frédéric Guibal
Redactor de *L'Action Automobile*



YOKOHAMA EN ESPAÑA

UNA de las empresas más importantes en la fabricación de neumáticos, la japonesa Yokohama, no estaba presente en el mercado nacional (sí, por el contrario, en Canarias, con notable prestigio). Esto se ha solucionado al crearse la sociedad **Yokohama Hispania S.A.**, que iniciará la comercialización de estas cubiertas en nuestro país.

Yokohama es el séptimo constructor mundial y segundo japonés y se ha venido caracterizando por ofrecer productos para la gama al-

ta, de gran calidad. Con esta filosofía inicia su andadura en España, olvidándose de las ventas masivas en grandes superficies y buscando el cliente selecto, dispuesto a pagar ligeramente más por un producto superior. La gama es amplísima, abarcando desde la cubierta más popular en la serie S hasta las **asimétricas AVS**, recientemente homologadas por Porsche, siendo el único fabricante mundial que ha logrado este reconocimiento y que deja bien claro el nivel en que trabaja esta firma.

ROTONDAS SI, PERO

El Instituto Catalán de Seguridad Viaria ha constatado un gran incremento en la construcción de rotondas por parte de los ayuntamientos, en las **cercanías de Barcelona** se han censado más de un centenar de reciente factura. Si las ventajas son evidentes en cuanto a seguridad, ello no impide que

deban construirse con rigor y unidad de criterios, objetivo que se propone el Instituto. Dos son los defectos más comunes: el olvido de los peatones, a los que en ciertos casos se obliga a grandes desplazamientos, y el círculo central, demasiado pequeño lo que hace que muchos automovilistas la «pasen» recta.

AVENTURA ELECTRICA

ROBERT Mohr es un ciudadano danés, dispuesto a imitar al intímido Phileas Fogg de Julio Verne. Al igual que el protagonista de «La Vuelta al Mundo en 80 Días», Mohr está dispuesto a circunscribir el **globo terráqueo** pero, en esta ocasión, sobre un coche eléctrico diseñado por un grupo de colaboradores del técnico aventurero. Este ciudadano ha llegado ya hasta la mitad del camino, en Los



Ángeles, California, tras un, según sus propias declaraciones, «**placentero viaje de turismo**».

BREVES

◆ **OTRO FUERTE DESCENSO**
De nuevo, durante el mes de febrero, las ventas de automóviles en España han sufrido una fuerte caída, totalizando tan sólo **58.448** unidades, frente a las **87.042** que se matricularon en febrero del pasado año. Esto representa un descenso del **32,8** por ciento, que sumado al sufrido en el mes de enero sitúa la pérdida en un **42,72** por ciento, lo que supone que en tan sólo dos meses se han vendido **73.682** coches menos que en 1992. A excepción de Hyundai y Skoda todas las marcas han sufrido también importantes retrocesos.

◆ **FIRAUTO YA TIENE FECHA**
En el nuevo pabellón del Palacio ferial alcantino se celebrará, del **28 al 31 de mayo Firauto**, la **Feria de Automoción e Industria Auxiliar**, que estará dividida en cinco sectores. El certamen, dirigido a los profesionales, se complementará con un salón para vehículos 4x4 y diferentes sesiones técnicas.



◆ **JAGUAR ESPAÑA**
Ya está casi ultimada la constitución de Jaguar España, empresa que dependerá directamente de Jaguar Europa y que tendrá a **José Ramón Soriano** como consejero delegado. Una vez constituida la nueva empresa, los automóviles británicos dispondrán en nuestro país de su propia red comercial, totalmente independiente de Ford, aunque la multinacional norteamericana es propietaria desde 1989 de Jaguar.

SHARON STONE, DE LOTUS A FERRARI



SHARON Stone, la sensual protagonista de «Instinto Básico», que en la película más taquillera de la temporada «corría a los cuatro vientos» por su amor a los automóviles y la velocidad (recordamos las magníficas «prestaciones» que fue capaz de conseguir de su Lotus Esprit), acaba de hacer entrega del primer **Ferrari 348 Spider** vendido en los Estados Unidos. En una subasta celebrada en el Museo de Aviación de Santa Mónica, en California, esta actriz logró que Paul Goldenberg pujara hasta la cantidad de 18,5 millones de pesetas, 4,5 millones más que su precio original, que se destinarán a un fondo benéfico para la ayuda de niños afectados de SIDA.

E C O S D E G I N E B R A

De muy importante se puede calificar la rueda de prensa que convocó la firma Porsche en el Salón. El portavoz del Consejo de Dirección, **Wendelin Wiedekin**, desmintió una vez más los rumores de que su marca fuera absorbida por un gran constructor. «Ser comprados por un grande no resolvería nuestros problemas y, además, ellos también tienen serios problemas en la actualidad», dijo, y añadió «nuestra capacidad de autofinanciación sigue siendo mucha». Las intenciones de Porsche se resumen en una frase antológica: «Nuestra visión del futuro será más fuerte que la imaginación de quienes nos critican».

El nuevo presidente de Ford Europa, el australiano de origen libanés **Jac Nasser**, debutó en Ginebra con ocasión de la presentación oficial del Ford Mondeo. Puso en evidencia la vocación mundial de su nuevo modelo desde el inicio de su concepción, habló de la necesidad de Ford de ser muy competitivo en Europa para contrarrestar el efecto de la llegada masiva de productos japoneses, habló de que el Mon-

deo es «en la actualidad» el coche más respetuoso con el medio ambiente, pues el 85 por ciento de sus piezas son reciclables y algunos de sus órganos se han realizado a partir de materiales reciclados. De cara al futuro confirmó que, a partir de enero de 1994, los dispositivos de seguridad del Mondeo estarán disponibles en toda la gama de modelos producidos por Ford en Europa. El airbag y los refuerzos laterales se montarán en la totalidad de la gama de productos Ford, incluido el Fiesta.

Tendrían que haber visto la cara de preocupación -y de sorpresa- de Luca Montezemolo, presidente de Ferrari, ante el nuevo **Aston Martin DB7**. Ahora, parecía pensar, si tenemos un rival de peso. El caso es que tanto él como sus acompañantes, **Giorgio** y **Fabrizio Ghugiaro**, se sentaron en el coche y lo analizaron en detalle. Mientras, en otra zona del Salón, **Harm Lagaay**, diseñador del sorprendente Porsche Boxster (que sigue atrayendo hacia sí todas las miradas), se mostraba muy interesado por el **Bugatti EB 112** de los Giu-

giaro. Entre diseñadores anda el juego.

Por cierto, **Romano Artioli**, presidente de Bugatti Automobili, no se podrá quejar. No había quien hiciera una foto a su EB 112 de la cantidad de gente que materialmente se lo comía. La expectación ha sido tanta que, ante la cantidad de novedades que el Salón aportaba, sólo se hablaba del nuevo **Bugatti**. Y es que la marca tira y el nuevo modelo entronca a la perfección con la más pura tradición de la mítica marca de Ettore Bugatti.

Pero como la suerte va por barrios, la prensa acreditada en Ginebra se quedó con las ganas de ver el **Seat Concepto T cabrio**. Tenía que haber sido el «gancho» del stand español, como lo fue en París el **Concepto T coupé**. Sin embargo, durante la manipulación del coche para su transporte a Suiza éste se cayó y no hubo forma humana de repararlo a tiempo. En Seat estaban desconsolados porque su nuevo «coche concepto» no era una simple maqueta, sino un modelo real con motor y todo.

NUEVO CITROËN ZX CROSS



RAZA DE CAMPEON

Nueva serie limitada Citroën ZX Cross. Raza de campeón. Heredero del desierto. Heredero de toda la experiencia, fiabilidad y robustez del Citroën ZX Rallye Raid. Póngalo a prueba. Descubra la fuerza de su raza.

Nuevo Citroën ZX Cross, con un motor de inyección de 1.580 cc, capaz de desarrollar

una potencia de 89 CV a 6.400 rpm.

Descubra una serie especial con un alto nivel de equipamiento: volante deportivo forrado en cuero y regulable en altura, asientos delanteros deportivos en terciopelo, con reglaje en altura, lumbar y lateral el del conductor, palanca de cambios tipo sport con fuelle de

cuero, alarma de olvido de luces encendidas, luneta trasera térmica con limpia-lava luneta, retrovisores regulables desde el interior, luz trasera antiniebla, cuentarrevoluciones electrónico, tapacubos tipo sport... Un equipamiento extraordinario con un precio promocional excepcional: 1.670.000 pesetas.*



CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

Gama Citroën ZX desde: 1.444.000 ptas.*

* Precio máximo recomendado. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación y oferta promocional. No acumulable. Válido para vehículos en stock.

CITROËN ZX. RAZA DE CAMPEON

◆ DAF SIGUE VENDIENDO EN ESPAÑA

La suspensión de pagos de la multinacional holandesa Daf implica el cese de su filial española, por lo que Daf España procederá a su liquidación y a la rescisión de todos los contratos laborales. Sin embargo, Daf Trucks continuará suministrando vehículos al mercado español.



◆ VOLVO 350 GLT, UN FAMILIAR LLENO DE ÉXITOS.

El programa de la televisión canadiense «Motoring 93» ha elegido al Volvo 350 GLT como el «Coche Familiar del Año». Este es el segundo premio conseguido recientemente por el modelo de la casa sueca. Antes fue galardonado como el mejor coche de importación en Japón.

AGILIDAD EN PAGOS DE SINIESTROS

La Comisión Técnica de Automóviles de Unespa ha aprobado finalmente crear una Cámara de Compensación de Saldos. El proyecto CICOS (Centro Informático de Compensación de Siniestros) permitirá, por una parte, agilizar la tramitación de siniestros canalizados por los convenios CIDE y ASCIDE (en los que se genera el parte amistoso) y, por otra, reducirá los gastos de gestión de las entidades en beneficio del usuario. Unespa, la asociación que representa a la mayoría de las entidades aseguradoras continuará además su colaboración con la Dirección General de Tráfico en campañas de prevención y la medicalización de helicópteros con la inmediata firma de convenios en Sevilla y Málaga; intensificará la colaboración con el Centro Zaragoza para la investigación y prevención de accidentes y, finalmente, ampliará a nivel nacional el convenio suscrito con la Asociación de Autopistas, vigente hasta ahora con la Comunidad Catalana para agilizar el pago de las indemnizaciones por accidentes de tráfico



en las instalaciones de esta red vial. Éstos y otros temas han sido debatidos en una reciente reunión, donde José Cercós confirmó su continuidad en la Presidencia de la Comisión Técnica de Automóviles hasta que finalice su mandato en 1995, y se nombró como vicepresidente primero a José Carlos Wassmann, con responsabilidad directa en el área de Mercado. También han sido nombrados vicepresidentes Pedro Luna (área Jurídica) Ricardo Lloret (adjunto al presidente) y Jacques Laredo (Relaciones Corporativas).

TRES RESPUESTAS DE



George Simpson (PRESIDENTE DEL GRUPO ROVER)

¿Qué va a pasar el próximo mes de agosto, cuando las acciones del Grupo Rover queden en libertad para ser vendidas por la British Aerospace?

Es muy importante entender que la fecha de la liberalización no resulta en absoluto significativa para el futuro de Rover y le aseguro que después de esa fecha, Rover seguirá perteneciendo a la British Aerospace. Lo más importante ahora es ver si podemos hacer del Grupo Rover una compañía con beneficios o no. Si lo conseguimos, puedo asegurar que el Grupo Rover será mantenido

durante muchos años por sus actuales propietarios. En estos momentos tenemos una relación muy próxima con Honda, ellos tienen el 20 por ciento de nuestra compañía, pero no me parece muy lógico por su parte aumentar su participación en Rover y mucho menos obtener la mayoría. No existen intereses industriales para ello.

¿En qué estado se encuentra el Grupo Rover en su camino hacia la consecución de beneficios?

En este momento hemos mejorado nuestra situación respecto a los anteriores ejercicios. En 1992 perdimos 49 millones de libras, lo que supone un buen recorte respecto a las anteriores cifras, pero no es suficiente. Ahora mismo creo que es posible acabar el año

con beneficios, a pesar de las tremendas dificultades por las que está pasando la industria del automóvil en Europa. Seguimos mejorando nuestra productividad y reduciendo nuestros costes. Nuestros productos mejoran día a día, por lo que terminaremos el año en unas excelentes condiciones.

¿Qué importancia va a tener el nuevo Rover 600 en la recuperación de la marca?

El Rover 600 va a ser un coche muy importante para el Grupo. Será, sin duda, el mejor coche que hemos hecho. Con él, la gama queda muy completa y equilibrada, no esperamos vender muchísimos coches, nuestras expectativas apuntan hacia 50 ó 60 mil unidades al año.

Empieza a cuidarte.

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

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

NUEVO MOTOR 2.0 L.



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

VOLVO
Respuesta segura.



◆ MICRO-TAC INTERNACIONAL

La firma estadounidense de telefonía móvil Motorola ha estado presente en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra con importantes novedades. Por un lado, la colaboración de Motorola con prestigiosos fabricantes de automóviles ha permitido que se vean los más recientes productos instalados en las novedades rotantes del salón. Por otro lado, Motorola lanzaba el teléfono celular digital más ligero del mundo, el Micro Tac internacional, con un peso de tan sólo 258 gramos. Además de las características que han hecho famoso este teléfono, conviene destacar la gama de accesorios para automóvil: cargador rápido de dos ranuras, ahorrador de batería, tres opciones de batería: estándar, delgada o extraplana, cargador de vehículo o kit de manos libres entre otras.

SONY KP-300: DIGITAL POWER

SONY ha presentado recientemente un sistema digital llamado **Unilink**, que permite adaptar todo tipo de aparatos de audio, vídeo y telecomunicaciones al sistema estéreo del coche.

La tecnología digital demuestra pues sus poderes en estas instalaciones, aunque hay un conjunto que se destaca del resto, es el **Sony KP-300**, compuesto por una unidad principal de radiocasete con sintonizador digital, un repro-

preamplificación para instalar un amplificador adicional y el volumen, los graves, los agudos, el balance, etcétera, se controlan de manera electrónica.

Cuando se desconecta la llave de contacto del coche, el cabezal se separa de la cinta, lo que evita cualquier posible deformación del cabezal y también que la cinta se estropee. Con la función **Custom File** se pueden programar 100 títulos de CD, además de poder leer-



ductor de casete con autoreverse y un amplificador de 4 X 20 watos conectado a un intercambiador de 10 CD. Como ya es normal en este tipo de aparatos, en el sintonizador pueden programarse 18 emisoras de FM y seis de AM. El KP-300 cuenta con memoria de las mejores emisoras sintonizadas (BTM). El amplificador tiene una salida de

los en el display. El KP-300 también posee Dolby B, botón para cintas de metal, exploración de memoria, función Local/Sens, un panel frontal extraíble y su precio recomendado se sitúa cerca de las **100.000 pesetas**, incluido IVA. Un precio en línea con los aparatos de una calidad elevada, disponibles para los más exigentes.

SI EL AUTOMOVIL DE DELANTE PUEDE FRENAR DE GOLPE, FRENARA DE GOLPE.

SI UN PEATON PUEDE CRUZARSE DELANTE DE SU AUTOMOVIL DE REPENTE, LO HARA.

SI A LA SALIDA DE UNA CURVA PUEDE HABER UN OBSTACULO ATRAVESADO, LO HABRA.

Y, SI DESPUES DE FRENAR, EL OBSTACULO Y SU AUTOMOVIL SIGUEN ACERCANDOSE, SIN DUDA, SE ENCONTRARAN.

SI HAY UNA MARCA CAPAZ DE HACER FRENTE A LOS IMPREVISTOS Y EVITAR SUS CONSECUENCIAS, ESTA MARCA ES BMW.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

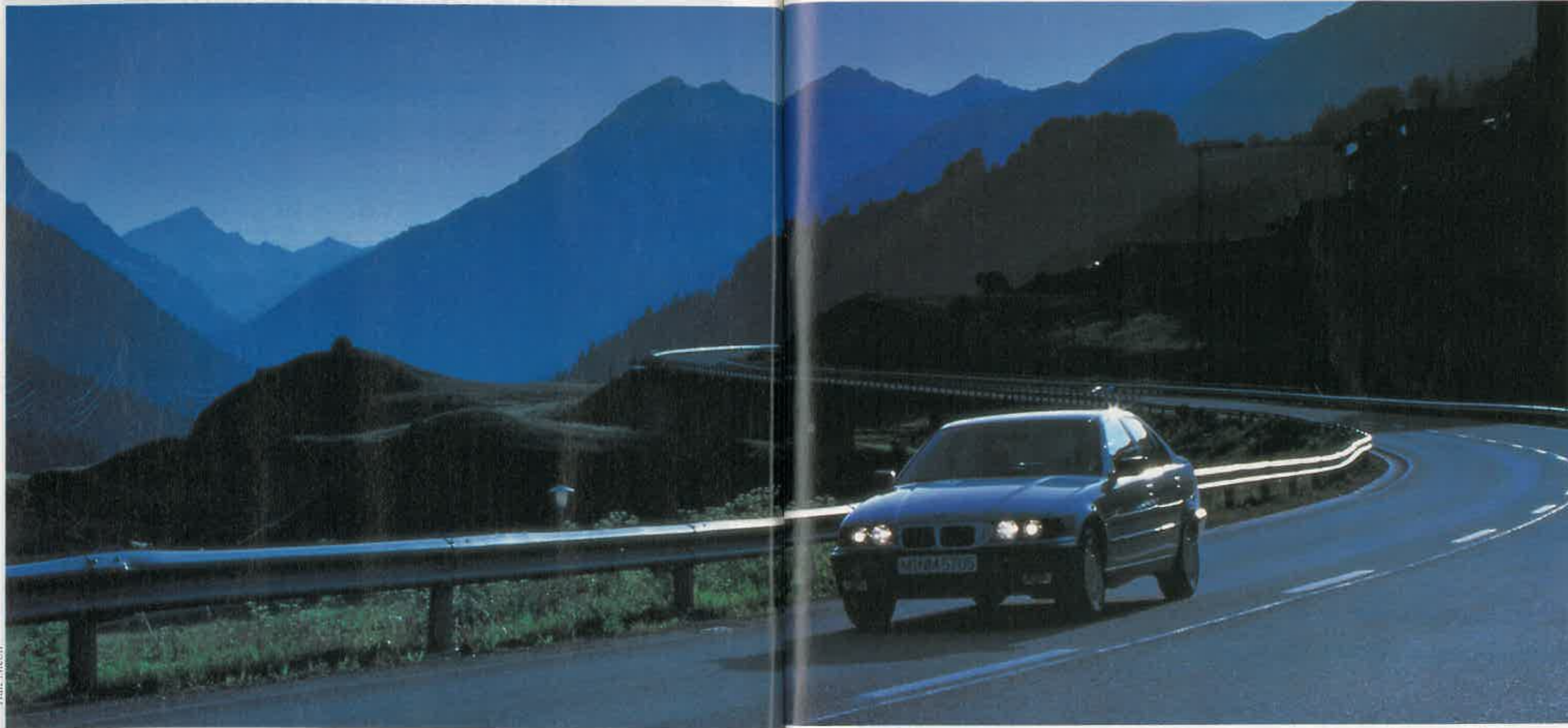
Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

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

SEGURIDAD INTEGRAL BMW.



Ruiz Nicoli

Las pruebas demuestran que en la protección en caso de accidente los BMW están muy por delante. Tanto como en ofrecer a su conductor sistemas para evitar tales accidentes.

Así, al alcanzar el mayor nivel de protección y prevención posible a bordo, podemos aplicar toda nuestra capacidad de desarrollo a extender la seguridad incluso fuera de cada BMW.

Es la **Seguridad Integral BMW**. Con ella se pone en marcha la fórmula perfecta: Máxima seguridad en el automóvil, apoyada por revolucionarios sistemas, también con la marca de BMW, para lograr carreteras, ciudades y conductores más seguros.

AUTOMOVILES MAS SEGUROS.

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

Protección: Parachoques autorregenerables, zonas de deformación programada, habitáculo de alta rigidez, columna de dirección articulada, airbag y crash-sensor.

Protección a terceros: Eliminación de todos aquellos elementos peligrosos para el peatón, suavizando aristas de la carrocería y escondiendo elementos que sobresalgan.

CARRETERAS MAS SEGURAS.

BMW colabora en programas como Prometeus, de asistencia e información en ruta al conductor y en el desarrollo del proyecto Companion, para dotar de señalización inteligente e interactiva a las autovías.

BMW coopera, además, en un proyecto piloto para la gestión coordinada del tráfico público y privado, en el área del Gran Munich.

CONDUCTAS MAS SEGURAS.

BMW ha desarrollado, también, programas de educación vial en colegios, así como escuelas de perfeccionamiento de la conducción.

PLACER MAS SEGURO.

Es la mayor demostración de eficacia de la **Seguridad Integral BMW**. ¿Existe mejor forma de disfrutar del placer de conducir que la de hacerlo rodeado de la mayor seguridad posible?





UN NUMERO ESTUPENDO

A CABO de leer una de las revistas mejor y más completa que habéis realizado nunca. Me refiero al reciente número 489 del 2 de marzo. Han sido las 350 pesetas mejor invertidas de mi vida porque aunque todavía soy muy joven, el mundo del automóvil me apasiona de verdad.

Me ha encantado el contenido del último número por lo variado y atractivo. Todas esas novedades con el Ragoon a la cabeza, la fotografía de las pruebas, el interesantísimo reportaje del motor Boxer, el «potente» dossier y las fotos espía de lo que será mi futuro coche, el Golf Cabrio.

Felicidades y a seguir así.

Carlos Armandí
San Sebastián

RECAMBIOS QUE NO LLEGAN

T ENEMOS en casa dos coches, el mío es un Audi 100 y el de mi esposa un VW Golf y no comprendemos bien el servicio que estamos recibiendo de Audi en piezas de recambio. Desde hace cinco años, cada vez que el coche entra en el taller para hacer alguna reparación he tenido que prescindir de él varias semanas. La última vez he encargado un manguito en Madrid para el Audi Ref. 034145771A, y después de un mes y medio, resulta que me han mandado uno equivocado: mi Audi 100 es el TD y me traían el del gasolina. En total imagino que el tema se alargará más de dos meses, lo que me ocasionará un grave transtorno, porque el coche me es indispensable para trabajar.

El servicio de atención al cliente en Barcelona no me soluciona la

papeleta y estoy un poco harto de esta situación.

Urbano de la Puente
Madrid

CONSEGUIR UN BMW Z1

H ACE un año aproximadamente leí en vuestra revista que había cesado la producción del BMW Z1, pero hace poco me dijeron en un concesionario oficial BMW que no sabían nada y que no hay ningún problema para adquirir uno.

¿El cese de la producción del Z1 es definitivo o temporal? ¿Qué pasa con el Z1?

¿El hecho de instalar techo practicable en un coche implicaría filtración de ruidos en el habitáculo a altas velocidades?

Andrés Rabal
Murcia

R.- Le confirmamos que el BMW Z1 se dejó de construir hace más de un año, lo que no quiere decir que no se puedan encontrar unidades disponibles para la venta en muchos concesionarios. El cese de la producción es definitiva.

Normalmente un techo practicable de calidad no hace ruido; sin embargo, se dan casos de techos, como el utilizado por el Rover 200 Coupé, en los que un diseño mejorable penaliza la sonoridad.



PATROL O FRONTERA

Q UIERO comprarme un todo terreno porque vivo en el monte y estoy entre dos modelos: el Opel Frontera 4X4 o el Nissan Patrol corto turbodiesel. ¿Cuál de los dos es mejor en suspensión, equipamiento, confort, motor...?

¿Podrían aconsejarme un T.T. bueno para utilizarlo en el monte?

David Poncela
Vitoria

R.- Usted nos habla de dos vehículos muy distintos. Pero nuestra opi-

nión es que el Patrol, un todo terreno robusto, ideal para trabajos intensos en el campo y para las peores condiciones, es la mejor elección para utilizar en campo y carretera.



RENAULT CLIO 2.0 16V

T ENGO necesidad urgente de comprarme un coche y me he decidido por el Clio 16V. Sin embargo, he oído rumores sobre la próxima aparición del Clio 16V de dos litros y me gustaría saber la fecha de aparición de este modelo, pues en caso de salir en un plazo no superior a unos pocos meses, me decidiría a esperar.

Tarrasa
Barcelona

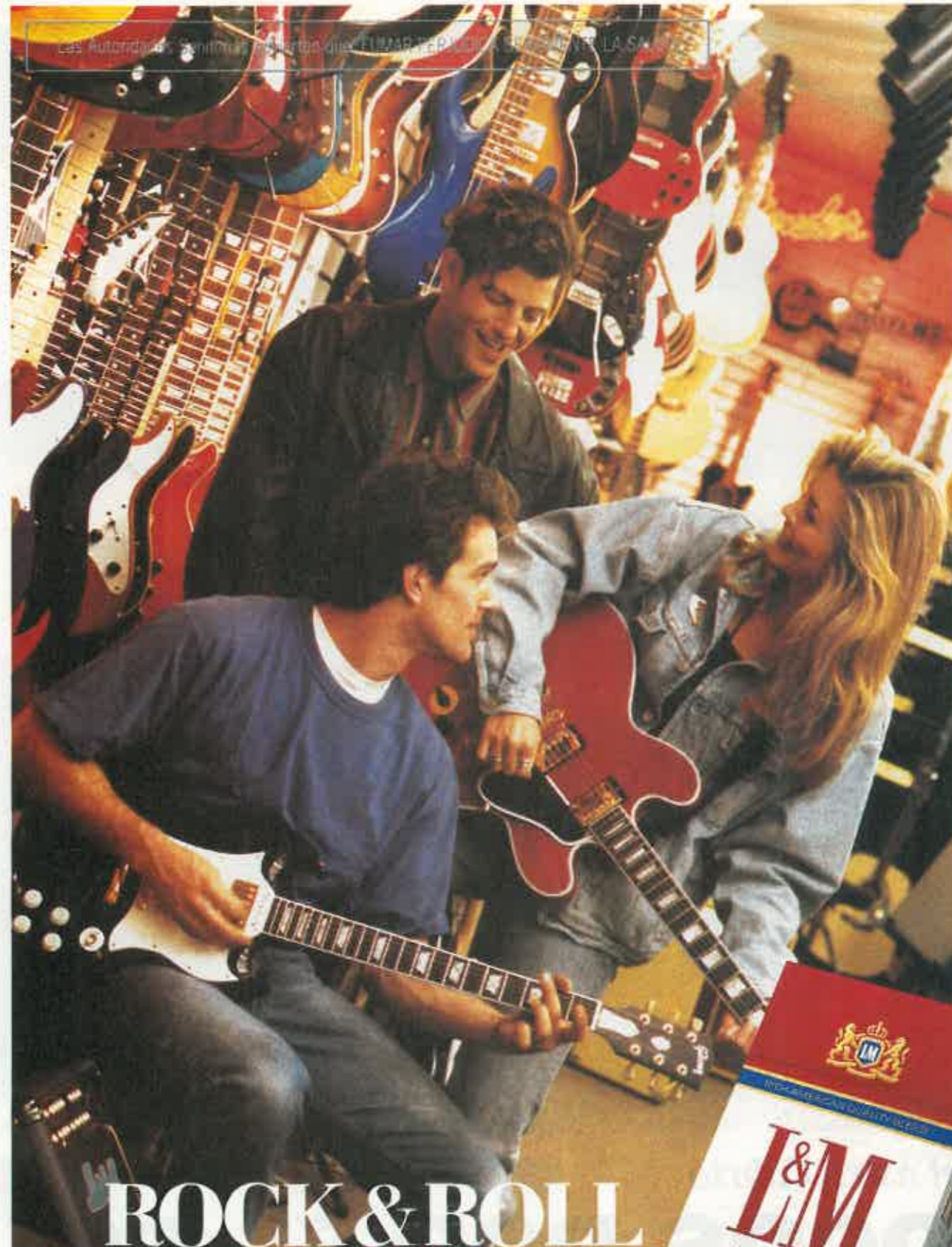
R.- Del Renault Clio 2.0 16V sólo se van a producir 2.500 ejemplares para su homologación en competición y recibe el nombre de Williams. A España llegarán 400 unidades por las que imaginamos habrá más que palabras. Más deportivo, contará con una potencia de 150 caballos y un acabado excepcional y llegará a España en las próximas semanas.

CABRIOS A GOGO

S UEÑO ya con comprarme un descapotable para este verano. El único problema es que ante la avalancha de vehículos de esta clase que se avecina, estoy hecho un lío y no sé por cuál decidirme. Me gustaría saber que es lo que va a llegar a corto plazo.

Ramón Martiaga
Alicante

R.- A punto de aterrizar están el Astra Cabrio de Opel, el VW Golf Cabrio, El BMW de la Serie 3, el Coupé de Audi, con un motor más potente de 174 caballos, y un Honda Civic CRX con techo eléctrico que se esconde en el maletero.



ROCK & ROLL
L&M



FULL AMERICAN FLAVOR.

160
PESETAS

Juntos por placer.



Opel Astra Cabrio

LOCOS POR EL SOL

En el pasado Salón de Ginebra tuvo lugar la presentación oficial del Opel Astra Cabrio, modelo que da una clara idea de la pasión de los habitantes del norte y centro de Europa por el sol y con el cual se completa la gama Astra.

LOS ingenieros de Opel se han tomado su tiempo para lanzar un producto muy refinado y con todas las garantías. Para ello, en el diseño del Astra Cabrio han intervenido, además de los especialistas de Opel, e ingenieros de Saab y de Bertone, ambas firmas con gran experiencia y reputación en lo que se refiere a descapotables.

Mecánicamente, el Astra Cabrio mantiene las características de sus hermanos de techo duro, salvo las lógicas modificaciones para mantener la rigidez del conjunto. Este modelo sólo estará disponible con los motores 2.0 y 1.4 de gasolina de 115 y 82 caballos respectivamente.

Respecto a su predecesor, el Opel Kadett Cabrio, el Astra ha visto muy mejorado el sistema de la capota. Tanto en su versión de accionamiento manual, como en éste que se hace eléctricamente, la facilidad de manejo es notable. La optimización del mecanismo y la utilización de rodamientos de agujas en sus articulaciones han permitido que la operación de estirar y recoger la capota se realice en pocos segundos y sin el más mínimo esfuerzo. En el caso del mecanismo eléctrico, éste sólo se puede accionar con el coche parado y el freno de mano activado.

A pesar de no disponer de arco central, al más puro estilo de los descapotables clásicos, se ha cuidado mucho el aspecto de la seguridad. Los refuerzos de la carrocería hacen de la misma un conjunto sólido y resistente a los impactos. En las puertas se montan, al igual que en las berlinas, barras protectoras contra los impactos laterales. Los cinturones de seguridad disponen de tensores que en caso de colisión frontal recogen unos 16 centímetros el cinturón para mejorar la eficacia de los mismos. Se ha desarrollado también un *airbag* de gran tamaño, 67 litros, para este modelo. De for-



ma que en caso de colisión frontal, la cabeza y el tronco del conductor se encuentren mejor protegidos.

Una de las peculiaridades del Astra Cabrio es su excelente funcionalidad, ya que el espacio en el cual se

recoge la capota no ha restado mucho al interior ni al maletero, de forma que se cuenta con cuatro plazas suficientemente amplias y con un maletero sobresaliente para tratarse de un descapotable.

En el aspecto del confort hay que destacar la incorporación de amortiguadores de vibración, para eliminar la molesta resonancia que se suele producir en los coches descapotables en cuanto se rueda por carreteras un poco bacheadas.

Con la tecnología y el equipamiento del Astra Cabrio, esta categoría recibe un fuerte impulso, fundamental para atraer a un mayor número de compradores. ○

AMPLIO Y POLIVALENTE
El habitáculo es casi tan amplio como en la versión de techo duro. Los asientos posteriores son abatibles.



CONTEMPORANEO TUYO

ILUSTRACIÓN ORIGINAL DE HUMBERTO DIAZ SANTANA 1994

SELENIA



En tu mundo existe un arte que permanece en el tiempo, que destaca sobre el resto. Un arte avanzado. Un arte fruto de la audacia y de la evolución de la cultura. Un arte pragmático que no busca artificios innecesarios, sino que tiende a la expresión total. Un arte rico en matices, energía y dinamismo. Es el arte de tu tiempo.

CALIBRA by Opel
ARTE CONTEMPORANEO



2.0i (115 CV) • 2.0i 16V (150 CV) • 2.0i TURBO (204 CV). De serie: ABS • AIRE ACONDICIONADO • CHECK CONTROL.

OPEL 

Jaguar XJ12/Daimler Double Six

AL NIVEL DE LOS MEJORES

Por fin Jaguar ha decidido dar el salto que les separaba de las grandes berlinas de representación alemanas dotadas de motores V12, BMW y Mercedes, al diseñar un nuevo motor de 12 cilindros e incorporarlo a la carrocería del XJ6 aparecida hace siete años. Con los nuevos Jaguar XJ12 y Daimler Double Six desaparecen definitivamente los modelos V12 Serie III, que ya contaban con más de dos décadas a sus espaldas.

ERA la asignatura pendiente de una firma que mantenía el antiguo modelo a la espera de disponer del motor adecuado. En diciembre de 1992 se dejaba de fabricar la serie III del antiguo V12 y en el reciente Salón de Amsterdam aparecía la nueva familia, compuesta por dos modelos: Jaguar XJ12 y Daimler Double Six, esencialmente iguales pero separados por su vocación. Mientras el primero se define como la versión deportiva, el segundo se caracteriza por el lujo; sin que ello signifique que el Jaguar no sea casi tan lujoso como él.

El desarrollo de estos nuevos modelos ha supuesto para la marca



MOTOR AL DÍA
El nuevo 12 cilindros ha visto aumentada su cilindrada a seis litros y su potencia a 318 caballos. Su par ha crecido mucho.

una inversión cercana a los siete mil millones de pesetas, pues no sólo ha cambiado el motor, sino que reciben un nuevo cambio automático de cuatro velocidades y un sinnúmero de retoques. Así, ahora los V12 de Jaguar compiten con los BMW 750 e, incluso, con los Mercedes de la Clase S. Con respecto a los primeros hasta se mueven en la misma banda de precios, por cuanto el Jaguar XJ12 cuesta (ya se comercializan los dos nuevos modelos) 10.550.000 pesetas, y el Daimler Double Six 11.595.000 pesetas. Eso teniendo en cuenta que los nuevos modelos de Jaguar cuentan con una mecánica que puede

GRAN LUJO
Elegancia, refinamiento y lujo son las constantes de los interiores de los nuevos Jaguar. El Daimler tiene un mayor equipamiento.



competir, incluso con ventaja, con la mecánica alemana, ya sea BMW o Mercedes, marca esta última que se queda descolgada en cuanto a precios. Además, Jaguar juega, fren-

FICHA TECNICA

JAGUAR XJ12

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	12 en V a 60º
Cilindrada (c.c.)	5.994
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	11 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	318 cv / 5.400
Par máximo / r.p.m.	47,2 mkg. / 3.750
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática 4 marchas
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.985
Largo/ancho/alto (mm)	4.988 / 1.793 / 1.380
Capacidad del depósito (l)	86,4
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,2
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	21,9
A 90 km/h (l/100 km)	10,6
A 120 km/h (l/100 km)	13,0

te a los alemanes, con la carta de la exclusividad y de la originalidad; algo que conviene no olvidar.

Como hemos dicho, la base de los nuevos modelos es el motor V12, desarrollado a partir del antiguo modelo mediante el aumento de la carrera de los cilindros, con lo que la cilindrada de 5,3 litros pasa a seis. Al mismo tiempo se ha optimizado su funcionamiento por el empleo de un nuevo sistema de inyección electrónica Lucas Marelli. Con el aumento de cilindrada se ha logrado una potencia de 318 caballos, es decir, un 22 por ciento más, y un valor de par motor más utilizable y superior en un 23 por ciento al que ofrecía el antiguo motor. Al mis-

mo tiempo, la transmisión es totalmente nueva. El cambio automático de tres velocidades se ha desechado y en su lugar se cuenta con uno mucho más moderno, también automático, de cuatro marchas con dos programas de utilización: normal y sport. Esos dos cambios fundamentales, en cuanto a mecánica se refiere, han dado como fruto unos coches mucho más utilizables y fáciles de conducir.

Por otro lado, otros cambios se han efectuado en sus chasis, y ahí es donde Jaguar y Daimler se separan. Dada la vocación del Daimler, la suspensión (igual básicamente a la del Jaguar), mantiene unas características de suavidad y confort que



DIFERENCIA
En la zaga de ambos coches se observa la diferencia con los XJ6. Una sigla indica el motor de 12 cilindros, y los escapes son dos, uno a cada lado.

en el Jaguar se pierden un poco, en beneficio de una mayor dureza que permita al coche un temperamento más deportivo y, en consecuencia, una mayor precisión en sus reacciones, una mayor estabilidad. Es por eso mismo que el Jaguar utiliza ruedas más anchas, de 16 pulgadas y de perfil más bajo, mientras el Daimler se conforma con llantas de quince. Ambos coches disponen, de serie, de diferencial autoblocante.

Las diferencias de presentación entre ambos modelos no son muchas pero sí resultan significativas. Dado el talante más deportivo del Jaguar, su calandra va pintada en negro y los grupos ópticos son redondos, mientras en el Daimler son rectangulares. El diseño de las llantas es específico para cada modelo. En su interior, el Daimler denota un mayor cuidado en el tratamiento de sus elementos, y así el cuero lo llena todo, mientras en el Jaguar se limita a zonas de los asientos. Entre el equipo de serie, ambos cuentan con *airbag* para el conductor. ○

M. Doménech

MAS ALLA DE LA REALIDAD

ALTAVOCES PARA AUTOMOVIL JBL

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



JBL

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

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

DESDE la publicación de las primeras fotos oficiales, el nuevo Corsa ha levantado muchas expectativas. Dentro de la atonía que muestran las últimas corrientes de diseño, es sorprendente encontrar un coche que unánimemente llame tanto la atención del público en general. Durante los días que hemos podido rodar con el nuevo Opel Corsa por Madrid, la gente se paraba a mirarlo y se daba la vuelta como si de un deportivo de muchos millones se tratase. Entre los profanos en la materia automovilística, abundaban los que declaraban que se trataba de un nuevo modelo japonés. Y lo cierto es que a estos alardes no nos tienen acostumbrados los fabricantes europeos.

Con esta prueba, lo que pretendemos desvelar es si la mecánica está a la altura del envoltorio, y lo cierto es que el nuevo Corsa está a la altura de las exigencias del mercado.

La versión que ha pasado por nuestra primera prueba es la que monta el motor 1.4 con inyección multipunto y 82 caballos. Hemos elegido ésta por ser la que a priori parece la más equilibrada y, posiblemente, sea la más vendida. Este motor tiene un rendimiento óptimo y sin necesidad de recurrir a tecnologías del tipo de las cuatro válvulas por cilindro u otras zarandajas empuja al Corsa con alegría suavidad y unos consumos verdaderamente ejemplares. La única pega que hay que apuntar a este motor, es su elevada rumorosidad. La alegría de funcionamiento se aprecia nada más arrancar y, sin forzar lo más mínimo la máquina, en cada semáforo se van quedando atrás el resto de los coches. Si además queremos ver de lo que es capaz el Corsa y apretamos a fondo el acelerador, veremos como las ruedas chillan en primera e, incluso, en segunda. La versión probada no disponía de cuenta vueltas, por lo que hay que fiarse del sonido del motor. La facilidad para subir de vueltas hace que la inyección intervenga con bastante frecuencia y corte esta rápida ascensión. Hay que decir, que parte de la



El próximo día 26 de marzo llegarán a los concesionarios los primeros Opel Corsa de la nueva generación. Todavía no se puede aventurar el futuro comercial de este nuevo modelo, pero una cosa está clara; no dejará indiferente a los que lo vean. Un diez en diseño.

VIRTUDES

Rendimiento del motor
Posición de conducción
Desarrollos de cambio adecuados

OPEL CORSA 1.4 Si
Precio aprox: 1.450.000 ptas

Rumorosidad del motor
Suspensión blanda
Tacto del freno

DEFECTOS

Opel Corsa 1.4 Si

EL DISEÑO AL PODER



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación de aluminio. Distribución: un árbol de levas en cabeza, accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.388 centímetros cúbicos. Diámetro cilindro: 77,6 mm. Carrera: 73,4 mm. Relación de compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 82 CV(60 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 5.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambio manual de cinco velocidades. Embrague: accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,0 km/h

DIRECCION

Sistema: Cremallera, asistida opcionalmente. Vueltas volante entre topes: 3,9 (2,6 con servo). Diámetro de giro: 10,1 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (236 mm). Posteriores: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson con brazo inferior, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente, de brazos tirados unidos mediante eje torsional, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 145 R 13. Llantas de aleación de 13 x 5 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 880 kilogramos. Depósito de combustible: 46 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,2 km/h de promedio	9,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción rápida	10,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	9,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	530

responsabilidad de esta viveza de reacciones, recae en el escalonamiento de los desarrollos del cambio. Las dos primeras marchas van muy seguidas y tan sólo entre segunda y tercera se nota un hueco algo más acusado. La cuarta es una marcha que se podría llamar todo terreno, pues tanto sirve para realizar un adelantamiento, como para rodar tranquilamente por el enrevesado tráfico de nuestras ciudades. La quinta es también muy utilizable y, afortunadamente, los ingenieros de Opel no han caído en la tentación de un desarrollo superlargo. No obstante, el fabricante va a ofrecer dos tipos de desarrollos; éstos y otros más largos.

En lo que se refiere al bastidor, lo primero que hay que destacar es la excelente rigidez del conjunto. Sin duda, el departamento de desarrollo ha puesto toda la carne en el asador en este aspecto. El Corsa da una gran sensación de solidez. Además hay que recordar que su estructura ha sido diseñada para superar las pruebas de choque con elementos capaces de absorber la energía de los choques más violentos. La suspensión es de corte clásico, con columnas McPherson en el eje delantero y un eje torsional en el posterior. En general, los tarados de la suspensión resultan blanditos y el coche, a pesar de disponer de barras estabilizadoras en ambos ejes, balancea bastante. Mientras el firme de la carretera esté en buen estado, estos fenómenos no repercuten para nada en la conducción, pero si se sale a carreteras de segundo orden, en cuanto se acelera el paso, hay que prestar atención a la conducción para mantener la trayectoria deseada. Las reacciones del coche no sorprenden. Son las típicas de cualquier tracción delantera de corte moderno. La ligera tendencia a tirar de morro se corrige con facilidad dosificando el acelerador. La unidad probada contaba con dirección asistida. Ésta resulta especialmente efectiva, ya que resulta muy rápida, apenas 2,5 vueltas de volante de tope a tope, y precisa. En maniobras urbanas es una auténtica delicia y en conducción en carretera resulta muy agradable puesto que se mantiene bien el tacto.

El cambio de marchas se maneja bien pero, al igual que en su predecesor, la palanca tiene una cierta holgura que en algunos momentos hace

DISEÑO A LA JAPONESA
En el nuevo Corsa se encuentran muchas similitudes con los diseños japoneses. La aerodinámica se ha estudiado a fondo. El techo corredizo es opcional.



¿QUIÉN DIJO TRISTE?

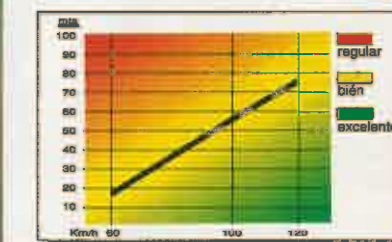
En el nuevo cuadro de instrumentos del Corsa, la información se lee con claridad. El puesto de conducción parece hecho a medida. El motor aporta un funcionamiento alegre y unos consumos muy ajustados.



PRESTACIONES

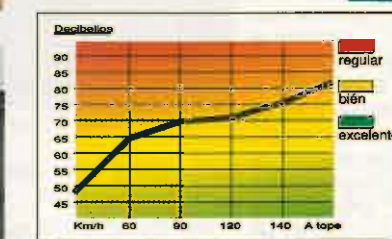
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	179,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,2
1.000 m salida parada	33,6
De 0 a 100 km/h	11,9
Recorriendo (metros)	203
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,0
recorriendo (metros)	281
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,2
recorriendo (metros)	374

FRENOS



A 60 Km/h:	18,2
A 100 Km/h:	54,3
A 120 Km/h:	75,2

SONORIDAD



Al ralentí:	48,7
A 60 Km/h:	64,5
A 90 Km/h:	68,3
A 120 Km/h:	71,7
A 140 Km/h:	75,3
A Tope:	82,4

DATOS DEL COMPRADOR

OPEL. Fabricante/Importador: General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

TAPICERÍA ESPECÍFICA
La versión de nuestra prueba, ofrece una tapicería específica muy alegre y vistosa. El acceso a las plazas traseras es bueno.



SIN SORPRESAS
Las reacciones del coche no pillan desprevenido. En asfalto rugoso hay que prestar más atención al comportamiento. A ritmo fuerte el coche tiende a tirar de morro. Los mandos de los elevavinas eléctricos ya van en las puertas.



dudar sobre si la marcha estará bien engranada o no.

Por último, en lo que a cuestiones mecánicas se refiere, hay que mencionar la importante mejora que ha sufrido el sistema de frenos respecto al anterior modelo. La eficacia y resistencia a la fatiga están a un buen nivel, pero el tacto del pedal sigue siendo muy esponjoso.

Nuestra unidad contaba con el sistema antibloqueo de frenos ABS, cuyo funcionamiento sobre pavimento uniforme es bastante bueno, sobre todo en frenadas de emergencia a alta velocidad.

Si el asfalto es irregular, el sistema tiende a actuar demasiado pronto, por lo que las frenadas se alargan algo más de la cuenta.

En cuanto se echa un vistazo al interior, uno se pregunta ¿quién dijo que los coches alemanes tenían interiores tristes? El diseño interior del Corsa resulta alegre, agradable a la vista y, sobre todo, muy ergonómico. Los botones de colores y las alegres decoraciones de los paneles y las tapicerías, encajan con la filosofía juvenil del coche. De todas formas, hay que decir que para los más austeros hay versiones sin colorines que resultan más sobrias.

El puesto de conducción parece hecho a medida y todos los mandos quedan perfectamente al alcance de la mano. La disposición de los mismos es, más o menos, la tradicional de Opel, pero hay que agradecer que

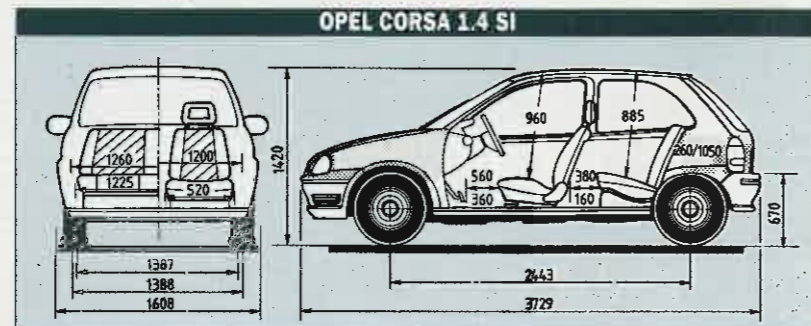
los pulsadores de las ventanillas eléctricas tengan ahora una ubicación correcta en la puerta. Es destacable el hecho de que las ventanillas cuentan con un sensor que en caso de encontrar alguna resistencia, vuelven a bajarse automáticamente, por lo que es imposible que algo o alguien pueda quedar atrapado con la misma. La instrumentación en esta versión es escasa, no lleva ni cuentavuelvas, pero resulta de fácil lectura. Por la noche la iluminación del cuadro es excelente.

Detrás hay suficiente espacio para dos adultos o tres niños sin excesivas apreturas. Aunque las puertas del Corsa no son excesivamente grandes, el acceso a las plazas posteriores no resulta demasiado complicado, ya que los asientos delanteros se deslizan y dejan bastante espacio libre. La calidad general del coche está a buen nivel. Es en definitiva un producto que puede pegar muy fuerte en el mercado, puesto que tras una apariencia espectacular y cuidada se encuentra una mecánica brillante y fiable.

Los planes de comercialización han sufrido un notable adelanto, ya que el próximo día 26 se dará el banderazo de salida al Corsa en nuestro mercado. Los precios no han sido comunicados oficialmente, pero lógicamente se mantendrán al nivel de la competencia. Inicialmente se comercializarán las versiones Swing y Sport con los motores 1.2 y 1.4 de gasolina y con carrocería de tres puertas. En mayo está previsto que se inicie la comercialización de los diésel y los cinco puertas, así como el aire acondicionado opcional para toda la gama. Para el GSi con motor de 16 válvulas habrá que esperar hasta junio y el automático en septiembre, con lo cual la gama quedará completa. ○

Víctor Picclone

fotos: **José Antonio Díaz**



Frete a sus Rivales/Fiat Uno i.e. SX



AUNQUE el Fiat Uno tiene próximo su relevo, sigue siendo uno de los modelos destacados del segmento, en virtud de su excelente aprovechamiento del espacio interno. En su duelo particular con el nuevo Opel Corsa, el Fiat sigue saliendo airoso en lo que a este aspecto se refiere. La amplitud interna se ve acompañada de un maletero apropiado al que se une la posibilidad de abatir los asientos por partes. La gran altura interior también es de agradecer.

En lo que se refiere al comportamiento, el Fiat tiene más carácter que el nuevo modelo, pero también agita mucho más a sus ocupantes. El revés de la moneda se tiene en cuanto a prestaciones, ya que el Uno no ha digerido bien la adopción del catalizador para cumplir con la nor-

mativa anticontaminación y ha perdido mucho brío. En cambio, el Corsa resulta especialmente brillante y no por ello más gastador que el italiano, que también se cuenta entre los más ahorradores.

Tampoco la calidad de acabado del Fiat está al mismo nivel que la del recién llegado. Pequeños detalles delatan un montaje poco cuidado.

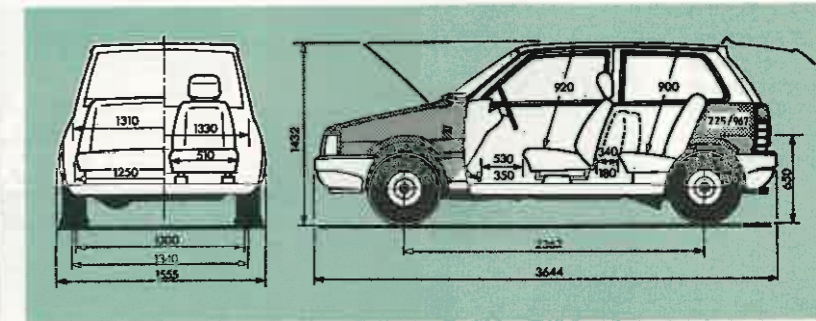
Ahora, de cara al final de su vida comercial, el gran argumento del actual Fiat Uno reside en la buena oferta económica que, bien en forma de precio o de equipamiento, resulta francamente interesante.

Entre estos dos coches, a falta de saber el precio definitivo del Corsa, la elección lógicamente recae sobre el Opel, salvo que la oferta sobre el Uno sea de aquellas que no se pueden rechazar.

FICHA TÉCNICA

Precio: 1.515.760 pesetas. **Cilindrada:** 1.372 c.c. **Potencia:** 71 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 10,8 kgm a 3.000 rpm. **Peso:** 825 kg. **Longitud/anchura/altura:** 3.689/1.562/1.415. **Volumen del maletero:** 270/970 l. **Velocidad máxima:** 163 km/h. **Aceleración 1000 m. salida parada:** 35,7 s. 0 a 100 km/h; 13,7 s. 1000 m desde 40 km/h en 4ª; 38,0 s. 1000 m desde 40 km/h en 5ª; 40,9 s. **Consumo urbano:** 7,4 l/100 km. **Consumo a 90 km/h:** 5,6 l/100 km. **Consumo a 120 km/h:** 7,9 l/100 km. **Consumo medio:** 6,9 l/100 km. **Autonomía:** 550 kilómetros. **Equipamiento de serie:** Elevavinas eléctricos y cierre centralizado. **Principales opciones:** Aire acondicionado: 150.000 pesetas; pintura metalizada: 18.688 pesetas; techo solar: 51.712 pesetas; llantas de aleación: 49.920 pesetas.

LA MADUREZ
El Fiat sigue siendo el ejemplo de coche pequeño con gran amplitud.



Frente a sus Rivales/Ford Fiesta S 1.4i



DE todos los rivales del Corsa, es tal vez el Fiesta el que más próximo está en cuanto a filosofía de producto. El Fiesta comparte con el nuevo modelo cualidades tales como la facilidad de conducción, el confort de marcha, la fiabilidad mecánica y la calidad de acabado. En el marcador del Fiesta hay que poner la fenomenal calidad de acabado de este modelo. El Opel ha mejorado mucho respecto a la anterior versión y en la actualidad se encuentra a un excelente nivel. La respuesta del Opel se centra en unas mejores cualidades dinámicas que su rival. El Opel Corsa tiene once caballos más que el Fiesta y se nota en todas las mediciones realizadas. El Corsa corre, acelera y se recupera mejor que su rival. Sorprendentemente, los consumos son semejan-

tes e, incluso, menores en algunos casos. En cuanto a comportamiento, el Corsa aventaja a su rival por unas reacciones más progresivas aunque el nivel de confort es muy semejante en ambos.

El nuevo diseño del Corsa le da a este modelo ventaja en lo que se refiere al aprovechamiento del espacio. Las plazas posteriores son más amplias en el nuevo modelo, de la misma forma que el maletero es también más capaz.

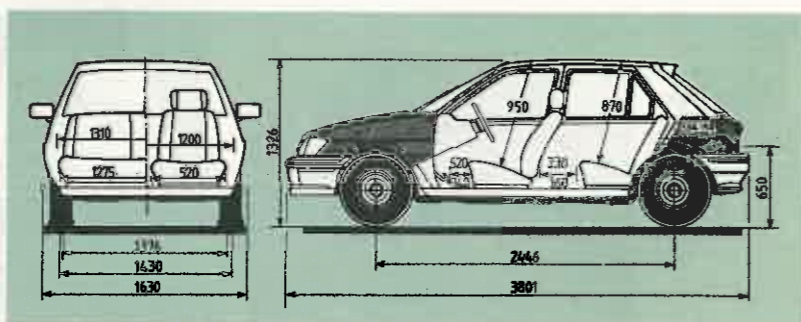
Para dentro de pocos meses está previsto que aparezca un Fiesta muy renovado que a la vista de las primeras fotos tiene una línea muy redondeada muy al estilo del Corsa. No obstante las características estructurales se van a mantener.

La novedad del Corsa y su estética son puntos muy considerables.

FICHA TECNICA

Precio: 1.414.000 pesetas. **Cilindrada:** 1.392 c.c. **Potencia:** 71 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 10,5 kgm a 4.000 rpm. **Peso:** 830 kg. **Longitud/anchura/altura:** 3.743/1.606/1.350. **Volumen del maletero:** 250/930 l. **Velocidad máxima:** 167 km/h. 1000 m. salida parada: 35,8 s. 0 a 100 km/h: 14,5 s. 1000 m desde 40 km/h en 4º: 37,0 s. 1000 m desde 40 km/h en 5º: 40,3 s. **Consumo urbano:** 9,2 l/100 km. **Consumo a 90 km/h:** 6,9 l/100 km. **Consumo a 120 km/h:** 10,8 l/100 km. **Consumo medio:** 8,7 l/100 km. **Autonomía:** 432 kilómetros. **Equipamiento de serie:** Elevalunas de accionamiento eléctrico y cerradura de puertas centralizado. Aire acondicionado: 145.000 pesetas, pintura metalizada: 27.000 pesetas. Techo solar de accionamiento mecánico: 63.000 pesetas.

EL EJEMPLO
El Fiesta fue el primer modelo con la filosofía de coche desenfadado y fácil de conducir.



Frente a sus Rivales/Nissan Micra LX 1.3



ESTE es, sin duda, el duelo del año. De un lado está el Nissan Micra, flamante ganador del premio del «Coche del Año en Europa». De la otra parte el Opel Corsa, el más batallador de los pequeños modelos que se presentan este año.

Lo primero que destaca en ambos son las tendencias del diseño. Sus formas redondeadas confieren a su línea una acusada personalidad. Gustos a parte, nos encontramos con dos coches muy modernos en cuanto a su carrocería, pero que utilizan soluciones mecánicas bastante tradicionales. El Micra destaca por su motor con culata de cuatro válvulas por cilindro, cuyo rendimiento queda fuera de toda duda. Sin recurrir a todo esto, el Opel consigue unos resultados muy semejantes y, en términos generales, ofrece un

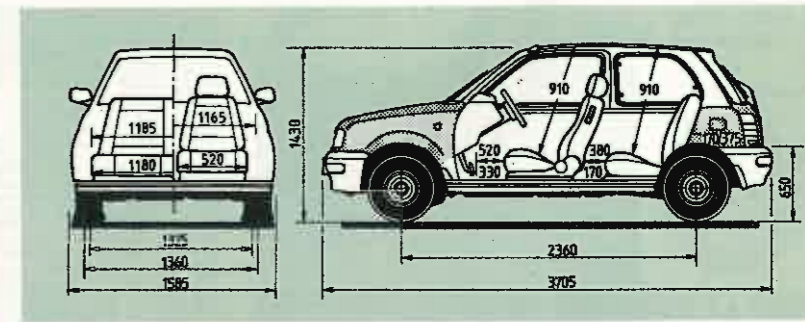
rendimiento más homogéneo. El comportamiento es también muy semejante, puesto que ninguno de los dos tiene pretensiones de deportivo. El Corsa, a pesar de sus tarados blanditos de suspensión, se adapta mejor a nuestras carreteras.

En lo que a las carrocerías se refiere, las diferencias son mínimas. Es más fácil el acceso a las plazas posteriores del Corsa, pero los asientos del Micra resultan algo mejores. También la baza del maletero es para el coche alemán, mientras que si contemplamos cuestiones tales como el acabado, el equipamiento y los pequeños detalles de interior, el Nissan gana por goleada como líder indiscutible que es en esos aspectos. De nuevo la decisión final habrá que posponerla hasta conocer el precio del recién llegado.

FICHA TECNICA

Precio: 1.447.000 pesetas. **Cilindrada:** 1.275 c.c. Cuatro válvulas por cilindro. **Potencia:** 75 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 10,5 kgm a 4.000 rpm. **Peso:** 835 kg. **Longitud/anchura/altura:** 3.695/1.585/1.430. **Volumen del maletero:** 205/960 litros. **Velocidad máxima:** 161 kilómetros por hora. **Aceleración 1000 m. salida parada:** 34,1 s. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 11,8 s. 1000 m desde 40 km/h en 4º: 37,1 s. 1000 m desde 40 km/h en 5º: 41,6 segundos. **Consumo urbano:** 6,2 l/100 km. **Consumo a 90 km/h:** 5,3 l/100 km. **Consumo a 120 km/h:** 7,6 l/100 km. **Consumo medio:** 6,1 l/100 km. **Autonomía:** 640 kilómetros. **Principales opciones:** Aire acondicionado: 150.500 pesetas, dirección asistida: 70.000 pesetas, pintura metalizada: 26.500 pesetas.

ALTA COSTURA
Estos dos modelos son los más atractivos en este momento.



Frente a sus Rivales/Peugeot 205 XT



CON muchos años a sus espaldas en el mercado, este modelo sigue siendo un punto de referencia sobre los gustos del usuario en el mercado español. Evidentemente, la comparación entre un modelo que tiene diez años con otro recientemente aparecido es muy difícil, pero hay aspectos en los que el 205 sigue siendo imbatible.

La renovada imagen del Corsa pesa mucho frente al ya clásico estilo del 205. De la misma forma, la rigidez estructural del nuevo modelo arrasa frente a los parámetros que se utilizaban hace diez años. No obstante, el aprovechamiento interior es muy parecido en ambos, aunque por parte del Corsa hay elementos impensables en el 205, como el climatizador con filtro de partículas, mucho más eficaz que la pobre venti-

lación del 205. Sin embargo, para aquellos que no se dejan llevar por una cara bonita y que están dispuestos a sacrificar la novedad y la calidad de acabado por el placer de conducir, el 205 tiene su hueco. El motor francés no es tan brillante, pero resulta alegre y no demasiado gastón, pero la eficacia de la suspensión del Peugeot queda fuera de duda en este segmento. Si bien en la conducción del día a día no hay diferencias entre ambos, en cuanto las carreteras se complican el más veterano muestra un mayor aplomo al negociar las traicioneras curvas de nuestras carreteras.

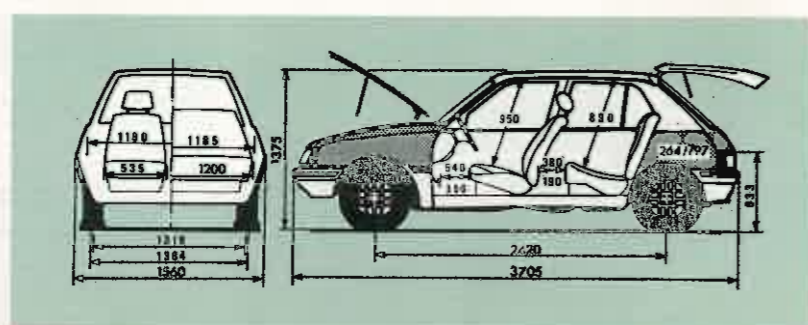
A la vista de esto, parece más racional decantarse por el nuevo modelo, pero aquellos que no lo hagan tienen en el comportamiento del 205 una excelente excusa.

FICHA TECNICA



Precio: 1.598.000 pesetas. **Cilindrada:** 1.360 c.c. **Potencia:** 75 CV a 6.200 rpm. **Par máximo:** 11,1 kgm a 4.000 rpm. **Peso:** 820 kg. **Longitud/anchura/altura:** 3.705/1.560/1.375. **Volumen del maletero:** 290/585 litros. **Velocidad máxima:** 166 kilómetros por hora. **Aceleración 1000 m. salida parada:** 33,8 segundos. **Aceleración 0 a 100 km/h:** 12,2 segundos. 1000 m desde 40 km/h en 4ª: 36,9 s. 1000 m desde 40 km/h en 5ª: 40,0 s. **Consumo urbano:** 8,3 l/100 km. **Consumo a 90 km/h:** 6,3 l/100 km. **Consumo a 120 kilómetros por hora:** 7,4 l/100 kilómetros. **Consumo medio:** 7,6 l/100 kilómetros. **Autonomía:** 660 kilómetros. **Principales opciones:** Aire acondicionado: 147.700 pesetas, dirección asistida: 79.200 pesetas, pintura metalizada: 25.800 pesetas.

DIEZ AÑOS
Se nota el tiempo transcurrido por los detalles de diseño.



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	2.250.000
1.8 T.S. "L" 129 CV	2.574.000
2.0 T.S. 143 CV	2.750.000
2.5 V6 166 CV	3.495.000
Q4 190 CV	4.200.000

P.V.P., IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Todas las versiones están catalizadas.

* 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).



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

Frente a sus Rivales/ Renault Clio 1.4 RT



DE todos los rivales enfrentados al Corsa, el que más tiene que temer es, precisamente, el Renault Clio, puesto que su condición de líder del mercado hace que todos los esfuerzos del recién llegado estén dirigidos hacia la consecución de tan privilegiada posición.

Para el nuevo modelo, éste va a ser tal vez uno de los huesos más duros de roer por lo equilibrado de su conjunto. Su diseño puede no resultar tan atractivo ni ser técnicamente tan avanzado, pero está a la altura de las circunstancias. En su interior hay algo más de espacio. Por otra parte, el Renault Clio cuenta con una gama muy amplia, capaz de satisfacer las necesidades del más pintado, mientras que en un principio, la gama que ofrece Opel resulta bastante más limitada.

Si bien en cuestiones de carrocería la balanza se inclina hacia el lado del alemán de Figueruelas, en las cuestiones dinámicas el líder se toma la revancha. El motor del Renault Clio no puede competir con el potencial del cuatro cilindros del Opel Corsa, pero enjuaga la diferencia con un mayor aplomo en todo su comportamiento.

El confort es semejante en ambos, ya que si bien las suspensiones del Corsa cuidan mejor a los ocupantes, el nivel de ruido es más bajo en el Renault.

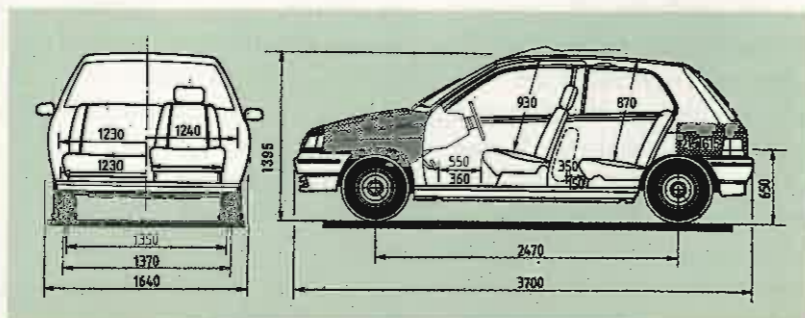
Sin duda, el Corsa apunta hacia lo más alto del segmento pero habrá que tener en cuenta el precio, dato que el fabricante todavía no ha comunicado. La elección es difícil y el veredicto final está en manos de los usuarios.

FICHA TECNICA



Precio: 1.595.000 pesetas. **Cilindrada:** 1.390 c.c. **Potencia:** 80 CV a 5.750 rpm. **Par máximo:** 10,9 kgm a 3.500 rpm. **Peso:** 820 kg. **Longitud/anchura/altura:** 3.700/1.640/1.395. **Volumen del maletero:** 265/1.055 litros. **Velocidad máxima:** 169 km/h. 33,2 s. 0 a 100 km/h: 11,8 s. 1000 m desde 40 km/h en 4ª: 36,2 s. 1000 m desde 40 km/h en 5ª: 39,8 s. **Consumo urbano:** 8,9 l/100 kilómetros. **Consumo a 90 km/h:** 6,1 l/100 kilómetros. **Consumo a 120 km/h:** 7,9 l/100 km. **Consumo medio:** 8,0 l/100 kilómetros. **Autonomía:** 487 kilómetros. **Equipamiento de serie:** Elevalunas eléctricos y cierre centralizado. **Principales opciones:** Aire acondicionado: 141.500 pesetas, dirección asistida: 69.300 pesetas, pintura metalizada: 25.500 pesetas. Techo solar: 45.200 pesetas.

FUNCIONAL
El Clio
destaca por
su gran
equilibrio y
funcionalidad.



¡También fabricamos coches!



SISTEMAS DE AUDIO FORD

Te presentamos a uno de los mayores fabricantes del mundo en sistemas de audio para automóviles: **Ford**.

Una marca que te ofrece la calidad y ventajas de un sonido creado especialmente para tu **Ford**. Con toda la experiencia que dan más de cinco millones de equipos producidos al año.

Descubre en los **Sistemas de Audio**

Ford la combinación más excitante de tecnología, potencia y fiabilidad. Todo un recital de medidas de seguridad: panel de seguridad desmontable, luz intermitente al desmontar el panel, superficie reflectante bajo el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos antirrobo... Y muchos detalles más.

Ven a los **Sistemas de Audio Ford**

y disfruta del sonido que mejor sintoniza con tu coche. Porque tenemos mucho que ver con tu **Ford**. Después de todo, también lo fabricamos.



Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO

A FONDO

Honda Accord 2.0i LS CAMBIO DE ESTILO

El asentamiento de los fabricantes japoneses en Europa se va produciendo lenta pero inexorablemente. Parece que el segmento de las berlinas de nivel va a ser donde presenten la batalla más dura. El Honda Accord es un claro ejemplo.

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

SORPRENDER al conductor europeo a estas alturas no es fácil y, sin embargo, Honda lo ha conseguido. Lo cierto es que la hazaña le ha costado volver a tropezar en la piedra que se interpone ante todos los fabricantes, la difícil tarea de

VIRTUDES
Suavidad y facilidad de conducción Manejo del cambio Equipamiento y precio
HONDA ACCORD 2.0i LS PRECIO: 2.930.000 PTAS.
Dirección incómoda Habitabilidad justa Radio de giro
DEFECTOS

combinar una línea exclusiva con un habitáculo amplio. En el nuevo Accord se han sacrificado centímetros en cotas interiores para poder renovar un modelo que había perdido personalidad por ceder ante las exigencias familiares.

Ahora los nuevos clientes del Accord deberán ser más sensibles al diseño y menos exigentes con el espacio. El acercamiento al cliente europeo, al mercado potencialmente más fuerte en la actualidad, ha su-

PRUEBA

Motor 16



FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85,0 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 131 CV(96 kW) a 5.400 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (178 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,8 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: de cremallera con asistencia en función de la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con doble brazo oscilante con muelles, amortiguadores telescópicos, y barra estabilizadora. Trasera: Doble brazo oscilante, muelles amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185 R 15. Llantas de acero de 5,5 J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.300 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,2
En conducción rápida	13,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,4
A 140 km/h de crucero	10,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	680

puesto una fuerte inversión que se ha volcado sobre un antiguo campo de aviación a ochenta kilómetros de Londres, donde se levanta la fábrica de Honda en la que se produce el nuevo Accord. En la actualidad, el 60 por ciento del coche es de origen europeo, aunque en abril del 94 ese porcentaje llegará al 80 por ciento. La calidad del coche no se ha visto comprometida en esta operación, manteniéndose los estándares habituales de la firma. El nuevo Accord es un vehículo singular, con una fuerte personalidad y pocas similitudes con lo que hoy en día se entiende en Europa por berlina familiar. La carrocería de tipo coupé, pero con cuatro puertas, esconde un habitáculo elegante, de líneas suaves y acabados de calidad, pero algo estrecho y bajo si nos atenemos al tamaño exterior de un coche con casi 4,7 metros. Un conductor que supere los 1,80 metros de altura, y quiera mantenerse cerca del volante, llega a rozar ligera-



mente en un techo algo más bajo de lo normal, para albergar el sistema corredizo eléctrico con el hándicap añadido de un asiento sin regulación de altura. En las plazas traseras nos encontramos con el mismo problema. Desde luego no se viaja encajonado, pero el habitáculo no da de sí lo que en una berlina media de ese tamaño. Lo que a simple vista puede parecer una inquietante situación para quien pretende dar al coche una utilización basada en el espacio interior, no pasa de ser una ligera pega para quien valora otros aspectos como la audacia en el diseño o el bienestar al volante. Los criterios seguidos mantienen las líneas generales de cualquier marca nipona, ofrecer calidad y equipamiento por encima

LÍNEA ESPECIAL
Sin duda alguna, el Honda llama la atención, se mire por donde se mire, y destaca del resto de sus rivales.

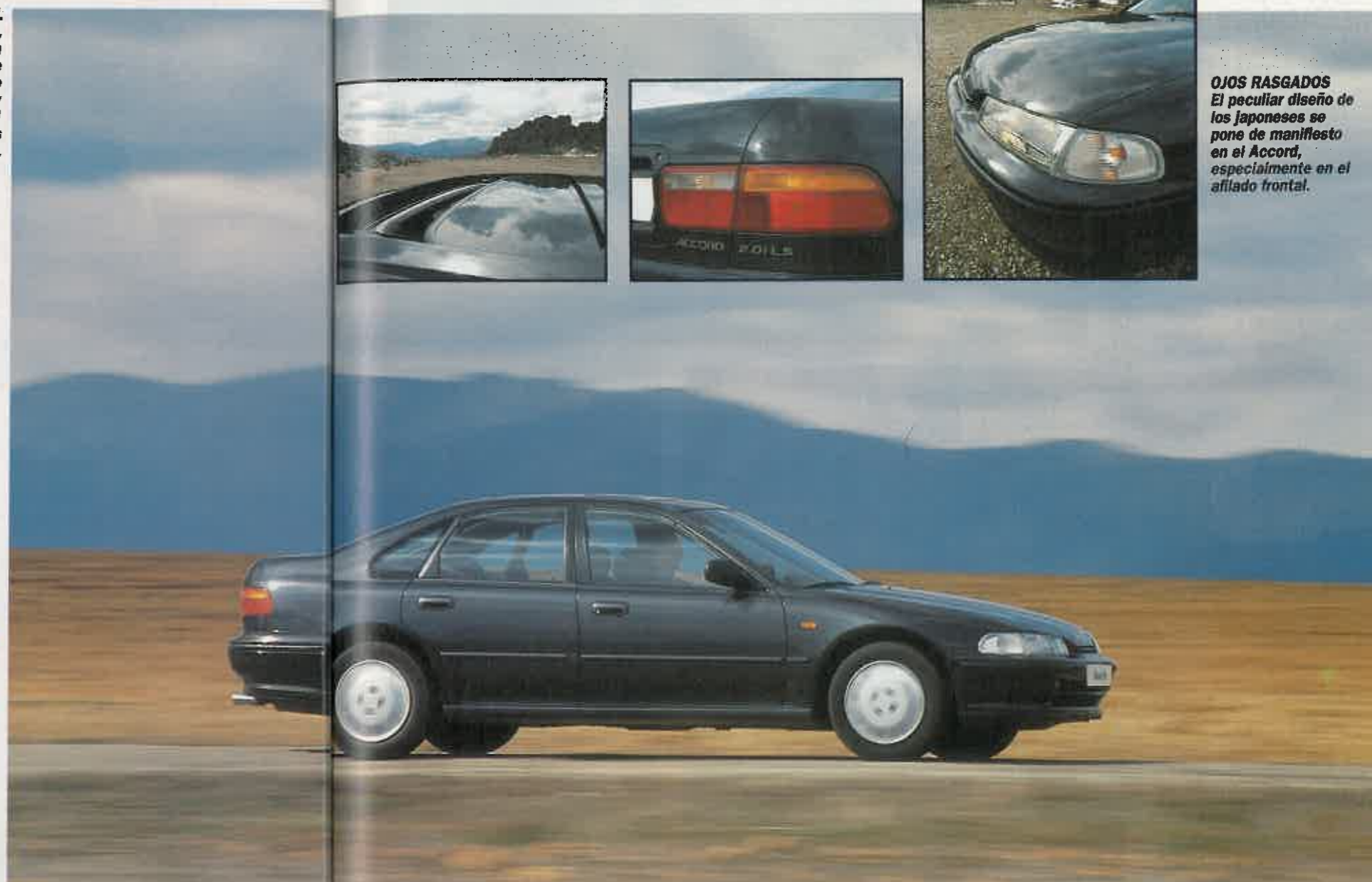
BUEN COMPROMISO
En carreteras en buen estado, el Accord se desliza como una alfombra voladora, con gran aplomo a cualquier velocidad.



SENSACIÓN DE SEGURIDAD
El conductor se encuentra muy a gusto al volante del Accord. Sus reacciones son nobles, siempre y cuando el asfalto esté en buen estado.



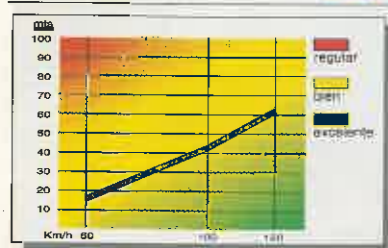
OJOS RASGADOS
El peculiar diseño de los japoneses se pone de manifiesto en el Accord, especialmente en el afilado frontal.



PRESTACIONES

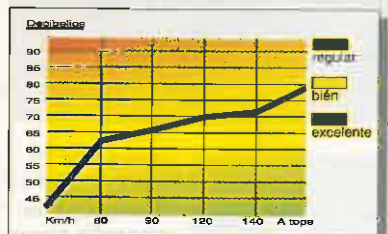
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	196
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,5
1.000 m salida parada	32,0
De 0 a 100 km/h	10,6
Recorriendo (metros)	177,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,0
recorriendo (metros)	307
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,1
recorriendo (metros)	452

FRENOS



A 60 Km/h:	15,0
A 100 Km/h:	41,6
A 120 Km/h:	61,6

SONORIDAD



Al ralentí:	40,4
A 60 Km/h:	62,9
A 90 Km/h:	65,2
A 120 Km/h:	69,8
A 140 Km/h:	71,9
A Tope:	78,9

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. **Red de postventa:** 35 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.



CALIDAD JAPONESA
La fabricación en Europa no ha supuesto la más mínima concesión en materia de calidad de acabado.



de todo. El habitáculo del Accord es algo justo pero no puede ser más agradable. El volante es regulable en altura, los asientos cómodos, la visibilidad buena y la colocación de los mandos, cuanto menos, oportuna y simple. Todo se adapta como un guante sea cual sea la experiencia

del conductor que, además, se encontrará con detalles muy adecuados, como por ejemplo la apertura a distancia del maletero y el tapón de gasolina desde dos tiradores dotados de cerradura y colocados muy a mano cerca del asiento del conductor. También un reposapiés para el pie izquierdo, un respaldo trasero abatible por partes asimétricas, que transforma un maletero suficiente en un volumen de familiar, o una rueda de repuesto de tamaño normal y no de emergencia. Nada, salvo la escasez de información facilitada por el cuadro de instrumentos, va a estropear esa sensación tan grata que uno experimenta al entrar en el nuevo Accord. De nuevo, en el aspecto mecánico, se demuestra la capacidad de Honda para asumir riesgos y conseguir con ello el triunfo. Ningún vehículo de sus características y tamaño en España ofrece una potencia tan discreta y, sin embargo, la elasticidad y suavidad del propulsor de 2 litros y 131 caballos (único motor

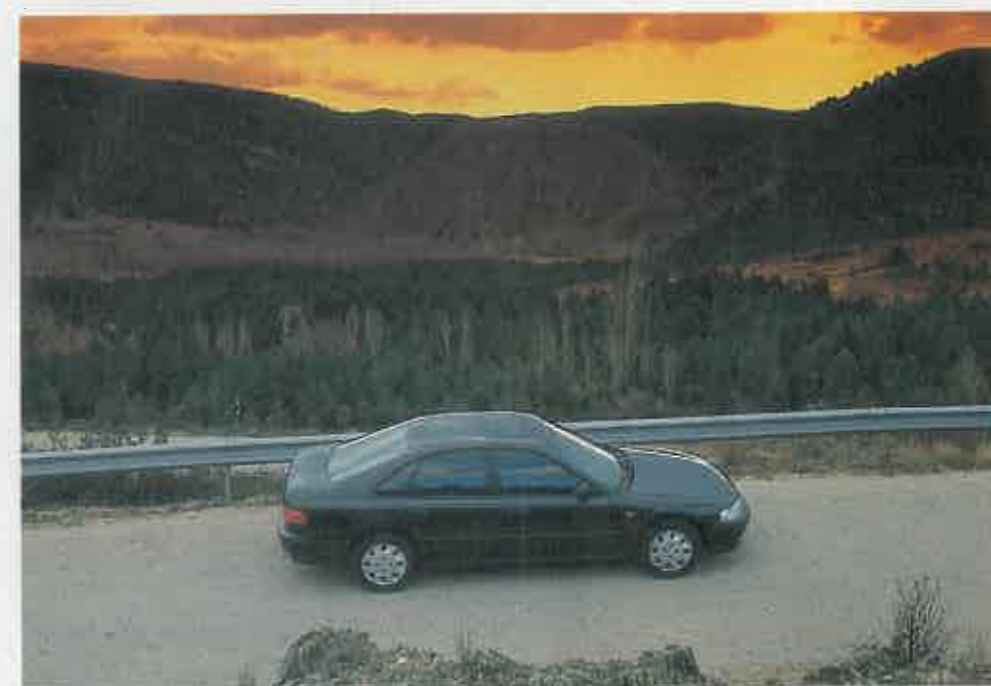
ofrecido de momento para el Accord) termina dando la razón a quien apostó por esta combinación. No obstante, los más deportivos tendrán en el mes de mayo la ocasión de acceder a un Accord con 2,3 litros y 158 caballos bastante más nervioso. Con cuatro cilindros, cuatro válvulas por cilindro y un solo árbol de levas en cabeza, este modesto dos litros, de 131 caballos, cuenta con un sistema de ejes de equilibrado y un anclaje trasero del motor que minimiza y aísla las vibraciones. Esto, junto con un cambio preciso, rápido y agradable de utilizar, y un sonido muy similar al de un seis cilindros, permite disfrutar de la conducción del Accord desde que se gira la llave de contacto. Su rendimiento es absolutamente razonable en relación a su cilindrada y un único inconveniente, protagonizado por la aparente pereza del motor por debajo de las 3.500 revoluciones para mover los 1.300 kilogramos del coche, queda absorbida por un adecuado esquema de desarrollos que dan vida a una mecánica agradable y bastante económica aunque globalmente algo falta de rabia. La dirección, con asistencia variable en función de la velocidad, puede llegar a ser un fuerte aliado en las maniobras ciudadanas, a pesar del excesivo diámetro de giro (casi 12 metros) que limita la maniobrabilidad del coche. Sin embargo, nos ha parecido demasiado ligera en carretera y muy propensa a transmitir a las manos del conductor, a través de la columna

de la dirección, las vibraciones ocasionadas por el mal estado de la carretera. A nuestro parecer, la incorrecta combinación de durezas entre amortiguadores y muelles debe de ser, en parte, culpable de esto y también de un comportamiento más selectivo en carreteras muy poco cuidadas. En el resto de la red viaria nacional, el Accord hace gala de un aplomo considerable, pudiendo atacar curvas de todo tipo a velocidad elevada y con toda tranquilidad, prestando a la vez atención a la tan importante comodidad propia de este segmento. Finalmente, y en contra de

lo que se pensaba, el equipamiento del Accord 2.0i LS, el modelo de nuestra prueba, es suficientemente interesante, ya que, a excepción del aire acondicionado, por el que hay que pagar 205.000 pesetas, todo lo demás es de serie. El precio final no llega a superar los tres millones, una cifra más que interesante en relación a la competencia y muy atractiva para el comprador que comienza a plantearse seriamente la adquisición de un vehículo de marca japonesa pero 'fabricado «aquí cerca».

Andrés Más

Fotos: José Robledo



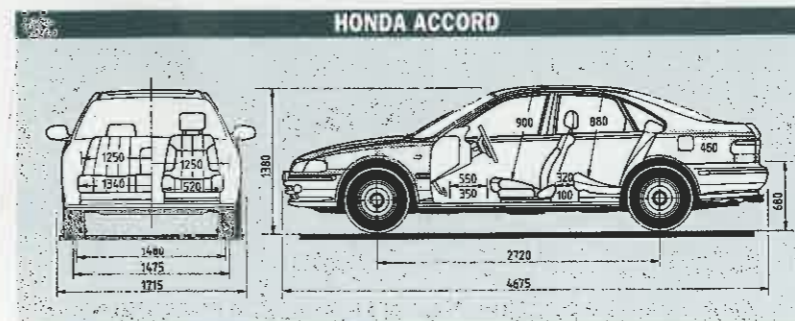
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Calidad de acabado y materiales en un interior rico en detalles y equipamiento.
- ▲ ABS, techo corredizo eléctrico, 4 elevalunas eléctricas y cierre centralizado, todo de serie.

EN CONTRA

- ▼ Solamente le falta el aire acondicionado, que hay que pagar aparte.
- ▼ La información del cuadro de instrumentos resulta bastante escasa.



FRENTE A SUS RIVALES

Sobre el papel, el Accord, por su tamaño, potencia y tipo de carrocería, tiene muy pocos rivales. En la práctica, y ateniéndonos a la misma filosofía y a un precio aproximado, nos encontramos con el Renault Safrane RN 2.2, que cuesta 3,5 millones y tiene 140 caballos, al Rover 820 Si por un precio de 3,8 millones y con una potencia de 136 caballos, al Volvo 850 GLE por 3,9 millones y 140 caballos de potencia e incluso a un Saab 900 i 5P, que cuesta 3,9 millones y tiene 140 caballos de potencia.

El Honda es el más barato y el modelo de aspecto más deportivo. El Rover es el que cuenta con detalles más lujosos. El Renault el más confortable, el Volvo el más eficaz, aunque también el más caro, y el Saab resulta el más exclusivo.

VIAJERO INCANSABLE
El Accord se ha mostrado como un perfecto viajero. Su entorno natural son las autopistas y carreteras en buen estado.

Si hace dos años Bugatti nos sorprendía con el anuncio de su vuelta a la actividad, hoy nos admira por el nacimiento de un nuevo coche, el EB 112, en la cumbre del automovilismo.

EN el verano de 1988 se ponía la primera piedra de la fábrica de Bugatti en Campogalliano. Un grupo de hombres de empresa, capitaneados por Romano Artioli, resucitaba la marca más emblemática de la historia del automovilismo. Una marca que paseó el nombre de Ettore Bugatti por todos los países del mundo y que desapareció en el verano del 47, víctima de la vorágine industrial y por qué no decirlo, de la furiosa competencia de Ferrari y Maserati tras la Segunda Guerra Mundial.

En otoño de 1991, los nuevos responsables presentaban su primera realización, el EB 110, un superdeportivo que debe permitir a la marca retornar a la competición. A finales del pasado año, las primeras unidades de este impresionante automóvil de carreras han sido entregadas a los clientes y en Campogalliano se produce al ritmo de un coche diario.

Pero en el Salón de Ginebra se ha presentado el primer coche Bugatti, destinado a circular por las carreteras de todo el mundo. Se llama EB 112 y sin la menor duda, será un automóvil clásico, digno de los coleccionistas más exclusivos. Lo que nadie le negará es el premio «in pectore» del coche más bonito del salón.

Hace dos años que Giorgetto Giugiaro le sugirió a Romano Artioli la posibilidad de construir un verdadero Bugatti, que entroncara con la tradición de coche de superlujo y altas prestaciones que en la Historia ha supuesto esta marca. Artioli no lo dudó ni un instante y dio luz verde a este ilusionante proyecto, con Giugiaro como director de escena, encargado de su diseño.

Durante dos años, el genial diseñador de Turín se puso a estudiar el estilo de los míticos Bugatti Atlantic, Tipo 57 Tank y Tipo 55 de 1932. Según sus propias palabras «fue necesario un inmenso esfuerzo de humildad. No se puede enmendar el estilo

LOS FUERA
DE SERIE
CONFERIA
GINEBRA



Bugatti EB 112

**ALTEZA
SERENISIMA**

inconfundible de un genio como Etto-
re y hay algo de sacrilego en este
trabajo, al que no hubiese renuncia-
do por nada del mundo».

Sin ningún condicionante previo,
sin preocupaciones por las dimensio-
nes, limitaciones técnicas o de pre-
cio, Giugiaro ha podido diseñar su
hasta el momento obra capital, el EB
112 que ha visto la luz en el salón
suizo.

Con más de 5 metros de longitud
y capaz de rozar los 300 kilómetros
por hora, el EB 112 es una berlina
poderosa de superlujo y prestacio-
nes deportivas. Algo que entraría a
competir en el mercado con coches
como el Mercedes 600 SEL o el Ben-
tley Turbo R, pero que, por diseño,
se aparta de lo que podemos llamar
un automóvil convencional.

Giugiaro ha interpretado el estilo,
realizando un chasis en materiales
compósitos y una carrocería de alu-
minio, con lo que el peso se contie-
ne. La disposición del motor es tam-
bién extraña, ya que el 12 cilindros
en V se ubica en posición central,
justo por detrás del eje delantero, lo
que permite un óptimo reparto de
pesos. Con todo esto, y por innume-
rables detalles, lo que es importante
señalar es que el Bugatti EB 112 in-

**EL ESTILO DE
LOS AÑOS 20**
Los detalles
que definen las
líneas son
heredados de
los inmortales
Bugatti de los
años de la
preguerra.



corporar una tecnología de vanguar-
dia, lo que no es recurrente en reali-
zaciones artesanales. La seguridad
también se ha cuidado al máximo,
con elementos de deformación con-
trolada, refuerzos laterales y *airbag*.

Pero es el estilo lo que llama la
atención. Se ha decantado Giugiaro
por un concepto bivolumen en cuya
parte frontal no podía faltar el ele-
mento diferenciador de la marca: la
rejilla en forma de herradura. Muy
alejados de este elemento ornamen-
tal, nos encontramos con el conjunto
de los faros, hasta un total de ocho,
agrupados en una misma óptica. La
inclinación del parabrisas, uno de los
elementos revolucionarios de los vie-
jos Bugatti se conserva en el EB



AVE FENIX

Como un ave fénix que
resucita de sus cenizas,
Bugatti ha vuelto a la
actividad de la mano
de Romano Artioli. Hace
ya cinco años que se
constituyó la nueva
sociedad y la factoría de
Campogalliano ha tenido
que ser ampliada de 80
a 240 mil metros
cuadrados, porque las
cosas marchan viento
en popa. En contra de lo
que podría imaginarse,
el EB 110 se vende y se
vende bien.

Ahora se lanzan a una
nueva y apasionante
aventura. Para ello,
Artioli se ha asociado
con Italdesign (con
Giorgio Giugiaro a la
cabeza) para el
desarrollo de la berlina
más bonita y más
potente del mundo, que
comenzará a venderse al
irrisorio precio de 30
millones de pesetas. El
nuevo responsable
comercial, Mario
Barbiero, ha confirmado



que los primeros 160
coches están ya
vendidos, lo que ilusiona
más si cabe a los 200
profesionales, técnicos
y operarios,
responsables de su
producción.

LOS FUERA
DE SERIE
CONTINUA



La gestación del EB 112 ha sido larga y fecunda. Giugiaro ha realizado no menos de una docena de bocetos hasta dar con el definitivo, siempre respetando el estilo inconfundible de los míticos coches de Ettore. La fabricación del primer prototipo, que ahora se presentaba en Ginebra, comenzó hace 16 meses, con una primera maqueta en tamaño real.



En la tercera fotografía se aprecia la elección de los materiales de la tapicería, en cuero. La carrocería es de aluminio, y se ensambla sobre un chasis en materiales compósitos, lo que pone de manifiesto, de una parte, el empleo de tecnologías de vanguardia y de otra, la obsesión por reducir el peso. Esto es algo



imprescindible para un coche que busca superar los 300 kilómetros por hora. Aunque los procesos de producción son en cierta medida artesanales, la fábrica de Campogalliano cuenta con los medios más sofisticados para la producción de los Bugatti.



Recientemente, se ha construido un túnel de viento y se ha instalado un banco de medición de potencia capaz de ser utilizado por coches de cuatro ruedas motrices y hasta 800 caballos de potencia máxima. La producción alcanzará su nivel de crucero en 1995, mientras que la del superdeportivo EB 110 está ya en la actualidad regularizada en una unidad diaria.

LOS FUERA DE SERIE
GINEBRA



112, que tiene una nervadura central al estilo de la que caracterizaba al Atlantio. En la parte posterior, su vemente descendente, encontramos un cristal doble, también característico de los coches sobre los que se inspira. En el interior, el lujo y el confort

son determinantes, el cuero, en tapicerías «capitoné» y las maderas nobles son elementos dominantes, a los que se añaden refinamientos del siglo XXI tales como un ordenador personal, vídeo o sistema musical con mando a distancia. Desde un

punto de vista mecánico, no se han parado ante nada. Para mover al nuevo Bugatti se ha recurrido al mismo motor V12 del superdeportivo, pero en versión atmosférica, con una potencia de 460 caballos, pero Artiglio ha manifestado que si se desea, el

FICHA TECNICA

MOTOR: Central delatario longitudinal de 12 cilindros en V a 60 grados, realizado en una aleación de aluminio. Diámetro y carrera de 86 milímetros. Cilindros de 5.995 c.c. Relación de compresión de 10,2 a 1. Potencia máxima de 460 cv a 6.300 r.p.m. Par máximo de 80,1 mKg a 3.000 r.p.m. 5 válvulas por cilindro. Caja de cambios de 6 velocidades. Tracción a las 4 ruedas, con 3 diferenciales. Suspensiones independientes en ambos ejes con control automático de alturas. Ruedas de 8,5 x 17 pulgadas. Peso en vacío, 1.800 Kg. Longitud total de 5.070 mm. Anchura, 1.960 mm. Altura, 1.405 mm. Velocidad máxima de 291 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h en 4,7 seg.



coche resiste potencias de hasta 800 caballos. El precio anunciado es de 300.000 millones de liras (alrededor de 30 millones de pesetas). Feliz de aquel que pueda permitirse este capricho... ¿o tal vez una inversión? >

J.M.C.

LOS FUERA
DE SERIE
INTERVISTA

EN arte, la belleza clásica retorna cíclicamente a las sucesivas corrientes renovadoras. Las vanguardias siempre recurren al cabo de un tiempo a resucitar los cánones olvidados por un tiempo y los actualizan. Es lo que ha ocurrido en la nueva fábrica de Aston Martin, sita en el plácido Oxfordshire, más concretamente en la localidad de Bloxham.

Recientemente, el aristócrata Sir David Brown, quien fuera propietario de la empresa durante el periodo de 1947 a 1972, fue nombrado Presidente Honorario de

por Vida. La dirección volvía de este simbólico modo a sus orígenes.

Fue durante la presidencia de Sir David cuando, en la apasionada década de los cincuenta, surgió el modelo DB, todo un símbolo para los amantes de los automóviles deportivos. No es extraño pues que, a su vuelta al seno de la marca alada

Para muchos será una asombrosa aparición. Para algunos, un renacimiento del que hay que congratularse. Aston Martin Lagonda Limited resucita de sus cenizas la añorada saga de los DB con un modelo tan bello como seductor.

Aston Martin DB7

LA ESTETICA DEL RENACIMIENTO



VUELTA A LOS ORIGENES

Todo queda dicho en la carrocería del DB7. Clasicismo y alta tecnología se combinan en una perfecta armonía. En el interior, el saber hacer de los artesanos británicos se patenta en un acabado fuera de serie.



LOS FUERA DE SERIE
GINEBRA



HERENCIA DIRECTA
El primer DB7 saldrá en 1994 de la nueva planta de Oxford. Según el director general de Aston Martin Lagonda, Walter Hayes, se decidió desarrollar este coche tras largas conversaciones con quien fuera antaño propietario de la marca, Sir David Brown.

y bajo su venerable consejo, vuelvan a resurgir también las siglas mágicas. Éstas estaban ausentes de los catálogos de Aston Martin desde el año 1971, en que dejó de producirse el DB6.

Sensación en el reciente Salón de Ginebra, el DB7 estará disponible en el mercado a principios de 1994, con un precio que no excederá en Inglaterra de los trece millones setecientas cincuenta mil pesetas. La producción para esa temporada se prevé en unos 300 coches, para ir aumentando en 600 unidades al año a partir de 1995.

Se trata, cómo no, de un 2 + 2, configuración que significa un deportivo biplaza, pero aún con algún espacio trasero, más o menos, estrecho en el interior de su habitáculo. También conserva el planteamiento típico de los deportivos ingleses en cuanto a la propulsión trasera.

La innegable belleza de la carrocería es fruto del trabajo del diseñador Ian Callum, que dejó su puesto como



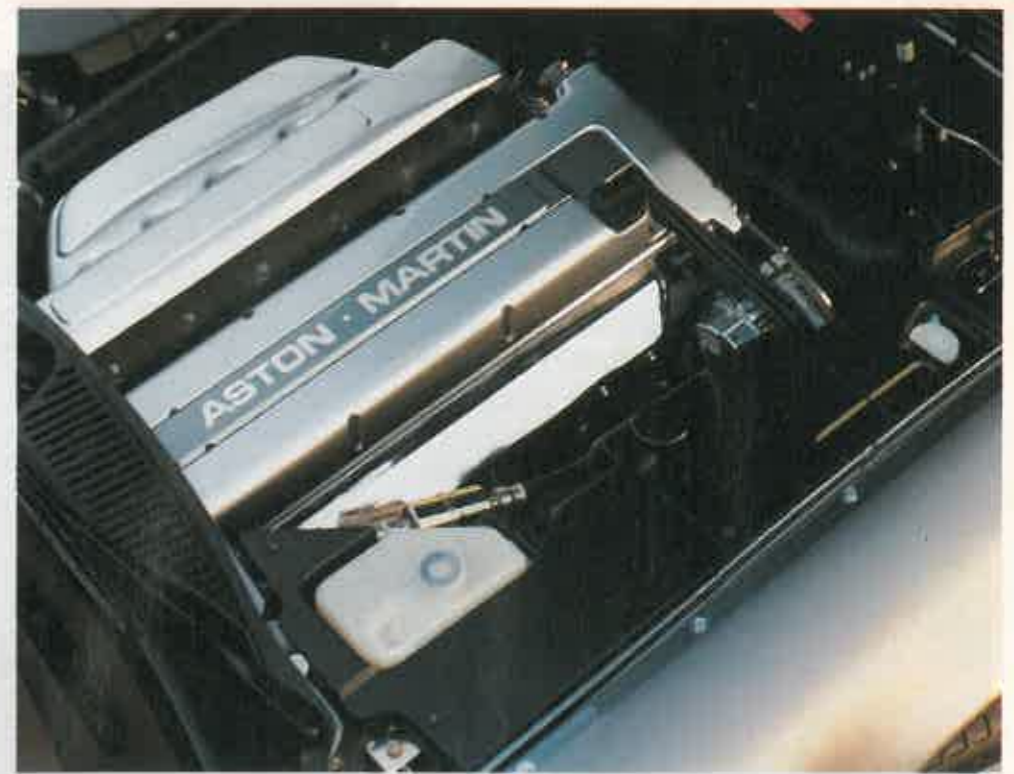
FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal, de seis cilindros en línea.
CILINDRADA: 3.228 centímetros cúbicos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica. Turbocompresor. **POTENCIA:** 335 caballos a 5.600 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 51,0 mKg a 3.000 r.p.m. Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Diferencial autoblocante. **NEUMÁTICOS:** 245/40 ZR 18. Llantas de aleación de 8 x 18 pulgadas. Frenos de disco ventilados delante y de disco detrás. Suspensión independiente en las cuatro ruedas. Dirección de cremallera. Largo: 4.631 mm. Ancho: 1.820 mm. Alto: 1.268 mm. Peso: 1.650 kilogramos.

jefe de Conceptos en el laboratorio estilista de Ghia en Turín para dedicarse al desarrollo del DB7. El exquisito respeto para con los ancestros de este coche ha dado como resultado una bellísima e identificable estampa, digna de su noble tradición.

En comparación a su antecesor, el DB7 es tan sólo 8 milímetros más largo. Pero las prestaciones y la técnica de estos tiempos modernos lo han hecho más bajo y más ancho. Al igual que sus lujosos hermanos mayores en la gama (Virage y Vantage), incorpora la última tecnología en cuanto a mecánica y materiales.

El viejo corazón que rugió hace dos décadas en el interior de los Aston Martin ha sido sustituido por un moderno motor de aluminio de seis cilindros sobrealimentado. Desarrolla una potencia de 335 caballos que le permiten, según los datos adelantados por la marca, alcanzar 266 kilómetros por hora. Será ofrecido en dos versiones, una con caja de cambios de cinco velocidades manual y otra automática de mando electrónico, ambas con un sistema de diferencial antipatinamiento en el eje trasero. ABS, catalizador y bolsa hinchable en caso de accidente montados de serie son la aportación de la seguridad moderna. La carrocería monocasco de acero está recubierta parcialmente por paneles de zinc y sus juntas están selladas a la cera antes de someterla a un tratamiento anticorrosión; por lo que puede hablarse de una estructura prácticamente indestructible por el tiempo o los elementos. Otros materiales se han sumado a esta bella escultura sobre ruedas, como son los compuestos de resinas sintéticas; que configuran el capó, el maletero, los guardabarros delanteros, los bajos, los paragolpes y los paneles superiores

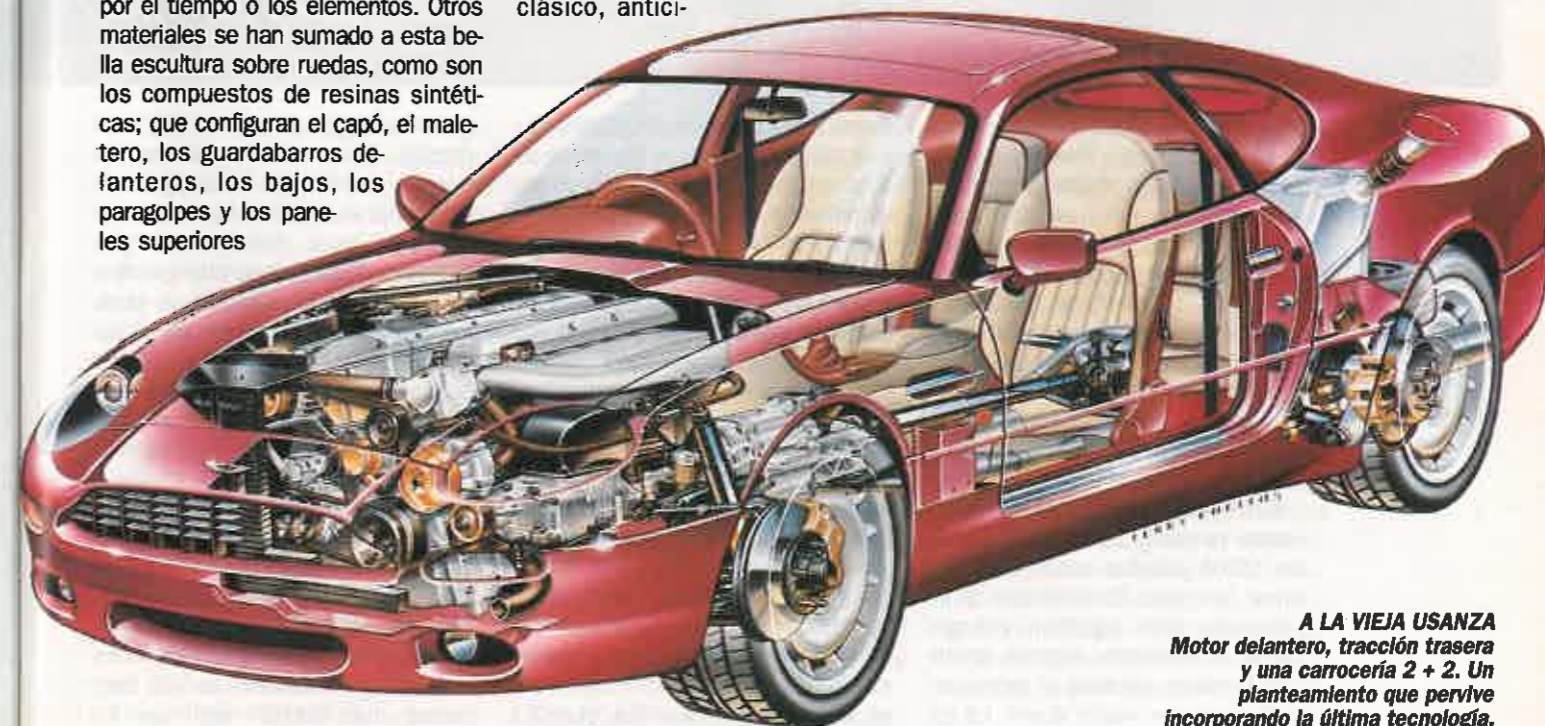


que descapotan el DB7 a la manera Targa. Los interiores no han sido menos cuidados. En la más pura tradición británica, los asientos están recubiertos de cuero especial, trabajado artesanalmente en los talleres de Newport Pagnell. El suelo está recubierto de una tupida moqueta de Wilton y los guarnecidos son de madera de nogal finamente tratada. La devoción hacia las dos míticas consonantes DB y los evidentes atractivos de este deportivo al estilo clásico, antici-

pan una lluvia de pedidos en la cartera de Aston Martin. Pero habrá que esperar aún un tiempo, ya que el desarrollo proseguirá todavía durante unos meses. En él se incluye un programa de pilotaje dirigido por un peculiar miembro del Consejo de Administración de la marca llamado Jackie Stewart. Entonces, unos pocos y afortunados automovilistas podrán vivir la satisfacción de ir a recoger su DB7.○

Juan Luis Soto

ÚLTIMA GENERACIÓN
Similar en planteamientos al DB6, el DB7 equipula también un seis cilindros. Pero con 767 cc. menos rinde 10 caballos más.



A LA VIEJA USANZA
Motor delantero, tracción trasera y una carrocería 2 + 2. Un planteamiento que pervive incorporando la última tecnología.

Precio de la gasolina

YA CUESTA 100 PESETAS

El precio de la gasolina rompe por primera vez la barrera psicológica de las cien pesetas. Mientras tanto, el conjunto de empresas que puede desarrollar ahora libremente su actividad petrolera se muestra más agresivo en otro tipo de estrategias, que en abordar una lucha de precios.



DOS meses se ha tardado en dar el paso. Por una parte, Campsa se negaba a terminar sus sesenta y cinco años de monopolio dejando tras de sí el recuerdo de haber roto la cifra mágica. Por otro lado, ninguna de las multinacionales, que luchan como caballos desbocados por hacerse un hueco en el mercado español, estaba dispuesta a ser la primera en fluctuar a la baja los precios máximos dictados por la Administración.

Sin embargo, al final sucedió. Repsol ya cobra por la gasolina súper 100,4 pesetas -antes 99,7 pesetas, tan sólo 70 céntimos de incremento, pero significativos por cuanto representan, además del récord histórico, rebasar el techo psicológico de los veinte duros. La ga-

solina normal cuesta 97,12 pesetas y la *sin plomo*, que ha duplicado su consumo tras la catalización de los automóviles, vale ahora 98,03 pesetas. La compañía que dirige Óscar Fanjul factura 78,03 pesetas por cada litro de gasóleo A y 48,01 pesetas por el gasóleo B.

Una vez rota la barrera de contención, lo deseable sería que el precio de la gasolina no emprendiera una riada alcista. Durante algún tiempo seguirán siendo los responsables en materia energética del Ministerio de Industria los que fijan las tarifas máximas en función del valor de los crudos de Rotterdam y Génova, los cambios de divisas y los precios medios en el resto de los estados comunitarios, de entre los cuales, pese a esta última subida, nuestra

gasolina sigue siendo de las más baratas. En efecto, España se encuentra por debajo de la media de otros países comunitarios en el precio del crudo. Sólo Luxemburgo y el Reino Unido tienen una gasolina más barata. Otra cuestión es la de los impuestos. Para erradicar las grandes diferencias dentro del área comunitaria, desde Bruselas se ha emitido una nueva, y controvertida, directiva que establece valores mínimos de imposición fiscal desde el pasado mes de octubre. En este apartado, el nivel impositivo español se sitúa por debajo del resto de los Doce, aunque sin grandes pérdidas (68 por ciento frente al 71 de media) lo que le permite al Estado español seguir recibiendo por este cauce unos fuertes ingresos. En

1992, la recaudación total por impuestos especiales de hidrocarburos superó el billón de pesetas, sin contar la aportación por el Impuesto del Valor Añadido. A las 31 pesetas del precio real de la gasolina súper, hay que añadir 55,5 pesetas, que corresponden al impuesto especial sobre carburantes y 12,92 pesetas de IVA.

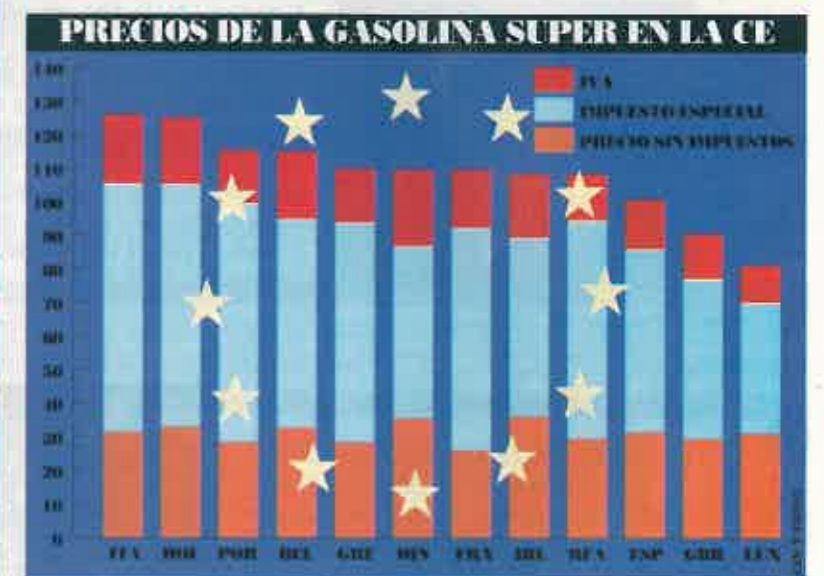
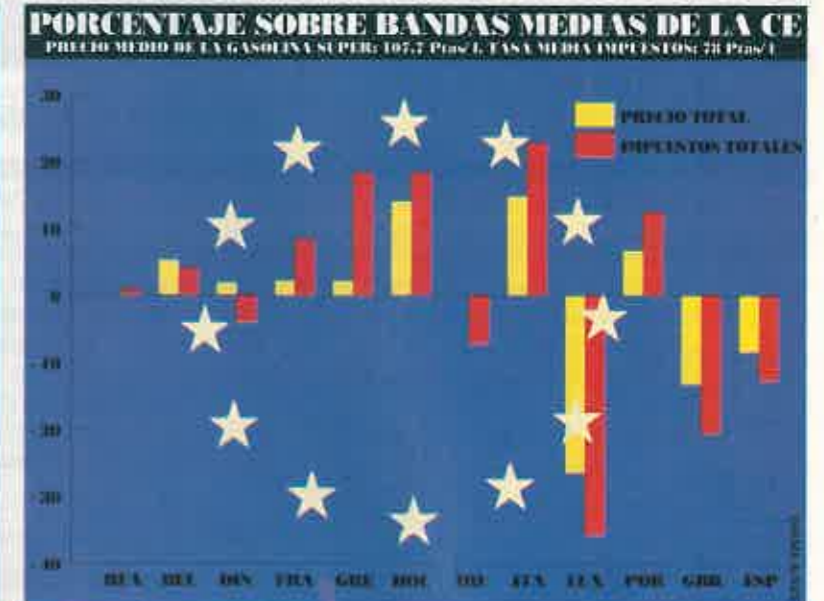
Ese mismo año, el suministro anual de los diferentes tipos de gasolinas sumó los 8 millones de toneladas y 9 millones los de gasóleos de automoción. La red nacional de distribución comprende un total de 4.500 estaciones de servicio y 800 postes surtidores, que difícilmente se incrementarán en más de un 25 por ciento en los próximos años, según los cálculos de creci-

miento del consumo establecidos por los expertos. Esto explica que las compañías pretendan tomar posiciones lo antes posible. Pero no todas inician la batalla en las mismas condiciones. Las compañías con refinerías propias, como Repsol, Cepsa-Elf y BP Oil, pueden ser algo más competitivas en el precio. El

PESE A ESTA ÚLTIMA SUBIDA, NUESTRA GASOLINA CONTINUA SIENDO DE LAS MÁS BARATAS DE LA CE.

Grupo Repsol, que con sus tres marcas -Repsol, Campsa y Petronor- acapara más del 60 por ciento del mercado, ha establecido un sistema de precios que varía según las zonas de mayor consumo y la proximidad con sus refinerías, pero siempre muy adheridos a los topes máximos obligados por el Estado. El resto de las empresas se muestran especialmente cautelosas en este sentido y no se puede esperar una competencia real de precios, al menos en los próximos meses. Todos coinciden: «la carga fiscal es demasiado elevada como para permitirnos maniobrar a la baja con un margen tan reducido. Habrá que ofrecer otro tipo de compensaciones en el servicio para ser competitivos».

Lourdes Bravo





CITROËN

La gama Citroën ha crecido notablemente con la aparición de nuevas versiones de los modelos AX, ZX y XM. Los utilitarios AX están disponibles ya en todas sus versiones con motores catalizados. Además entran en juego los nuevos AX Image, una versión especial con motores de gasolina y diésel y un equipamiento de serie que cuenta con llantas sport, faros antiniebla, pasos de rueda ensanchados y asientos delanteros, volante y pomo de la palanca de cambios de corte deportivo.

La gama ZX se enriquece con un buen número de nuevas versiones catalizadas y con el modelo «Cross», otra atractiva versión especial que cuenta con el motor catalizado de 1,6 litros y 89 caballos de potencia. Entre su equipamiento destaca el volante forrado en cuero, los asientos deportivos, la palanca de cambios tipo sport, etcétera. Otras nuevas versiones a destacar son el ZX 2.0i Volcane de 5 puertas y las versiones ZX TD con acabado Advantage y Volcane. El XM TD Luxe viene, por último, a completar la gama alta de la marca francesa.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Panda 4x4 L Trekking	1.315.760	999	50	135	17,5	7,6	347,5	-	18.688	17.500	17.500			
Uno 45 3p.	1.159.760	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000	-	-	-			
Uno 60 3p.	1.122.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-			
Uno 60 S 3p.	1.320.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	17.920	-			
Uno 60 5p.	1.282.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-			
Uno 60 S 5p.	1.380.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	17.920	-			
Uno 70 IE S 3p.	1.390.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	-	-			
Uno 70 IE SX 3p.	1.515.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	-	-			49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.575.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	-	-			49.920
Uno Selecta 1.4 5p	1.670.760	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	17.920	-			49.920
Uno DS 3p.	1.411.305	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-			
Uno DS 5p.	1.534.492	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	17.920	-			
Uno TD S 3p	1.580.888	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	-	-			49.920
Tipo 1.4 CL	1.592.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-			
Tipo 1.4 S	1.721.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.4 SX	1.815.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.6 S	1.815.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.6 SX	1.919.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	200.960		64.000
Tipo 1.8 i.e. GT	2.063.760	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 2.0 i.e. 16V	2.343.775	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.649.617	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280	-	-	65.280		
Tipo 1.9 DS	1.811.616	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.228.616	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400	1.718.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-			
Tempra 1400 SX	1.863.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	-		
Tempra 1600	1.918.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	-	34.560	-	-			
Tempra 1600 SX	2.047.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	66.560	200.960	49.920
Tempra 1800 i.e. SX	2.207.760	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 2000 SX	2.295.760	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1900 DS	1.883.616	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	66.560		
Tempra 1900 TD SX	2.329.617	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1.4 SW	1.946.760	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	23.680	Serie		
Tempra 1.8 i.e. SX SW	2.410.760	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1.9 D SW	2.102.616	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.600	34.560	23.680	23.680	Serie		
Tempra 1.9 TD SX SW	2.515.616	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Croma 2.0 i.e. S	2.961.760	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	-	34.560	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 i.e. Turbo	3.930.760	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	-	34.560	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.850.565	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	-	34.560	Serie	Serie	Serie	Serie	263.699
Croma Turbo Diesel	3.210.505	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	-	34.560	Serie	Serie	Serie	Serie	263.699

NOTA: Todos los precios son «llave en mano» e incluyen el IVA, impuesto de matriculación, transporte, matriculación, impuesto municipal, placa de matrícula y gastos de gestión. Todos los modelos de la gama Fiat están catalizados.

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.178.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-			
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000			
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p	1.382.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.414.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8 i. 16V 3p	1.572.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta XR2i 1.6V 3p	1.895.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.362.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-			
Fiesta SX 1.8 D 3p	1.550.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p	1.248.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-			
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p	1.385.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000			
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p	1.484.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p	1.620.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8 i. 16V 5p.	1.842.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3	-	27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 5p	1.432.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-			
Fiesta SX 1.8 D 5p.	1.620.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie			
Escort CLX 1.6i 16V 3p.	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)		
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.045.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.295.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Escort RS 2.000 i. 16V 3p	2.460.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS 2.000 i. 4x4 3p	2.860.000	1.998	150	205	9,3	9,9	404,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth 3p	4.207.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth Lux 3p	4.432.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	Serie	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.4i Cat. 5p	1.625.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6	-	30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort CLX 1.6i 16V 5p	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.6i 16V 5p	1.910.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Ghia 1.8 i. 16V 5p	2.045.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.725.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.960.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Noma. CLX 1.6i 16V	1.765.000	1.597	90	171	12,8	7,9	426,8	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)		
Escort Noma. Ghia 1.8 i. 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Nomade Ghia 1.8D	2.000.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Cabrio CLX 1.8i 16V	2.415.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.930.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion CLX 1.4i Cat.	1.625.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9	-	30.000	(1)	(1)	(1)		
Or														

PRECIOS NUEVOS

FORD

OFERTAS

Fiesta no catalizada:
85.000 pesetas de descuento.

Fiesta catalizada:
130.000 pesetas de descuento.

Fiesta Cheers:
118.000 pesetas de descuento.

Fiesta Mango:
144.000 pesetas de descuento.

Fiesta Ghia:
130.000 pesetas de descuento.

Escort y Orion (versiones antiguas):
Descuento de 175.000 pesetas.

Escort, Orion y Nomade en versiones 16V y Diésel:

Con un mismo precio:
1.595.000 pesetas.

Escort y Orion (nuevas versiones):
130.000 pesetas de descuento.

Sierra:
Hasta 400.000 pesetas de descuento.

Scorpio:
400.000 pesetas de descuento.



LANCIA

OFERTAS

Delta:
120.000 pesetas de sobretasación por el vehículo usado.

Delta:
Sobretasación de 150.000 pesetas por el vehículo usado.

Thema (gama antigua):
250.000 pesetas de sobretasación por el vehículo usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.5 LX 5p	1.124.947	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477		Serie	Serie
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477		Serie	Serie
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0							Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.426.570	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie

LANCIA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Y-10 Fire 1.1 Cat.	1.146.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000					50.000
Y-10 Elite 1.1 Cat.	1.266.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Avenue 1.1 Cat.	1.312.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Avenue Selectronic Cat.	1.485.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Elite 1.3 Cat.	1.477.000	1.297	74	170	12,5	7,1	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Delta 1.5 LX	1.523.000	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5		Serie	Serie	Serie			Serie
Delta 1.6 GT i.e. Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	73.000		
Delta 1.6 i.e. World Champion	1.650.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5		Serie	Serie	Serie			Serie
Delta HF Turbo i.e. Cat.	2.196.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5		37.000	Serie	Serie	73.000		Serie
Delta HF Integrale 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrale Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 i.e. Status	1.840.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Dedra 1.600 i.e.	2.082.000	1.591	80	170	13,8	9,2	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Dedra 1.800 i.e.	2.357.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 2.000 i.e.	2.827.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 i.e. Turbo	3.537.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3		47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrale	4.150.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3		47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra TurboDiesel	2.485.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 i.e.	3.300.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 i.e. 16V	3.750.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 i.e. 16V LS	4.130.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 i.e. 16V LS Aut.	4.390.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 i.e. 16V Turbo LS	4.800.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS	4.800.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.060.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbo DS	3.930.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema Turbo DS LS	4.350.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Defender 90 TDI 3p	2.710.331	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI 3p	2.970.782	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 110 TDI 5p	3.133.565	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 90 TDI Pick Up	2.605.539	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI Pick Up	2.773.409	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Discovery TDI 3p	2.995.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	275.000	44.885	Serie	Serie	Serie		27.036
Discovery TDI 5p	3.550.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1		Serie	Serie	Serie		Serie	
Discovery EFI V8 5p	3.796.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1		Serie	Serie	Serie		Serie	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.589.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	311.203	83.636	Serie	Serie	Serie		32.987
R. Rover EFI V8 5p	3.796.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	311.203	83.636	Serie	Serie	Serie		32.987
R. Rover Vogue EFI V8 5p	5.633.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	5.883.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	6.253.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	6.619.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 93	6.675.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. R. Vogue SE V8 Aut. 93	6.925.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue LSE Aut.	7.716.500	4.275	202	188	10,6	18,0	465,3		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 3p	3.589.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	311.203	83.636	Serie	Serie	Serie		32.987
R. Rover TD 5p	3.589.000	2.495	113	150	18,1	8,2	447,5		83.636	Serie	Serie	Serie		32.987
R. Rover TDI 5p	3.796.000	2.495	113	150	18,1	8,2	447,5	311.203	83.636	Serie	Serie	Serie		32.987

NOTA: Opción 1: Electric Pack: 310.000 ptas. incluye elevallunas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.

LOTUS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MAHINDRA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mahindra CJ 340	1.550.000	2.112	75	115		11,8	339,0							25.000
Mahindra CJ 540	1.668.000	2.112	75	115		11,8	375,0							25.000

MASERATI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222	5.475.393	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000		Serie
222 SE	6.512.223	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
222 SR	7.595.974	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
228	8.336.927	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
430	7.611.888	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.615.499	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
Shamal	12.799.839	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie		Serie	Serie	Serie		Serie

MAZDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
323 F	3.127.040	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie				



PEUGEOT

OFERTAS
106:
Hasta **146.000** pesetas de descuento.
106:
Financiación especial desde **10.600 pesetas** al mes durante el primer año (10,30 por ciento TAE).

205:
Desde **120.000 pesetas** hasta **140.000 pesetas** de descuento.
205:
Financiación especial desde **11.205 pesetas** al mes durante el primer año (10,30 por ciento TAE).

309:
Hasta **200.000 pesetas** de descuento.

309:
Financiación especial desde **15.309 pesetas** al mes durante el primer año (12,75 por ciento TAE).

405:
100.000 pesetas de descuento.

405:
Financiación especial desde **18.405 pesetas** al mes durante el primer año (13,96 por ciento TAE).

605:
200.000 pesetas de descuento.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra LX 1.0 16V 3p.	1.302.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	-
Micra LX 1.3 16V 3p.	1.447.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	-
Micra Super S 1.3 16V 3p.	1.627.000	1.275	75	170	12,0	6,4	369,5	Serie	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Micra Super S 1.6V ABS 3p.	1.727.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Micra LX 1.0 16V 5p.	1.361.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	-
Micra LX 1.3 16V 5p.	1.506.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	-
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.680.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Micra SLX 1.3 16V Aut. 5p.	1.820.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SR 1.6 16V 3p.	2.083.000	1.597	102	185	10,0	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.043.000	1.597	102	185	10,0	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	142	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	142	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.908.000	1.597	90	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	90	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0 SLX 16V 4p.	2.388.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	160.000	40.000	Serie	Serie	Serie	205.000	-
Primera 2.0 SLX Aut. 4p.	2.724.000	1.998	116	200	10,3	9,0	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	116	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 D LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0 Aut.	4.620.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	142	210	8,2	9,5	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.200.000	1.809	169	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.000.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 SLX 4p.	2.824.800	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	-	-	-
Serena 2.0 SGX 4p.	2.922.500	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
Serena 2.0 D SGX 4p.	2.870.600	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	-	-	-
Serena 1.6 LX 5p.	2.165.800	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 1.6 LX 5p.	2.430.900	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0 D LX 5p.	2.251.800	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0 D SLX 5p.	2.498.100	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.942.100	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.622.200	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.823.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. D	3.141.200	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.433.800	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.469.400	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Patrol Corto Top Line II TD	3.788.200	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.366.400	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.504.600	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.798.300	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil.	3.767.900	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.795.200	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.790.000	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	-	35.000	-	-	-	-	-

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

OPEL

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corsa 3p. City 1.2 4 vel	1.092.000	1.196	45	143	17,5	7,1	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing + 1.2	1.251.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.293.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.314.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.373.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.545.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. GSI Cat.	1.752.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. Swing + 1.5 D	1.392.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 3p. Sport 1.5 TD	1.555.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 4p. Swing + 1.2	1.338.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.380.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.439.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 D	1.467.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 TD	1.621.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. Swing + 1.2	1.297.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.339.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. Swing + 1.4 Cat.	1.398.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.479.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. Swing + 1.5 D	1.438.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Corsa 5p. GL + 1.5 TD	1.661.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	19.000	Serie	Serie	-	-	38.000
Astra 3p. 1.4i Cat.	1.540.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p. GL 1.4i Cat.	1.646.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 3p. GT 1.6i Cat.	1.882.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	49.000
Astra 3p. GSI 2.0i Cat.	2.262.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	49.000
Astra 3p. GSI 2.0i 16V Cat.	2.684.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	49.000
Astra 3p. GT 1.7 TD	2.065.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 4p. 1.4i Cat.	1.648.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	150.000	-	-	-	-	-	-
Astra 4p. GL 1.4i Cat.	1.748.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p. GLS 1.6i Cat.	2.003.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p. GLS 1.6i Aut. Cat.	2.125.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GT 1.6i Cat.	1.984.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 4p. GL 1.7 D	1.836.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p. GLS 1.7 TD	2.146.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	-	-	-
Astra 5p. 1.4i Cat.	1.600.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	-	-	-	-	-	-
Astra 5p. GL 1.4i Cat.	1.700.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 5p. GL 1.6i Cat.	1.788.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 5p. GLS 1.6i Cat	1.955.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.6i Aut. Cat	2.077.000	1.598	100	180	11,5	9,1	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GT 1.6i Cat														



RENAULT

OFERTAS

Clio gasolina: 75.000 pesetas de descuento.

Clio Mecano: Descuento de hasta 140.000 pesetas.

Clio diésel: 105.000 pesetas de descuento.

R-19 gasolina: Desde 100.000 pesetas hasta 130.000 pesetas de descuento.

R-21: Descuento de 155.000 pesetas.

El Gran Marzo de Renault (Clio, R-19, R-21, Express y Trafic): Durante este mes la marca del rombo a puesto en vigor una campaña en la que regala la opción de equipamiento (excepto cambio automático) que el cliente elija al comprar un nuevo modelo: aire acondicionado, ABS, dirección asistida, asientos de cuero...

Financiación especial: Además, dentro de este Gran Marzo de Renault, se ofrecen unas condiciones de financiación ventajosas, con un 12 por ciento TAE en operaciones a 24 meses y desde el 10 por ciento de entrada.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Renault models like GTI 16V, Vital D, Best Line D, GTD, etc.

POLONEZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Polonez 1500.

PONTIAC

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Trans Sport 2.3i 16V, Trans Sport 3.8i V6 1. aut.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists 968 CS Coupé, 968 Coupé, 968 Tiptronic Coupé, etc.

NOTA (1): Incluye cierre centralizado, sistema de alarma y tuercas antirobo... en el Porsche 968 y 968 Cabrio y de 578.560 ptas. en el Porsche 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio y 911 Carrera 2 Turbolook Cabrio.

RENAULT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists R-5 Five 3p, R-5 Five 5p, Clio RL 1.2 3p, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists R-19 16V 4p, R-19 RL 1.9 D 4p, R-19 RN 1.9 D 4p, etc.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists RR Silver Spirit, RR Silver Spur, Corniche Convertible, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Mini Cooper 1.3i, Rover 111 L 3p, Rover 111 L 5p, etc.



RANKING DE VENTAS

ENERO

Table with columns: Rank, Brand/Model, Price. Lists Renault Clio (3.300), Opel Astra (2.930), Seat Toledo (2.923), etc.

PRECIOS NUEVOS



SAAB

OFERTAS

Saab 900i:

Fórmula de financiación a través de DB-Credit con pago de 48 cuotas de 41.734 pesetas al mes.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Rover 827 5i Aut.	6.190.000	2.875	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé	5.700.000	2.875	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé Aut.	5.900.000	2.875	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Rover están catalizados. Los precios para unidades sin catalizar, todavía disponibles, se obtienen descontando 40.400 ptas. en los Rover 111, 107.800 ptas. en los Rover 114, 51.000 ptas. en los Rover 214 y 414, y 46.200 ptas. en los Rover 216 y 416

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	3.013.900	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900i 16V 5p	3.231.500	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 3p	3.346.700	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Aero 3p	3.500.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 5p	3.564.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Cabrio	5.266.700	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 16V Cabrio	5.868.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 T Sport 16V Cabrio	6.546.700	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.191.500	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.434.700	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.330.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 16V 4p	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Griffin 2.3 16V 4p	6.751.500	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.293.900	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	4.575.500	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.445.900	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSET 2.3 16V 5p	6.034.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Aero 2.3 16V	6.597.900	2.290	225	240	6,9	10,2	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SEAT

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

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

SKODA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Favorit	665.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus	955.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Komfort	1.150.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Forman	1.060.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-
Forman Marathon	1.200.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-

SUBARU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	78.600
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	138	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.621	2.212	138	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
SVX 4WD Aut.	6.227.000	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SUZUKI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Swift 1.3 GL	1.249.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	150.000	20.000	-	-	-	-	-
Swift GTI 3p	1.690.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	150.000	20.000	-	-	-	-	50.000
Swift Sedan 1.6 GLX	1.673.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	150.000	20.000	-	-	-	-	-
Swift 1.3 Cabrio	2.452.285	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0							



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
Descuento de **85.000**
pesetas.

Golf:
Descuento de **100.000**
pesetas.

Vento:
120.000 pesetas de
descuento.

Corrado:
Descuento de **120.000**
pesetas.

Passat:
150.000 pesetas de
descuento.

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

YUGO

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



14.560 PTAS. AL AÑO
SIN ENTRADA.

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

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



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

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal nº _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción _____

España _____ 14.560 ptas América, África _____ 35.256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas

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

PRECIOS USADOS

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S	—	—	640	540	460
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	670	570
Alfa 33 1.5 TL	—	—	860	670	580
Alfa 33 1.7 QV	—	—	780	680	580
Alfa 33 1.7 IE	—	—	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1070	960	860	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1190	1070	960	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	—	—
Alfa 75 1.6 C	810	720	640	570	—
Alfa 75 1.8 IE	1110	1000	900	—	—
Alfa 75 1.8 C	880	780	710	640	570
Alfa 75 1.8 IE	1160	1040	940	840	—
Alfa 75 1.8 TB América	—	—	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 C	—	—	—	680	560
Alfa 75 2.0 TS	1360	1230	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 TD	1200	1080	870	760	640
Alfa 75 2.4 TD	1330	1200	1080	970	—
Alfa 75 2.5 QV	—	—	880	710	600
Alfa 75 3.0 América	1640	1490	1340	1210	1090
Sprint 1.7 QV	—	—	—	650	550
Spider 2.0 R	—	—	—	—	1030
164 T.S. Base	1930	1740	1570	1410	—
164 T.S. Clima	2150	1840	1660	1490	—
164 T.S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 V6	2630	2550	2290	2060	—
164 3.0 Quadrifoglio	3440	3100	—	—	—
164 2.5 TD	2510	2260	2030	1830	—

AUDI

MODELO	92	91	90	89	88
80 Special	1490	1340	1210	1090	960
80 1.8 E	1580	1420	1280	1150	1040
90 2.2 E	—	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	—	2180	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	—	2400	2160	1940	—
90 Quattro	—	2500	2250	2030	1830
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1590	1160	990
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CD Diesel	1560	1410	1090	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	950	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1590
200 Turbo Aut.	3290	2960	2660	2390	2150
200 CD	—	—	—	—	1030
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 V8	5270	4740	4270	3840	—
Coupé Quattro	—	—	—	—	1040
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	1800	—
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	2130	—
Coupé 2.0 V	2860	2570	2310	2080	—
Coupé 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	2360	—
80 2.0	2010	—	—	—	—
80 2.3	2340	—	—	—	—
80 2.3 Quattro	2880	—	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	—	—	—	—
80 2.8 V6	2970	—	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3360	—	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	—	—	—	—
100 2.0	2280	2050	—	—	—
100 2.3	2490	2240	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	2710	—	—	—
100 2.3 Aut.	2650	2390	—	—	—
100 2.8 V6	3080	2770	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	—	—	—
100 S4	4630	4170	—	—	—
100 2.5 TDI	2890	2600	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2690	—	—	—
100 Avant 2.8 V6	3390	3050	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	—	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3200	2880	—	—	—

BMW

MODELO	92	91	90	89	88
316/318 i	—	—	1160	1010	940

CITROËN

MODELO	92	91	90	89	88
316 i 4p	—	1370	1260	1100	980
316 i 4p (nuevo)	1900	1710	—	—	—
318 i	—	1450	1330	1140	1010
318 i 4p	—	1540	1420	1220	1100
318 i 4p (nuevo)	2200	1980	—	—	—
318 i S	—	1620	1500	—	—
318 i Cabrio	2410	2180	2050	—	—
320 i	—	1670	1540		

FORD					
MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bst./Hil./s. Hil./Imp. 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	590
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta C 1.1 4V 3p	620	520	440	—	—
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	740	650	550	470	—
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 3p	790	670	570	490	—
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 5p	790	670	570	490	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—
Fiesta S 1.8 3p	790	670	560	480	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	760	650	550	480	—
Fiesta XR2i 1.6 EFI	960	800	680	580	—
Fiesta Guía 1.8 D 3p	820	710	620	540	—
Fiesta C. C. 1.8 D 3p	720	610	520	440	—
Fiesta Guía 1.8 D 5p	860	750	660	560	—
Fiesta CL. Cheers 1.8 D 5p	760	650	550	460	—
Fiesta S 1.4, Cab., Pac. 1.3 3p	900	770	—	—	—
Fiesta S 1.4, Cab., Pac. 1.3 5p	900	770	—	—	—
Fiesta Expo 1.4i	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8i 1.6V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2i 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser Cl y Gl. 1.3	—	—	—	—	440
Escort Xtra Cl y Gl. 1.4	—	—	—	—	510
Escort Ghia 1.6	—	—	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	—	—	870	780	700
Escort GT Mark y Xtra Rep. 1.6	—	—	730	660	560
Escort XR3i	—	—	950	800	570
Escort RS Turbo	—	—	1120	950	760
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	—	1180	990	790
Escort CL Gl. y Xtra 1.6D	—	—	—	—	370
Escort Mark GT Mara 1.8D	—	—	730	660	560
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	810	730	660
Escort Cabrio XR3i	—	—	1360	1150	850
Escort Country 1.6/1.8D	—	—	730	620	520
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1140	970	830	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—
Escort 1.8z 1.6V 3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 i 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8z	1290	1110	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6i EF	1490	1190	—	—	—
Orion Cl. 1.3, 1.4	—	—	—	580	490
Orion Gl., Mark, GT, Mil. 1.6	—	—	800	680	580
Orion Ghia 1.6	—	—	830	710	600
Orion Ghia 1.6 i	—	—	860	730	620
Orion CLD, GLD 1.6D	—	—	—	—	520
Orion GT, Mil., Marat. 1.8D	—	—	780	670	570

MODELO					
MODELO	92	91	90	89	88
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	830	700	600
Orion CLX 1.6	1230	1050	890	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1320	1120	—	—	—
Orion Ghia 1.6	1320	1120	960	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1410	1200	—	—	—
Orion Ghia Si	1390	1180	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1380	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (130)	1580	—	—	—	—
Orion CLX 1.8D	1130	960	—	—	—
Orion Ghia 1.8D	1230	1050	—	—	—
Sierra Cl y Gl. Laser 1.8 4/5p	—	—	—	—	600
Sierra Cl. GL GT 2.0 4/5p	—	1010	860	730	640
GLS 2.0 4p, XR 2.0 3/5p	1680	1430	1210	—	—
Sierra XR 4x4 2.0i 5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra GL 2.0i 4/5p	—	1160	990	840	710
Sierra CLX GT 2.0i 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0i 4/5p	1750	1490	1270	1080	920
Sierra XR4, Ghia, 4x4 2.8i	—	—	—	—	800
Sierra Cosworth 2.0i 3p	—	—	—	—	1300 1100
Cosworth 2.0i 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CLX 2.3D 4/5p	—	—	1000	850	730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	1050	900	780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Sierra Fam. CL y Gl. 2.0	—	—	—	—	540
Fam. Cl. 2.0i	—	—	1220	1040	890 750
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio Cl. 2.0i 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0i 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9i	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	1880	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	1500	1350	1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	980
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2610	2220	1890	1600	1380
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat.	1720	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio QTD	—	1630	1470	1300	—
Scorpio GTD	—	1780	1600	1360	—
Scorpio Ghia TD	—	2140	1930	1640	—
Scorpio Fam. GLX 2.0i	1720	—	—	—	—
Scorpio Fam. Ghia 2.9i	2100	—	—	—	—

JAGUAR					
MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign V12	5130	4680	4280	3870	3420
XJ6 3.2	4000	3690	3320	—	—
Sovereign 3.2 Aut.	4650	4190	3770	—	—
XJ6 3.6	—	—	—	—	3380 3060
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	—	3780 3420
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—

MODELO					
MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign 4.0 Aut.	5080	4680	4500	4050	—
Daimler 4.0 Aut.	5760	5220	4680	3960	3510
XIS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150
XIS V12 Aut.	5450	4860	4410	3960	3420
XIS Cabrio. Aut.	6030	5400	4860	4410	3780

LANCIA					
MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 File	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	660	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	560	520
Delta 1600 GT IE	950	880	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4x4	—	—	—	—	980
Delta integrale	2170	1960	1760	1580	—
Delta integrale 1.6 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	560
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	—	1210
Thema Turbo IE SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210
Thema Turbo IE 16 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema 8.32	—	—	3700	3330	3000
Thema TD	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	1980	1780	1600
Dedra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Dedra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Dedra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

MERCEDES BENZ					
MODELO	92	91	90	89	88
190 E 1.8	2090	1880	1690	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	—	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5000	4560	4100	3690	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1990	1780
190 D 2.5 T	3130	2860	2570	2310	—
200 D	—	2790	2450	2150	1930
250 D	—	3050	2680	2350	2110

MODELO					
MODELO	92	91	90	89	88
300 D	—	3310	2910	2550	2290
300 TD	—	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	—	4420	3870	3400	3060
200 E	2600	2280	2000	1800	1600
230 E	3040	2660	2340	2100	1870
230 CE	3880	3400	2980	2680	2410
230 TE	—	3430	3010	2640	2370
260 E	—	3550	3110	2730	2450
300 E	—	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	—	4840	4250	3720	3350
300 OE	—	4580	4020	3520	3170
300 TE	—	4220	3700	3240	2920
280 SE	—	2890	2420	2180	1940
300 SE	—	3110	2590	2330	2080
300 SEL	—	3340	2800	2500	2230
420 SE	—	3780	3150	2830	2520
420 SEL	—	4040	3370	3030	2700
500 SE	—	4090	3400	3060	2730
500 SEL	—	4470	3730	3350	2990
560 SEL	—	6300	5250	4730	4190
300 SL	—	—	—	—	4320
420 SL	—	—	—	—	4680
420 SEC	—	4550	3790	3420	3020
500 SL	—	—	—	—	4600
500 SEC	—	4820	4020	3620	3210
560 SE	—	6030	5430	4890	—
560 SEC	—	6270	5650	5090	—
300 SL	6340	5710	—	—	—
300 SL 24	7000	6300	—	—	—
500 SL	9020	8120	—	—	—
300 SE	5660	5060	—	—	—
300 SEL	5870	5280	—	—	—
400 SE	6920	6230	—	—	—
400 SEL	7200	6480	—	—	—
500 E	8570	7710	—	—	—
500 SE	7380	6640	—	—	—
500 SEL	7750	6980	—	—	—
500 SEC	9010	8110	—	—	—
600 SE	11030	9930	—	—	—
600 SEL	11460	10310	—	—	—
600 SEC	12660	11390	—	—	—

OPEL					
MODELO	92	91	90	89	88
Corsa 1.0	610	510	460	390	300
Corsa Joy 1.2 3p	790	710	—	—	—
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900	810	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	780	700	—	—	—
Corsa GSi	1020	870	740	670	600
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	460
Corsa 1.3 4p	870	750	670	570</	

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	---	---	630	460	370
Supercinco GTD 5p	---	---	650	480	380
Supercinco GTD Turbo	---	---	780	670	480
Cio RL 1.1	740	670	600	---	---
Cio RL 1.1 5p	780	700	630	---	---
Cio RL 1.1 5V	760	680	610	---	---
Cio RL 1.1 5V 5p	800	720	650	---	---
Cio RL 1.2	790	710	640	---	---
Cio RL 1.2 5p	840	760	690	---	---
Cio RN 1.2 5p	890	800	720	---	---
Cio RT 1.2	910	820	740	---	---
Cio RT 1.2 5p	950	860	770	---	---
Cio RN 1.4	920	830	750	---	---
Cio RN 1.4 5p	960	860	770	---	---
Cio RT 1.4	980	880	790	---	---
Cio RT 1.4 5p	1030	930	840	---	---
Cio RL 1.7	1050	950	860	---	---
Cio RT 1.7 5p	1090	990	890	---	---
Cio 16V	1200	1080	---	---	---
Cio RL 1.9 D	940	850	770	---	---
Cio RN 1.9 D	990	890	800	---	---
Cio RL 1.9 D 5p	1030	930	840	---	---
Cio RN 1.9 D 5p	1050	950	860	---	---
Cio RT 1.9 D 5p	1120	1010	910	---	---
R9 GTL	---	---	580	490	360
R9 GTL	---	---	610	520	370
R9 TSE	---	---	670	580	410
R9 TXE	---	---	730	620	450
R9 GTD	---	---	680	540	380
R11 GTC	---	---	630	540	390
R11 GTL y Broadway	---	---	680	580	420
R11 TSE	---	---	740	630	480
R11 GTX	---	---	760	650	490
R11 TXE	---	---	810	690	540
R11 Turbo	---	---	870	750	570
R11 GTD	---	---	710	550	410
R-19 TR 4V	900	800	680	610	550
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R-19 GTS 5p	1070	910	770	690	620
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	670
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	670
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	770
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	720
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	800
R-19 TXI 3p	1230	1110	1000	---	---
R-19 TXI 5p	1270	1140	1030	---	---
R-19 16V 3p	1440	1300	1170	---	---
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R-21 TS	1230	1040	870	780	670
R-21 GTS	1380	1170	970	870	770
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	900
R-21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R-21 TXI	1820	1640	1470	---	---
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	760
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	950
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	780
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	890
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	930
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	860
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R-25 GTS	1250	1060	950	860	730
R-25 GTX	1760	1500	1350	1210	1030
R-25 TX	1800	1530	1380	1230	1040
R-25 TXI	2200	1870	1680	1510	---
R-25 V6 i	2590	2200	1990	1770	1510
R-25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R-25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R-25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	---
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	1820	---
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Espace RN 2.2 i	2100	1870	---	---	---
Espace RT 2.2 i	2550	2280	---	---	---
Espace RT Quadra 2.2 i	2960	2620	---	---	---
Espace RXE V6 i	3370	2990	---	---	---
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	---	---	---
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	---	---	---
Alpine V6 Turbo	5390	4600	4100	3490	3140

ROVER					
MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	650	---	---	---
111 S 5p	770	690	---	---	---
114 S	790	710	---	---	---
114 SL 5p	850	760	---	---	---
114 GT	990	890	---	---	---
114 ST	1020	920	830	---	---
114 GSi	1150	1040	940	---	---
216 S	---	---	610	550	490
216 Sprint	---	---	650	590	520
216 SE/EFI	---	---	750	670	570
216 Vitesse	---	---	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	---	---
116 GT	1400	1190	---	---	---
414 GSi	1230	1050	---	---	---
416 GSi	1360	1180	---	---	---
416 GT	1570	1330	---	---	---
820 SI	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	---	---	470	400	320
Metro MG	---	---	570	470	400
Metro 4p	---	---	520	450	380
Maestro 2.0 EFI	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	780	680	610	---
Montego 2.0 EFI	---	---	---	---	680
Montego GSi 2.0	950	850	770	690	---
Montego GTI 2.0	1000	900	810	730	---
Montego State 2.0 GTI	1040	950	850	760	680
Montego DSL Turbo	1040	900	810	730	---

SEAT					
MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	530	420	360	310	260
Marbella XL, GL y GLX	570	490	410	370	320
Ibiza Disc.Sty. y Spc. 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SII 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc.Spc.Sty. 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc.Spc.Sty. 1.2 5p	740	620	570	470	390
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	500
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	760	640	580	490	440
Ibiza GLX 1.5 5p	900	760	690	580	520
Ibiza Inyección 5p	940	790	710	640	---
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	570	480	440	380	320
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Biv y Tour. 1.5	670	580	490	360	310
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	350
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y GLAD	770	660	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	---	---	---
Toledo 1.6 GL	1220	1100	---	---	---
Toledo 1.8 CL	1230	1110	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1310	1180	---	---	---
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	---	---	---
Toledo 2.0 CL	1400	1260	---	---	---
Toledo 2.0 GL	1480	1330	---	---	---
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	---	---	---
Toledo 2.0 GT	1640	1480	---	---	---
Toledo 1.8 GT 16V	1820	1640	---	---	---
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	---	---	---
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	---	---	---
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	---	---	---
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	---	---	---
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	---	---	---
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	---	---	---

VOLKSWAGEN					
MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340

VOLVO					
MODELO	92	91	90	89	88
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	520	---
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	440
Polo Coupé CL	820	700	590	530	480
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	520
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	550
Golf CL 60 3p	1130	---	---	---	---
Golf CL 75 3p	1280	---	---	---	---
Golf GL 75 3p	1400	---	---	---	---
Golf GL 90 3p	1470	---	---	---	---
Golf GL 90 3p Aut. y GTI 3p	1590	---	---	---	---
Golf VR6 3p	2580	---	---	---	---
Golf CLD 3p	1320	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1530	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1570	---	---	---	---
Golf CL 60 5p	1190	---	---	---	---
Golf CL 75 5p	1340	---	---	---	---
Golf GL 75 5p	1460	---	---	---	---
Golf GL 90 5p	1530	---	---	---	---
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	---	---	---	---
Golf VR6 5p	2640	---	---	---	---
Golf CLD 5p	1380	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1590	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1580	---	---	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	---
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	---
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	740
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	840
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1130	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	980	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	---	---	---	---
Vento CL 90	1420	---	---	---	---
Vento GL 75	1490	---	---	---	---
Vento GL 90	1550	---	---	---	---
Vento GL 90 Aut.	1650	---	---	---	---
Vento GT	1870	---	---	---	---
Vento CLD	1450	---	---	---	---
Vento CLD	1650	---	---	---	---
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500
Jetta CLD	970	830	740	660	590
Jetta CL TD	980	840	750	670	600

OTRAS MARCAS					
MODELO	92	91	90	89	88
340 GL	---	---	810	730	660

AUTOMOBILN

Ast/MB, Steindamm, 51.2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **¡BENEFICIESE!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Geotrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

F. TOME, S.A. Volkswagen Golf 1.6, año 88, 775.000 ptas. 12 meses de garantía. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.



Ctra. Barcelona, km. 12,500

F. TOME, S.A. Peugeot 309 GT, A.A., año 88, 890.000 ptas. 18 meses de garantía. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.



Tel.: 747 82 00

F. TOME, S.A. Volkswagen Classic, año 88, 18 meses de garantía. 495.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza 1.2 GLX, año 86, 390.000 ptas. 12 meses de garantía. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 309 GL, año 88, 12 meses de garantía. 690.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Citroën BX GTI, A.A., ABS, año 1988, 12 meses de garantía, por 850.000 ptas. Telfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Fiat Tempra 1.8 IE, año 90, 18 meses de garantía, por 1.110.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Austin Metro, año 88, 12 meses de garantía, por sólo 475.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 GR x 4, año 90. 1.400.000 ptas. Teléfono (91) 715 35 50. Ferper.

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 1.6.i, año 90. 950.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.

VOLVO 262 Coupe, techo y asientos cuero, automático, impecable, particular. Tel. (986) 26 21 85.

ALPINE A 110 1300, año 1973, blanco, impecable, envío dossier con fotos. 2.100.000. Tels. (91) 535 13 27 y 311 21 23. Sr. Franqueira.

KARTS Ocasión varios, también nuevos de 80, 100 y 125 cc. Tel. (93) 692 18 24.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE

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

Motor 16

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION
EN 48 HORAS
DESDE **13,9%**

Teléfono móvil
GRATUITO

COMPRO Saab 900 en buen estado, no importa matrícula. Tel. (95) 281 01 24. Fax (95) 281 75 32.

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

PARTICULAR Golf 16V, M-IIH, blanco, dirección, cierre pioneer. Tel. 402 08 34.
VENDO sillones 205 GTX, ruedas completas 205 GTI, 30.000 y 75.000 ptas. Dejar mensaje teléfono en contestador. Tel. (956) 48 01 66.

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

OFERTA sensacional, Kit's Opel Kadett y Peugeot 205, anchos homologados por industria. 125.000 ptas. Kit's BMW M3, 140.000 ptas. 205 Ibiza, Kadett, R-21, Lada, Samara, etc., 40.000 ptas. También servimos piezas sueltas, somos fabricantes. Servimos a toda España contra reembolso. Tel. (948) 82 05 98. Tudela (Navarra).
VENDO Toyota Celica, réplica Carlos Sainz, matrícula PM-2264-BL, sólo tiene once meses, color rojo, 4x4 Turbo. 4.200.000 ptas. Tel. (971) 45 09 15.

KARTS nuevos y usados, desde 140.000 ptas. Teléfono (93) 692 18 24.

MERCEDES 450 SEL, 6.9 litros, año 1979, gris plata, tapicería cuero, ITV, excelente estado. Tel. (91) 319 70 12. Sr. Kindelan.

DODGE Stealth (Mitsubishi) 222 CV 24V 6V, full equipo, mod. 92, como nuevo, particular. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

CLASICO Deportivo Porsche 912, modelo Karman, año 1968, premio Club Porsche, conservación original. Orense, 30. Teléfono 555 89 97.

TRIUMPH TR7, año 1979, motor, pintura y tapicería nueva. Orense, n.º 30. Teléfono 555 89 97.

FERRARI 308 GTB (carburación), año 1981, 48.000 km, estado como nuevo. Orense, n.º 30. Teléfono 555 89 97.

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

New Mode
Pal. Ind. Alparache, Parc. 78, Ctra. Extremadura, Km. 29
C/ Debina Mary Martín, 19 - P.I. Alparache, Parc. 78
28600 NAVALEARNERO (Madrid)
TELÉFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

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

SIERRA Cosworth, negro, 2 puertas, GE-Y, precio interesante. Tel. (945) 25 43 05.
CLASICO Deportivo Alfa Romeo GT, 2000 Bertone, año 72, estado perfecto. Orense, n.º 30. Tel. 555 89 97.
PORSCHE 911 S.C., 2.7, año 1979, a toda prueba. Orense, n.º 30. Tel. 555 89 97.
MERCEDES 190 E 89, gris perlé, 1.750.000 ptas. Tels. 519 14 94 y 519 17 84.
ESCARABAJO Cabriolet HE invertido, 2.500.000 (facturas), vendo en 1.800.000, único. Teléfono (943) 64 04 05.

SE VENDE
BMW M3,
PARA CTO. DE ESPAÑA
DE TURISMOS.
PREPARACION SDA
SPORT
TEL: 7 47 88 00
SR. MAROTO
5.500.000 PTAS

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCAION DE AMIGO.

Estamos dando siempre.
P.º de la Castellana, 276. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S.A.

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

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

BMW 525 i, 89, blanco, A.A., 2.600.000. Telfonos 519 14 94 y 519 17 84.

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

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

VOLVO 940 2.3 I PARTICULAR, IMPECABLE (NOVIEMBRE 91) MUCHOS EXTRAS, A.A. PINTURA METALIZADA SERVODIRECCION RADIO CASSETTE DIGITAL ALARMA ELECTRONICA 2.500.000. PTAS TEL: 91 803 77 45

BLITZ HERMANOS, S.L.

Servicio General Motors America

66 AÑOS OFRECIENDO EL MEJOR SERVICIO

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

BUICK PONTIAC CADILLAC CHEVROLET OLDSMOBILE

EXPOSICION DOCTOR CASTELO, 23 TEL: 576 69 52
TALLERES ALMACEN Y OFICINAS DOCTOR CASTELO, 38 28009 MADRID
TELEF. 574 46 20 574 34 33 FAX 499 20 81

Motor 16



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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



FORD PROBE 93

CADILLAC Sevilla 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, color rojo, impecable, M-JD, 800.000 ptas.

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

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

VOLVO 440, gris metalizado, inmejorable, 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 1991, 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.

CHRYSLER Lebaron 3.0 V 6, año 91, 1.400 km, rojo, inmejorable, full equip, 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

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



HONDA CIVIC COUPE

VAROSA Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 667 67 05

Motor 16



MITSUBISHI 3000.



**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



Entrega inmediata todas unidades y colores

VAROSA motors

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 667 67 05

NOVEDAD FORD PROBE 93

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

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

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

HONDA Civic.

TOYOTA Celica.

NISSAN 300 ZX.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

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

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Mitsubishi, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

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

MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full

equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

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

VENDO Escarabajos descapotables y cerrados, Golf GTI y CX, 3 filas de asientos, Miguel. Tel. (924) 27 11 95.

FORD Sierra Cosworth, nuevo, precio 2.200.000. Tel. (957) 48 78 70.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 76 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.

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
FORD PROBE 93
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA**



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16



AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

MEJORES PRECIOS

- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT DISC, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL BEIG. PRECIO MATRICULADO 3.200.000 PESETAS
- JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO ESPECIAL CON KIT OFFROAD 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 4.500.000 PESETAS
- MITSUBISHI ECLIPSE GSX 4x4 TURBO 16V, 195 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCOS, ROJO, PLATA Y CEREZA, TODOS CON TAPICERIA EN TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 3.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI 3.000 VR4 4x4 DOBLE TURBO 24V, 305 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE PIEL GRIS. PRECIO MATRICULADO 6.700.000 PESETAS

MEJORES PRECIOS

- GMC JIMMY S-15 4x4 4.3 LITROS, 166 CABALLOS, FULL OPTIONS, AÑO 91, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE TELA NEGRA. PRECIO MATRICULADO 2.900.000 PESETAS
- MERCEDES 190E 2.5 LITROS, FULL OPTIONS, AÑO 89, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR ANTRACITA CON TAPICERIA EN TELA GRIS 2.500.000 PESETAS
- PEUGEOT 405 SRI AUTOMATICO, AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR PLATA CON TAPICERIA DE TELA GRIS 1.300.000 PESETAS
- PEUGEOT 205 GT, AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO CON TAPICERIA DE TELA GRIS 725.000 PESETAS

TEL. (93) 540 28 38
FAX (93) 540 28 56

CLIO RT 1.4

M-MV
13.000 KM
NUEVO
995.000 PTAS
JOSE LUIS
5 71 30 01
EXT : 255
6 3 66 85 79
(noches)

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

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep MB 350 GD Turbo-Nuevo.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS-Nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR-Nuevos.
- Jeep Gran Cherokee Limited.
- Mitsubishi Eclipse GS/GSX-Nuevos.
- Toyota Lexus-Nuevos.
- Nissan 300 ZX Cabriolet-Nuevos.
- Opel Calibra Turbo-Nuevo.
- VW Corrado VR6 (USA)-Nuevos.
- Jeep Opel Monterrey-Nuevos.

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

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

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

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

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

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

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

FORD Sierra Cosworth, full equip, azul metalizado, M-LF, impecable estado, garantía. 1.960.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¡¡¡ARRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

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

Tlfo. () _____ Fecha Nacimiento / / _____

Estado Civil _____ Nº Hijos _____ Profesión _____

Trabajo: Cuenta propia Cuenta ajena

Tipo Vivienda: Alquiler Propia Otros

Coche: Marca _____ Modelo _____

Cilindrada _____ Año fabricación _____

Uso del coche: Personal Profesional Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente? _____

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

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

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

CADA SEMANA 5.120.000 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

MOTOS

Honda NTV 650

CUESTION DE LOGICA

Desde 1988, año de su presentación, la moto que hasta este año era llamada Revere y ahora NTV, no ha necesitado más que algunos pequeños retoques para mantenerse como una opción elegante, versátil y sobre todo lógica.



VIRTUDES

Motor elástico y fiable
Consumo moderado
Posibilidades de utilización

HONDA NTV 650
PRECIO: 725.000 Ptas.

Suspensión trasera
Cambio duro
Ausencia de caballote

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

La primera cualidad de esta NTV, que por supuesto no escapa al primer vistazo, es la sencillez clásica de sus líneas que huye de alardes futuristas y del uso efectista del plástico. Por el contrario, su diseño responde al estilo más purista y tradicional. Lo mismo cabe decir del apartado técnico,

con soluciones tradicionales de probada eficacia y rendimiento. El motor, a pesar de mantener una estructura también tradicional, no hay que olvidar que es la evolución de aquel mítico VT 500, de dos cilindros en V a 52 grados, posee cierto grado de sofisticación que se revela en el empleo de tres válvulas y dos bujías por cilindro. Es un propulsor similar al que impulsa a la Transalp y del que también deriva el utilizado en la Africa Twin. Esto es prueba innegable de su absoluta eficacia y su total fiabilidad.

La alimentación se efectúa a través de dos carburadores inclinados de tipo CV que proporcionan un acertado equilibrio entre unos consumos moderados y una respuesta respetable y acorde con las necesidades de este tipo de motos.

Una vez en marcha, la NTV sorprende gratamente por la suavidad de su motor, con un bajo nivel de vibraciones debido al posicionamiento en distintos planos de la biela de cada cilindro sobre el eje del cigüe-



ñal. Además, destaca por su escrupuloso respeto al medio ambiente, con una moderada emisión de gases y un bajo nivel de ruido.

La caja de cambio de cinco velocidades se mostraba, en la unidad de pruebas, precisa pero un poco dura, quizá debido a que contaba con muy pocos kilómetros. En todo caso, las relaciones y especialmente la quinta son un poco largas. Esto, que redundaba en beneficio de la moderación del consumo, provoca, sin embargo, cierta pereza en las recuperaciones a pesar de la innegable elasticidad del motor. Desde un régimen bastante bajo la respuesta de esta mecánica comienza a ser

patente, destaca sobre todo su buen comportamiento en la gama media y, finalmente, un aceptable tirón cuando llega al régimen máximo. También es muy agradable el funcionamiento del embrague, suave de manejo y muy efectivo. Para terminar, en este apartado, es de resaltar el comportamiento de la transmisión final de tipo cardan, encastrado dentro del basculante monobrazo. Destaca por su comportamiento neutro y por la suavidad que se ha conseguido respecto a versiones precedentes.

En lo que atañe a la parte ciclística, tampoco se han efectuado modificaciones espectaculares, tampoco

SEGURIDAD
En el tren delantero, la horquilla realiza una eficaz función. El dimensionado disco de freno, además de tener un comportamiento potente destaca por su agradable diseño.

FICHA TECNICA

MOTOR:
Bicilíndrico en V a 52. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Simple árbol de levas en cabeza. Tres válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera 79 X 66 mm. Cilindrada total 647 cc. Potencia máxima 57 CV a 7.500 rpm. Par máximo 5,71 kgm a 6.500 rpm.

ALIMENTACION:
Dos carburadores tipo CV. Encendido transistorizado Motronic. Arranque eléctrico. Batería de 12 V-50 Ah. Dos bujías por cada cilindro.

TRANSMISION:
Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Cambio con cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR:
Chasis de estructura doble viga en tubo de sección exagonal con el motor suspendido tipo diamante. Basculante monobrazo con carcasa de aluminio. Horquilla delantera con barras de 41 mm de sección y 13 mm de excursión. Suspensión posterior ProLink con monoamortiguador hidráulico regulable en extensión y compresión y 120 mm de excursión. Freno delantero de disco de 316 mm de diámetro y pinzas de cuatro bombines. Freno posterior monodisco de 276 mm de diámetro y pinza de dos bombines. Llanta delantera de 17. Llanta posterior de 17. Neumático delantero 110/80-17". Neumático posterior 150/70-17".

DIMENSIONES:
Longitud máxima 2.190 mm. Anchura máxima 710 mm. Altura del asiento 810 mm. Distancia entre ejes 1.465 mm. Capacidad del depósito del combustible 19 litros. Peso en seco 191 kilos.

CONSUMOS

[Datos en l/100 Km]	
CIUDAD	5,8
A 55 km/h de promedio	
CARRETERA	5,5
A 100 km/h de crucero	
AUTOPISTA	7,9
A velocidad máxima	

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	175
Km/h	
ACELERACION (seg.)	14
De 0 a 400 m salida parada	

resultaba necesario. Un chasis ligero y compacto de estructura en doble viga con tubo de sección rectangular, proporciona la solidez y resistencia necesaria para la potencia de este motor. La excelente estabilidad de esta moto se apoya en su suspensión delantera de horquilla convencional con barras de 41 milímetros de diámetro, que logra un acertado compromiso entre el confort y la dureza necesaria para hacer frente a exigencias de tipo semideportivo. Esto es, sin ser excesivamente dura, responde eficazmente en las más comprometidas apuradas. En el caso de la suspensión trasera, aun siendo correcto su comportamiento, tiende a rebotar en exceso sobre firmes en mal estado. Sin embargo, al ser regulable en extensión y compresión se puede buscar el punto que más se acerque a nuestros gustos. El capítulo de frenos queda bien resuelto con un disco delantero de bello diseño y un diámetro de 316 con pinza de cuatro bombines. Responde con potencia, teniendo en cuenta la personalidad de la moto, y sobre todo es muy dosificable. El monodisco trasero de 276 milímetros de diámetro cumple correctamente.

Como hemos visto en la pormenorización de los datos técnicos, la Honda NTV es una moto que no destaca por su sofisticación, pero por otra parte, tampoco tiene ninguna laguna. En esta última versión se ha adoptado un nuevo manillar algo más alto que proporciona una posición más cómoda para el conductor. Esto es bastante importante en una moto que se precia de moverse con



MÁS SUAVE
El funcionamiento de la transmisión tipo cardan es ahora más agradable. El basculante monobrazo sigue llamando la atención.



A CUALQUIER SITIO
Con la NTV se pueden realizar largos desplazamientos, excursiones de fin de semana, siempre será una compañera fiel y segura.

agilidad en casi todos los terrenos y que por lo tanto tiene que lograr un buen equilibrio entre su utilización urbana y turística.

En la ciudad, la NTV se convierte en una compañera ideal, es ligera y muy manejable, pasa por casi cualquier hueco, pues es bastante estrecha y con un radio de giro aceptable. Además, su motor resalta estas cualidades ciudadanas, gracias a su tremenda elasticidad, que permite circular sin hacer un uso intensivo del cambio, y al moderado consumo, algo siempre importante.

Cuando nos referimos a su uso turístico la nota también es alta, no es una moto de pretensiones depor-

tivas, ni una gran rutera; sin embargo nos podemos enfrentar lo mismo con excursiones de fin de semana que con largos viajes sin temor al cansancio, pues resulta bastante cómoda, tanto para el conductor como para el posible pasajero y permite medias bastante aceptables con una velocidad punta alrededor de los 170 km/h. Incluso rodando a la máxima velocidad el aplomo de la NTV es total, nunca aparecen esas pequeñas vibraciones tan frecuentes en otras motos de estas características. Eso es debido al lanzamiento de la dirección, un tanto acusado, que proporciona buena estabilidad en recta, aunque lógicamente merma un poco la agilidad de la moto en largos tramos virados. Aunque esto se subsana en gran parte con la bondad del motor.

El acabado de esta equilibrada Honda, no tiene tampoco deficiencias destacables. La pintura es de buena calidad y el chasis y las llantas de aluminio están también pintados en tonos armónicos. Destaca el original escape dos en uno, terminado en un clásico megáfono cromado. Los relojes son de corte clásico y proporcionan una información adecuada y visible. Como el precio se sitúa en una cota accesible, la opción NTV parece lógica.

Fernando Cañizal
Fotos: Alex Blanco

ALTO, de complexión fuerte, jovial y abierto, aunque no extrovertido, barcelonés de 35 años, casado y con dos hijos, graduado en ESADE, Albert Agustí pertenece a la generación de los «olímpicos», esos que lo dejaron todo para consagrarse a una misión que, de entrada, se sabía limitada en el tiempo pero que, de salir bien como salió, podía llevarles a tocar la gloria con las manos. Allí su responsabilidad fue la de director de Márketing Internacional. Fueron cuatro años inolvidables vendiendo un producto que sólo duraría quince días: «Vendíamos *humo*», lanza con una sonrisa plena de satisfacción, en cuanto que ese «humo» en forma de licencias, «hospitality», «merchandising», etc... supuso nada menos que 520 millones de dólares. Durante los Juegos ya tuvo sus contactos con la gente del Real Automóvil Club de Cataluña y así fue de los primeros en recolocarse en la vida «civil». Deportista, practicante especialmente del tenis y el fútbol, el mundo del motor, con interesarle, no era el de su máxima atracción. Eso no era, empero, ningún inconveniente y por eso, con pragmatismo y lucidez, manifiesta: «Mi trabajo no es ser un aficionado a las carreras sino un gestor» y es por eso que la propuesta le tentó: Cuando Albert Agustí llegó al circuito que hasta entonces había dirigido Juan Soler, se planteó una serie de objetivos: «Mi principal tarea es consolidarlo y rentabilizarlo. Una de las cosas que quiero lograr es crear una cultura del circuito, que la gente sepa que puede venir aquí para llevar a cabo actividades muy diversas que pueden estar o no relacionadas con el mundo del motor como pueden ser exposiciones, ferias, presentaciones, y es que un recinto con capacidad para más de cien mil personas, más de veinte mil coches y a veinte minutos de Barcelona, es algo excepcional». En esta línea de ofrecer algo más, están muy avanzadas las conversaciones para llevar adelante escuelas de conducción de monoplazas, turismos y motos: «Tenemos varias ofertas ligadas a constructores para la escuela de turismos y perfeccionamiento de la conducción. Ello significará construir unas pistas específicas para tal propósito» explica Agustí. Otros proyectos son los que atañen a conciertos, mercado de vehículos usados, la implantación de una escuela de pilotaje de



Albert Agustí

EL MOTOR DEL «CIRCUIT»

Desde el mes de septiembre pasado, Albert Agustí es el director del Circuito de Cataluña. Pasado el tiempo de aclimatación, éste es el momento de tener un primer contacto con él. El silencioso trabajo llevado a cabo durante el invierno ha de aportar sus frutos en la temporada que ahora comienza.

helicópteros, la potenciación de las jornadas para que puedan rodar los aficionados o incluso la posibilidad de llevar a cabo actividades conjuntamente con el Instituto Catalán de Seguridad Viaria. Este último es un interesante proyecto «para que los muchachos dejen de ir a matarse en la Rabasada o el Montseny y puedan venir aquí, donde, sin coste alguno, les enseñen no «cómo» correr sino «dónde».

Es evidente que a pesar de esas actividades complementarias el plato fuerte son las carreras y ahí Agustí ha trabajado para hacerlas más rentables, lo que significa hacerlas más atractivas para el público y menos costosas para el circuito. «Nuestro reto es reducir los costos organizativos sin rebajar la calidad». En este sentido está el proyecto de hacer la variante «corta» del circuito, cuyas obras se llevarán a cabo este mismo año. Con ella se ahorra mucho en cuanto a personal y también las carreras pueden ser más atractivas para los espectadores. Por lo demás, esta variante que empalmará la pista más allá de la tribuna, permitirá tener dos circuitos diferenciados en los que se podrán llevar a cabo actividades diferentes simultáneamente.

En el calendario destacan dos novedades: la recuperación de las 24 Horas de Montjuic y la inclusión de los 1.000 Kilómetros de Barcelona. En el caso de las primeras «nuestro espejo es el Paul Ricard, hay que convertir la carrera en una fiesta, lograr que el público venga y se quede, en cierta medida hay que lograr que la carrera sea lo de menos y para ello habrá atracciones, tiendas, bares, actividades, etcétera...». Una apuesta más arriesgada son los 1.000 Kilómetros para Gran Turismo, una iniciativa nacida en Inglaterra y que puede sustituir a los Sport-Prototipos con la presencia de Ferrari, Lotus, Porsche, Honda, Mitsubishi, Nissan, Venturi, McLaren, Jaguar... «Aquí jugamos la baza de que traer la carrera es muy barato a diferencia de la Fórmula 1, por ello es mucho más fácil rentabilizarla, aunque no deja de ser una apuesta...»

La prueba de fuego es el Gran Premio de Fórmula Uno, que debe tener lugar el día 9 de mayo. Este es el gran reto, porque hay que lograr traer un mínimo de cuarenta mil personas para rentabilizar el evento: «No es una cifra descabellada, porque treinta y

cinco mil ya acudieron con la climatología adversa. Esperamos que ahora el tiempo nos respete, ya que eso es lo único que no podemos controlar, pero también hemos pensado darles más atractivos como son tres pantallas gigantes frente a las zonas de más afluencia, la tribuna de final de recta, que hasta el momento era provisional, ahora será fija y, por lo tanto, operativa para todas las competiciones; hemos pavimentado las plazas de aparcamiento que están en nuestros terrenos, construimos más lavabos fijos y hemos mejorado el sistema de venta de entradas que desde ahora ya se venden en cinco mil oficinas de La Caixa de toda España, hemos mantenido los precios, que siguen siendo los más bajos de Europa, y hemos dado la opción de comprar entrada sólo para los entrenamientos. Con esto mejoramos la oferta, pero hemos ajustado mucho los costos y también nuestra negociación con Ecclestone ha sido un poco más favorable. Con todo esto somos optimistas, pensamos que la afición responderá». No tan crucial para la cuenta del circuito es el Gran Premio de motos para el día 7 de Julio. Agustí, que confiesa que desde el famoso duelo entre Sito Pons y Juan Garriga en 1988 se ha decantado más hacia las dos ruedas, también tiene

confianza en la afición motociclista: «Dado que las entradas son más baratas que en la Fórmula Uno, aquí el punto de equilibrio es más alto, pero también es más alta la respuesta de los *motards*». En este sentido es muy reconfortante la positiva acogida que ha tenido el llamamiento para nuevos controles y comisarios: «La centralita se bloqueó, tenemos más de ochocientos solicitudes, éstas son las pequeñas cosas que nos dan confianza en el futuro».

Es evidente que Agustí no ha pasado un invierno tranquilo, la gran obra que es el circuito requiere mucho dinero, no sólo para hacerlo funcionar sino para hacer frente a los elevadísi-

mos intereses acarreados por la factura de la construcción, que se estima oficiosamente alrededor de los seis mil millones de pesetas: «Nuestro presupuesto aprobado para 1993 está equilibrado, la cuestión es hacer muchas cosas y rentabilizarlas, sabemos que las carreras son deficitarias, por eso buscamos las actividades paralelas para rentabilizarlas o ajustar los costes». En ese sentido vaya el ejemplo de las pantallas gigantes, cuyo valor es de alrededor de diez millones de pesetas y cuyo importe está en camino de ser aportado por un patrocinador. Eso no impide que le digamos a Agustí que el circuito tiene fama de ser caro: «Puede que lo seamos, pero también damos más que otras instalaciones similares, nuestros servicios son muy completos, porque no podemos arriesgarnos a tener un error, y en cuanto a seguridad, damos el máximo aunque mu-

Sabemos que las carreras crean déficit, por eso buscamos actividades paralelas que renten o ajusten los costes.



chos estarían dispuestos a venir con menos garantías. Y a pesar de esto, diré que este año al menos diez escuderías de Fórmula Uno se han quedado sin poder entrenar por falta de fechas libres. La ocupación del 92 ha sido de un 65 por ciento y nuestro propósito es llegar al 80». Cuando Agustí habla no es jactancioso, sino que lo hace con plena seguridad en sí mismo y en sus bazas. Al fin y al cabo, llevar una sociedad, cuyo fin es el deporte, implica un talante capaz de hacer frente a los desafíos. Y eso es algo que a Agustí no le asusta. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL VOLUMEN
Nº 3. "ROCK TOTAL".

AÑOS 6 



Band, Brothers Two, The Troggs... ¡ Qué tiempos aquellos!

No se olvide coleccionar "Años 60"
todos los lunes con el nuevo Cambio 16.
La nueva imagen del nuevo periodismo.

Cambio16
Es verdad.

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 3. "Rock Total".
¿ Se acuerda ? The Beatles, The Box Tops,
Del Shannon, Paul Anka, Stiffs and Peters

Arranca la Fórmula-1

LOS CAMPEONES Y SUS SECRETOS

El comienzo de la presente temporada se ve caracterizado por una profunda crisis económica y deportiva. A pesar de eso, la federación internacional y todas las escuderías intentan encontrar el camino que abarate la Fórmula 1. Sin embargo, los Williams siguen siendo los favoritos.

A lo largo de cuarenta y tres años de historia, la Fórmula 1 ha atravesado momentos de inmensa dificultad; sin embargo, este deporte jamás se ha visto sometido a un cúmulo de problemas de diferente índole como ahora.

Si, por una parte, la difícil y complicada situación económica mundial penaliza duramente todo lo relacionado con patrocinios, por otra, la Fórmula 1 se encuentra frente al dilema de reducir su extremado nivel tecnológico que desde sus comienzos la ha caracterizado.



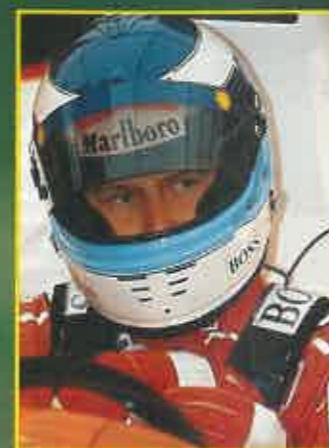
Sauber parece tener un buen nivel.



Michael Andretti puede quedarse sin correr.



Max Mosley y Jean Marie Balestre.



Mika Hakkinen, joven estrella.



Problemas con los combustibles.



El equipo Benetton al completo.



Los patrocinadores alegan que no pueden seguir con desembolsos multimillonarios, los pilotos no quieren reducir sus ganancias, pero sí piden una F-1 más humana y menos «estresante» y, por último, los directores de los equipos punteros no quieren que se modifique el reglamento técnico, que en teoría debería nivelar la competitividad entre las escuderías.

A la vista de este panorama confuso dudoso y controvertido, ocurre que sólo Williams ha sido capaz de conservar intacta su estructura económica y técnica, a pesar de haber perdido la posibilidad de tener entre sus filas a Nigel Mansell y Ayrton Senna. En compensación, con la presencia de Alain Prost tiene asegurado todo el apoyo de Renault, que por encima de todo quiere con-



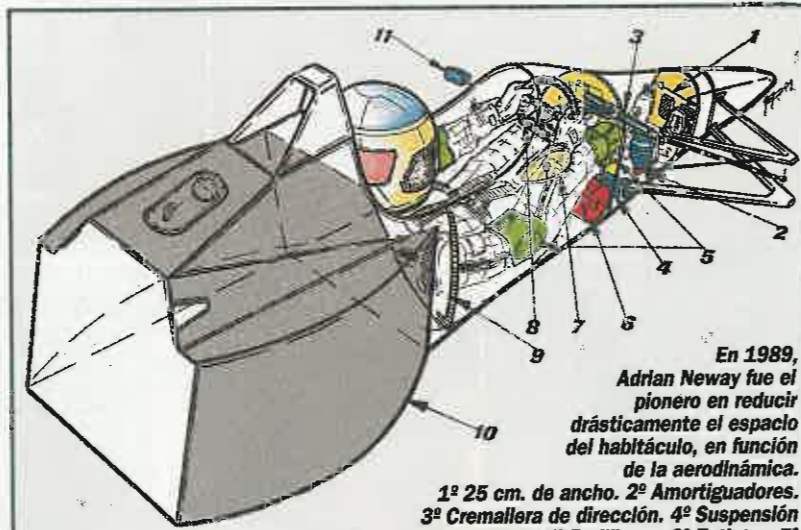
ESPERANZAS
El nuevo Lotus 107B se perfila bastante competitivo.

vertir la temporada 1993 en un festival galo, en el que el Profesor y toda Francia se conviertan en Campeones del Mundo.

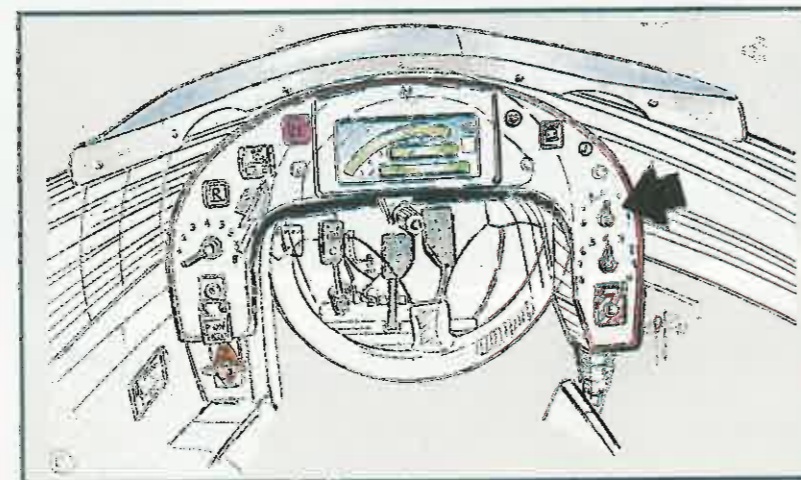
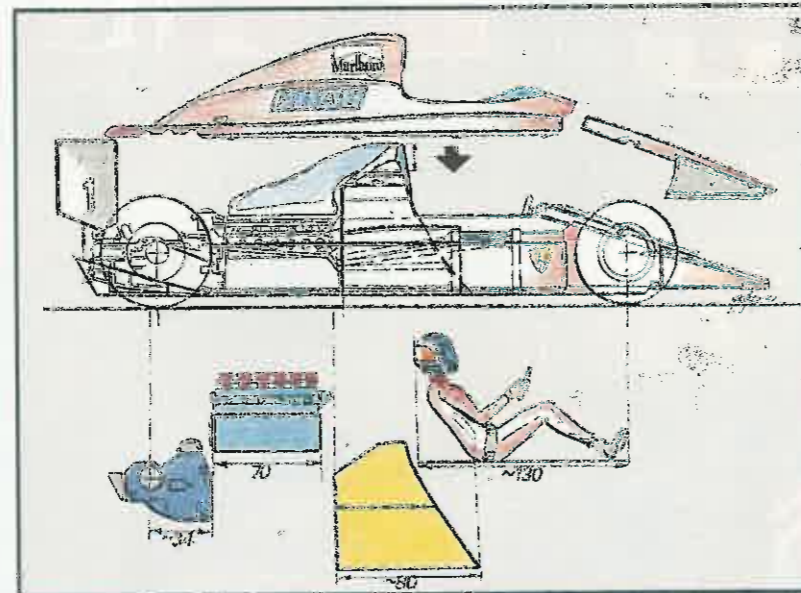
Bajo cualquier punto de vista, la incomparable competitividad alcanzada por Williams no es más que el resultado de un proyecto ambicioso que Frank Williams emprendió hace más de ocho años, cuando se divisaban los primeros albores de las suspensiones activas y el dominio de la electrónica. Desde su silla de ruedas, Williams tomó la arriesgada decisión de invertir todo el potencial económico de la escudería en tecnología venidera. Dejó a un lado la compra de mansiones lujosas, aviones particulares de tamaño desmesurado, y tampoco convirtió el edificio donde reside la escudería en un ejercicio de arquitectura posmoderna. Williams, desde la soledad de

FERRARI F93 A
La estatura de Gerhard Berger representa un serio problema a la hora de ubicarlo en el nuevo monoplaza. A pesar de los esfuerzos realizados, no se ha alcanzado el nivel mínimo de confort.

RELATIVA SENCILLEZ
El panel de mandos del nuevo Ferrari es bastante sencillo y los mandos son de fácil acceso. El grave problema para Berger es la falta de espacio.



En 1989, Adrian Newey fue el pionero en reducir drásticamente el espacio del habitáculo, en función de la aerodinámica.
1º 25 cm. de ancho. 2º Amortiguadores. 3º Cremallera de dirección. 4º Suspensión incorporada. 5º Rodilleras. 6º Extintor. 7º Abombamiento del chasis para la leva del cambio. 8º Diámetro ridículo del volante. 9º Chasis sin refuerzo adicional. 10º Prolongación peligrosa del depósito del combustible. 1º Espejos retrovisores con mala visibilidad.

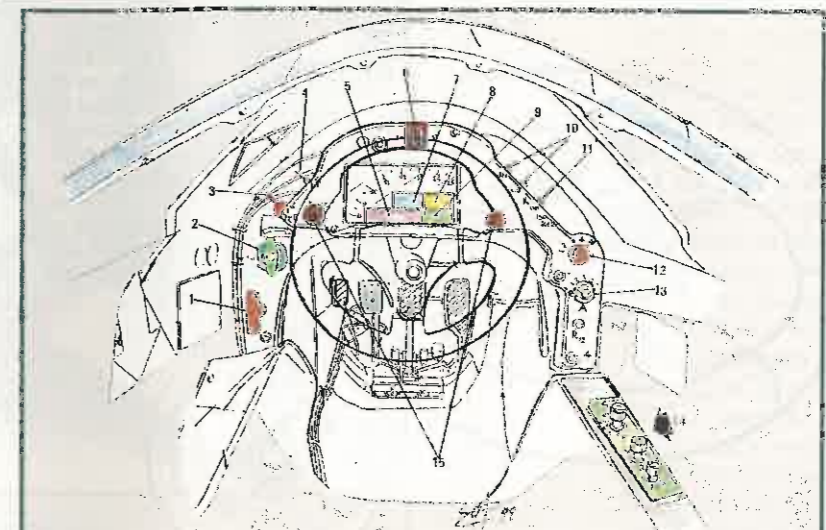


ESPACIO VITAL

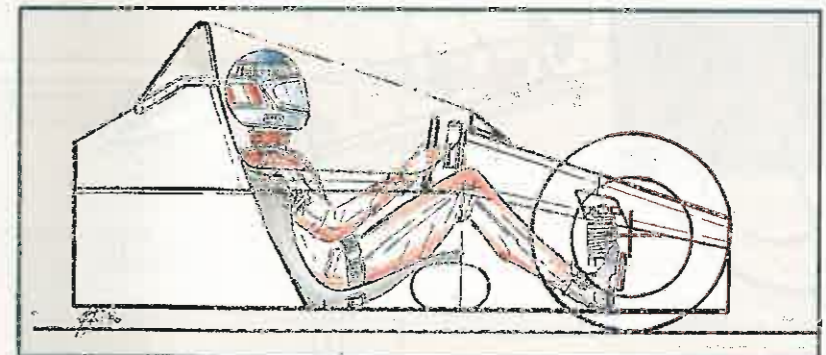
El regreso a los motores atmosféricos dio pie a soluciones aerodinámicas tan extremas que los pilotos lograban, a duras penas, terminar un Gran Premio en condiciones físicas aceptables. Adrian Newey, ahora responsable de la aerodinámica en Williams, fue el principal partidario de aquellas soluciones. En la actualidad, sólo los pilotos de pequeña estatura, como Alain Prost, se encuentran a gusto en el habitáculo de un monoplaza. Sin embargo, en casos como el de Gerhard Berger, la ubicación en el coche se convierte en un verdadero calvario. Junto a eso, se plantea el problema de la complicación de los actuales paneles de mandos, que debido a



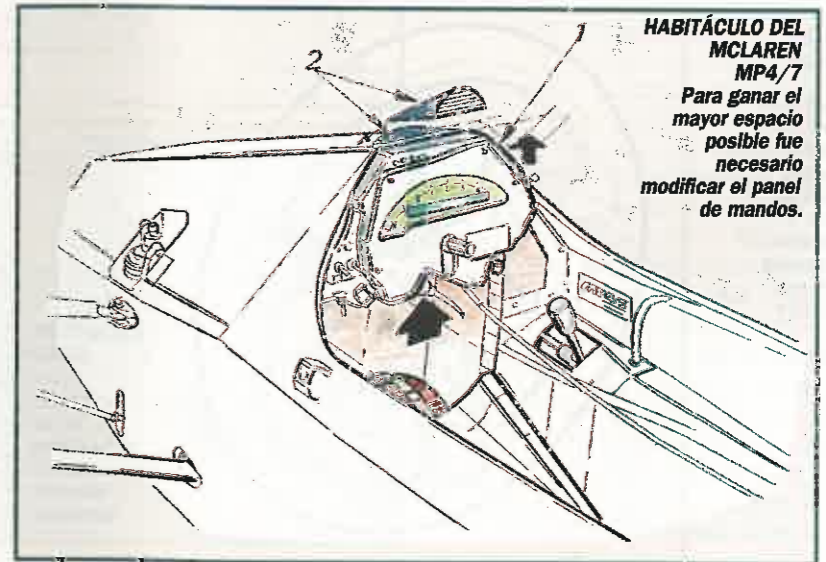
las suspensiones activas, especiales regulaciones electrónicas de los motores, y de los cambios semiautomáticos, precisan un mínimo de espacio disponible. Sin lugar a dudas, el habitáculo del Williams FW 15 es el más complicado, ya que la sofisticación del monoplaza conlleva un mayor número de mandos electrónicos. Si un piloto es de mediana estatura como Ayrton Senna, tiene la posibilidad de situar a su gusto los mandos en el espacio disponible, con lo cual, esa relativa comodidad repercute directamente, y de forma muy positiva, en la calidad de la conducción. Prost es el piloto que más cuida ese clase de detalles aparentemente no tan importantes.



HABITÁCULO DEL WILLIAMS FW15
1º Extintor. 2º Repartidor de frenada. 3º Interruptor del encendido. 4º Luz piloto posterior. 5º Cuentavueltas. 6º Indicador de velocidades. 7º Temperatura del líquido refrigerante. 8º Presión del aceite. 9º Presión del combustible. 10º Desbloqueadores del limitador de revoluciones para los adelantamientos. 11º Interruptor general. 12º Regulador de la mezcla del combustible. 13º Regulador del sistema antipatinamiento. 14º Regulador de los programas de la suspensión activa. 15º Avisadores de avería en la suspensión.

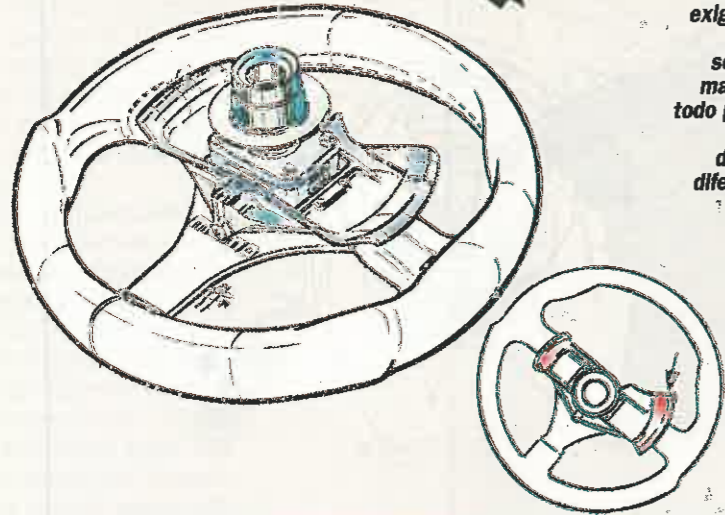


MAL TRAJE
Incluso en el McLaren MP4/7, que a Senna le permitía una perfecta conducción, en el caso de Berger la falta de espacio era considerable.

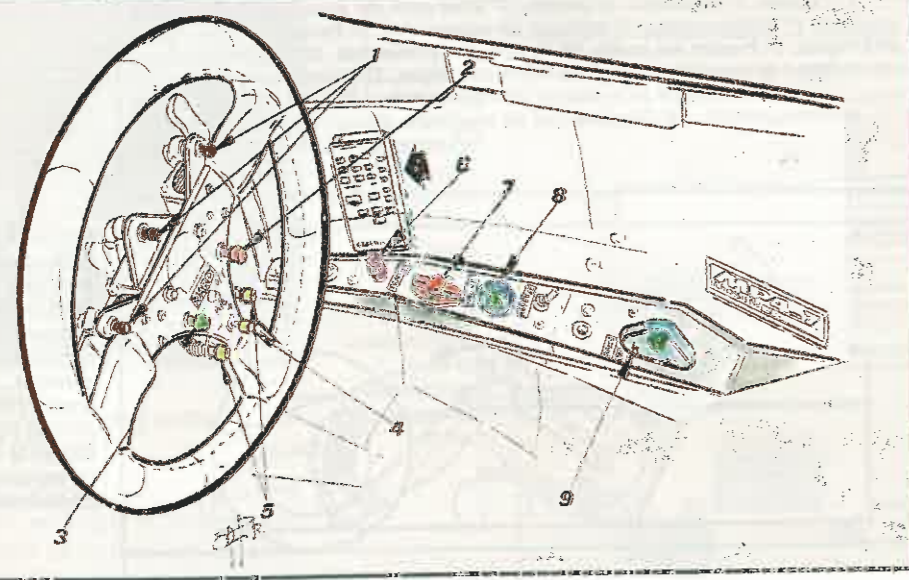


HABITÁCULO DEL MCLAREN MP4/7
Para ganar el mayor espacio posible fue necesario modificar el panel de mandos.

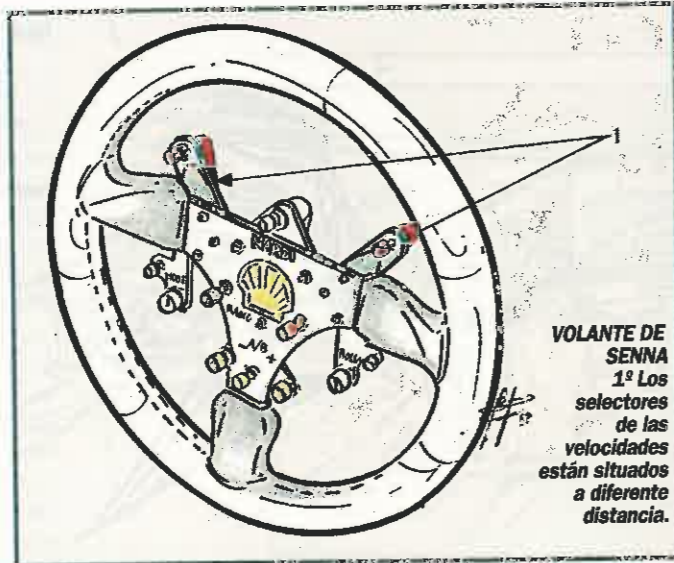
CUESTIÓN DE MILIMETROS



GRAN DETALLE
Jean Alesi ha exigido en su Ferrari un selector de marchas del todo particular. La parte derecha es diferente a la izquierda.



ASÍ ES EL DE SENNA
1º Mandos del selector del cambio. 2º Liberador del limitador de revoluciones del motor. 3º Radio. 4º Variador de la mezcla del combustible. 5º Regulador del mando anterior. 6º Parcializador del antipatinamiento. 7º Repartidor de la frenada. 8º Activador de la marcha atrás. 9º Dispositivo que convierte en automática la selección de las velocidades del cambio.

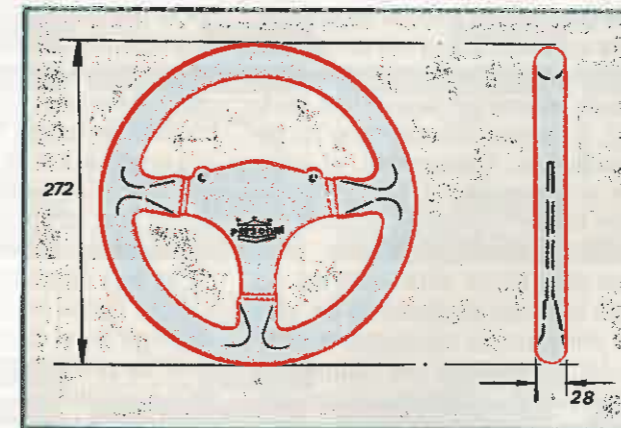


VOLANTE DE SENNA
1º Los selectores de las velocidades están situados a diferente distancia.

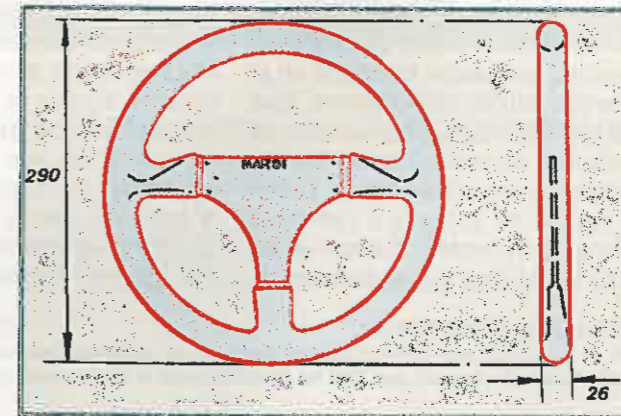


Hace tan sólo unos años, el volante de un monoplaza de Fórmula 1 representaba uno de los elementos más sencillos. Por el contrario, en nuestros días ocurre todo lo contrario. La incorporación de sofisticados sistemas de regulación electrónica de los motores, así como las suspensiones activas y los cambios con selección electrónica, han dado lugar a que los volantes se hayan convertido en centros de mandos de primordial importancia. En el caso de los coches con selector de velocidades en el volante como Ferrari, Williams, McLaren y Benetton, ocurre que los pilotos han evolucionado hasta tal extremo la forma y el tamaño de las levas del mecanismo, que los volantes ya no son intercambiables entre pilotos del mismo equipo. Al mismo tiempo, la distribución de los mandos se lleva a cabo con verdadera precisión milimétrica, para que todos ellos estén situados exactamente en el lugar deseado, sin la posibilidad de que un impulso instintivo del piloto al accionarlos, pueda causar un fallo. Al respecto, cabe destacar que Ayrton Senna es especialmente detallista en la distribución de los mandos, en función de la mayor sencillez posible; sin embargo, Alain Prost se diferencia al desear la ubicación en base a la facilidad de manejo. Otro aspecto que sólo los «grandes de la F-1» pueden exigir a sus técnicos, es el tamaño y el grosor del volante; en muchos casos la modificación es cuestión de un milímetro.

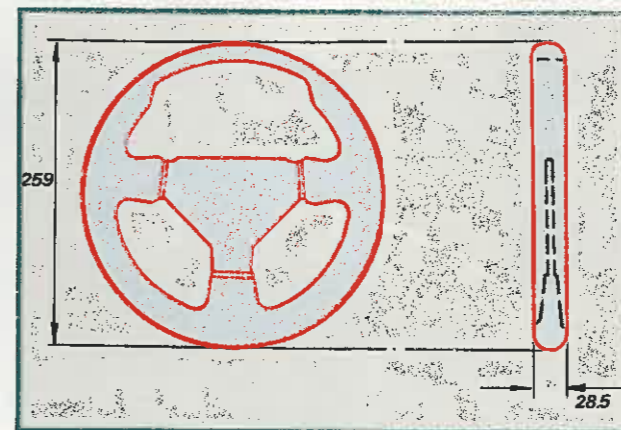
ALAIN PROST
El volante de Alain Prost mide 272 mm. de diámetro y 28 de sección. Además, está especialmente embutido en el núcleo central.



AYRTON SENNA
En este caso, el diámetro del volante es de 290 mm., 28 más que el de Prost, mientras que la sección es de 26 mm.



RICCARDO PATRESE
La sección del volante de Patrese es de 28,5 mm. Por el contrario sólo tiene 259 mm. de diámetro.



A PESAR DE TODO, EL CANSANCIO
Por muchas medidas técnicas que se adopten, la conducción de un Fórmula 1 es extremadamente «estresante».

su silla de ruedas, concentró todos los medios disponibles en realizar uno de los proyectos técnicos más acertados y mejores de cuantos se han hecho en la F-1.

Es un error considerar que la pérdida de Mansell es irreparable, o que no tener a Senna sea catastrófico; con un coche de la calidad del FW 15, el pragmatismo de Prost, la agresividad de Mansell o la perfección de Senna, alcanzarían el Campeonato del Mundo de cualquier forma. Y con eso, se demuestra que la F-1 ha extremado la tecnología hasta tal punto, que el hombre ha pasado a un segundo plano y, además, es la prueba evidente de que para ser imbatibles hay que trabajar a largo plazo con una perfecta coordinación entre el diseño aerodinámico, el concepto mecánico y la estructura del motor.

LOLA FERRARI
Michele Alboreto se muestra dichoso con las prestaciones del nuevo BMS Lola Ferrari.



A la vista de los hechos, el ataque a Williams no se puede llevar a cabo por el camino tecnológico, sino por la vía burocrática. Por eso, Flavio Briatore, máximo responsable de Benetton, intentó por todos los medios coaccionar a Williams con la amenaza de no votar en favor de su inscripción en el Campeonato, a cambio de que Williams aceptara cambiar el Pacto de la Concordia y, con eso, lograr un frente de todas las escuderías italianas para abolir en el reglamento técnico aquellos conceptos relacionados con los controles electrónicos de frenada y tracción, que junto a las suspensiones activas forman el baluarte técnico de Williams.

Al mismo tiempo, en la situación actual existe una profunda crisis en el sector de los motores. Las ingentes cantidades de dinero que precisan los motores para su evolución han llegado a un nivel tan insostenible

ASI EL MAÑANA

A impenosa necesidad de reducir los costos de la Fórmula 1, ha propiciado un sínfin de reuniones de todos los miembros de la FOCA, que en combinación con la FISA han propiciado una serie de modificaciones, que posteriormente fueron aprobadas por el Consejo Mundial. Tampoco en esta ocasión, el acuerdo entre la Federación y los constructores fue unánime; sin embargo, la mayoría de los votos hizo posible dar este primer paso.

Decisiones referentes a la presente temporada: La Williams Grand Prix Engineering participará en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1993.

•En los dieciséis Grandes Premios, los ensayos libres tendrán lugar desde las nueve y media de la mañana hasta las diez y quince. Las sesiones de clasificación se desarrollarán a partir de las trece horas hasta las trece y cuarenta y cinco minutos.

•Los neumáticos disponibles a lo largo de cada Gran Premio serán de siete juegos por monoplaça.

•Cada escudería no podrá utilizar más de dos coches en un día de ensayos.

Referente a los combustibles, quedará totalmente prohibido el uso de sustancias atípicas que causaron problemas durante la temporada de 1992.

•La Comisión de la Fórmula 1 ha decidido conceder la superlicencia a los siguientes pilotos: Fabrizio Barbazza, Alain Prost y a Derek Warwick.



•La Comisión de la Fórmula 1, con diez votos a favor y tres abstenciones, ha decidido someter al juicio del Consejo Mundial de la FISA las siguientes propuestas:

•Ningún monoplaça podrá estar equipado con sistemas o dispositivos que permitan el control automático del funcionamiento del coche, o que limite de alguna forma un error de conducción, a excepción de:

1). Sistemas relacionados con el funcionamiento del motor. 2). Dispositivos que se activen únicamente en caso de accidente. 3). Sistemas de seguridad aprobados por la FISA.

•No se permitirá ninguna comunicación entre el piloto y las personas relacionadas con el mismo. Sólo se permitirá hacer indicaciones con la pizarra, o señales físicas del piloto.

•Cada coche dispondrá de un sólo motor a lo largo de un Gran Premio. La sustitución del cárter, el cambio de culatas o el empleo del «muletto» será considerado como un cambio de propulsor.

REGLAMENTO TÉCNICO APLICABLE A PARTIR DE 1993

Una comisión técnica nombrada por la FISA, establecerá normas precisas sobre la estructura del fondo plano de los monoplaças, con vista a reducir la velocidad en curva, a mejorar la sensibilidad a los reglajes aerodinámicos y a poder disputar carreras sobre circuitos ovales.



FERRARI F93 A
La criatura de John Barnard parece tener un sínfin de problemas. Las suspensiones activas y el motor con válvulas de retorno neumático no funciona.

ble que, incluso colosos de la industria automovilística de la talla de Honda, Fiat, Ford y la misma Renault, abandonan la aventura de la F-1, o sopesan con precisión los desembolsos. Actualmente, el costo de un motor de F-1 con posibilidades de ser campeón, alcanza los treinta millones de pesetas, y los que sólo sirven para «salir del paso», se sitúan alrededor de los quince millones. En momentos de recesión económica es dudosa la repercusión publicitaria de una victoria en F-1, aplicada a un producto automovilístico de calle, razón por la cual Renault quiere, por todos los medios, asegurarse la victoria en el Campeonato de Constructores, Ford se muestra tibia en la evolución del propulsor de doce cilindros, Fiat desespera con los fracasos de Ferrari y Honda tiró la toalla a raíz de la complicada experiencia con el RA 122 E-V 12, que se vio desbancado

DEMASIADA ELECTRÓNICA
En el nuevo McLaren MP4/8 afloran cantidad de problemas derivados de la sofisticada electrónica que TAG ha diseñado para el nuevo monoplaça.



por el propulsor RS 3 C de Renault. Este conjunto de cosas ha propiciado que los pequeños constructores como Mario Illien, Brian Hart y Lamborghini, no tengan ninguna posibilidad de optar a la victoria; y en algunos casos, como el de John Judd, ocurre que, después de haber hecho importantes inversiones económicas para evolucionar el motor GV-V10, se queda sin la posibilidad de participar en el campeonato por carecer de una escudería interesada en sus propulsores.

Al mismo tiempo, la complejidad tecnológica estructural que han montado escuderías como Ferrari y McLaren no ha dado los frutos esperados, a pesar de tener en sus filas ingenieros de gran valía. Concretamente a McLaren le ha fallado la posibilidad de obtener el motor RS 4 debido a que su concepto está basado integralmente en el Williams FW 15, con lo cual abastecer a



CHEMA & NICE

LOS PILOTOS Y SUS EQUIPOS

CANON WILLIAMS	Damon Hill Alain Prost
TYRRELL	Ukyo Katayama Andrea de Cesans
CAMEL BENETTON FORD	Michael Schumacher Riccardo Patrese
MARLBORO McLAREN	Michael Andretti Ayrton Senna Mika Hakkinen Derek Warwick
FOOTWORK MUGEN HONDA	Aguri Suzuki
TEAM CASTRO LOTUS	Alessandro Zanardi Johnny Herbert
SASOL JORDAN	Rubens Barrichello Ivan Capelli
MARCH F1	Jean Marc Gougnon Jan Lammers Phillipe Alliot
LARROUSSE F1	Enk Comas Michele Alboreto Luca Badoer
LOLA BMS SCUDERIA ITALIA	Christian Fittipaldi Fabrizio Barbazza
MINARDI TEAM	Martin Brundle Mark Blundell
LIGIER GITANES BLONDES	Jean Alesi Gerhard Berger
SCUDERIA FERRARI	Karl Wendlinger
SAUBER	

LOS EQUIPOS Y SUS MOTORES

WILLIAMS	RENAULT RS4-V10
TYRRELL	YAMAHA OX10A-V10
BENETTON	FORD HB-S8 ^o /V8
MARLBORO McLAREN	FORD HB-S8 ^o /V8
FOOTWORK	MUGEN-HONDA MF352H-V10
LOTUS	FORD HB-S7 ^o /V8
JORDAN	HART V10
MARCH	ILMOR 2175B-V10
LARROUSSE	LAMBORGHINI 3512-V12
LOLA BMS	FERRARI M6-V12
MINARDI	FORD HB-S7 ^o /V8
LIGIER	RENAULT RS3C-V10
FERRARI	FERRARI E2A-V12
SAUBER	SAUBER 2175B-V10

McLaren significaba desvelar parte de los secretos de Williams. Perdido el motor Renault, en el mercado no existía otra opción que la de Ford con su HB-V8 Serie VII, ya que en un principio la evolución VIII estaba reservada a Benetton.

Respecto a Ferrari, sólo cabe decir que la escudería de Maranello ha perdido los papeles. La falta de convicción en un mismo proyecto, las ansias de victoria inmediata y los continuos cambios en la cúpula técnica, han generado un retraso en el desarrollo de los monoplaças; y de poco sirve la presencia de John Barnard para alcanzar glorias inmediatas, ya que él es un técnico tan lento como certero y que, además, se encuentra con el grave problema de que en la sección de motores hay una total descapitalización de talento. Otra situación conflictiva que ca-



LOS PATRONES
Ligier y De Rouvre representan el pasado y el futuro de la escudería Ligier.

racteriza este comienzo de temporada está representado por el control que la FISA quiere ejercer sobre la conducta de los pilotos, respecto a posibles declaraciones a la prensa, que puedan dañar la buena imagen de la F-1. De hecho, la concesión de la superlicencia a Prost le fue denegada en un primer tiempo, y a raíz de un consejo de la Comisión de la Fórmula 1 le fue concedida. En el fondo, Prost se había limitado a expresar ciertas críticas sobre Ferrari y poner en duda determinadas actuaciones de la FISA. Hasta la fecha, nadie ha podido demostrar que las opiniones del Profesor carecían de razón y, al mismo tiempo, al no haber una legislación detallada al respecto, es discutible con qué baremo hay que medir las críticas, y cuál es el límite que separa la desaprobadión de la ofensa.

Texto: Gligi Corbetta

Rallye de Portugal

LA PRIMERA COMUNIÓN

Después de ganar François Delecour en su debú en competición su clase al volante del Autobianchi A112 Abarth adquirido tras muchos esfuerzos económicos junto a la inolvidable Anne-Chantal Pauwels en el rallye Picardie de 1981, nunca pudo hasta ahora el francés cumplir el sueño de todo piloto: saborear las mieles del triunfo.

Esteban Deigado

Enviado especial

SE hace difícil comprender cómo un piloto con 120 rallyes a sus espaldas y que jamás hasta la fecha había podido triunfar en una prueba, ni siquiera del campeonato francés, haya podido llegar a ser piloto oficial de Ford. Su fichaje por el equipo de Boreham en 1991 para conducir el Sierra Cosworth oficial después de sus increíbles prestaciones en el certamen galo, pero siempre al volante de pequeños y poco potentes vehículos de tracción delantera, causó ciertas suspicacias. Algo que el propio Delecour supo acallar con el apasionante

y romántico final habido en el Montecarlo de ese mismo año, más propio de un película hollywoodiense, tras romper la suspensión de su vehículo en el último tramo. Después de dos temporadas de prestaciones de primer orden, nunca culminadas por el éxito, no tan romántica precisamente fue la última noche del todavía caliente Rallye de Montecarlo en el que François Delecour vio cómo, incomprensiblemente, se le escapaba una vez más la victoria frente al Toyota Celica de Didier Auriol.

Pero finalmente llegó lo que tenía que llegar: la ansiada victoria. El dominio de François Delecour y del Ford Escort RS Cosworth en este Rallye de Portugal ha sido claro y



**FINALMENTE
LANCIA
PUNTOÚ**
Con la tercera
posición de
Andrea Aghini,
la marca
campeona del
mundo de
rallyes en las
seis últimas
ediciones logró
recoger sus
primeros
puntos este
año.



contendiente. Del asfalto a la tierra. Sobre el primero el piloto francés comenzó a construir su liderazgo desde el primer tramo, no cediéndolo en el tercero a pesar de romper la correa del alternador de su vehículo, pero sí en el cuarto frente a su compañero de equipo el italiano Massimo Biasion a consecuencia de un pinchazo que le costaba escasamente diez segundos. Aún así, Delecour conseguía llegar a Povoia de Varzim al final del asfalto con 38 segundos de ventaja sobre Andrea Aghini, 40 sobre Carlos Sainz y 43 sobre Biasion, después de vencer en nueve de los once tramos disputados, confirmando la superioridad del vehículo inglés en asfalto vista ya en Montecarlo.

Sobre la tierra portuguesa muchos dudaban de la competitividad y fiabilidad del Ford Escort RS Cosworth. Craso error al olvidar que su debió en el rallye de Talavera de



BIASION, A LA ESPERA
Vencedor en Portugal en tres ediciones consecutivas, Massimo Biasion tuvo que conformarse con la segunda posición para no arriesgar el doblete de Ford.

DEPORTE

1990 fue precisamente sobre ese terreno y que, después de esa fecha, el piloto español «Mía» Bardolet había llevado el mismo vehículo a la victoria en seis ocasiones más después de disputar dos temporadas completas en el Campeonato de España de Rallyes sobre Tierra. Por ello y durante los test realizados por el piloto británico y el finlandés Sebastian Lindholm preparando la prueba portuguesa, apenas se experimentaron unos brazos de suspensión delantera más largos en acero y utilizables tanto en tierra como asfalto, concentrándose el trabajo en la fiabilidad de algunos elementos como el turbo o semiejes, además de las correspondientes pruebas de neumáticos, en vez de tener que partir de cero como en el caso del Mitsubishi Lancer Evolution con el consiguiente resultado.

Por todo ello, François Delecour después de errar la elección de sus neumáticos en los tres primeros tramos de menor longitud, lograba mantener su ventaja a pesar de no conocer los tramos después de haber tenido que abandonar en el asfalto del tramo de Freita en sus dos anteriores participaciones en Portugal. Prestaciones confirmadas por la actuación del italiano Massimo Biasion que han permitido a Ford reeditar el doblete conseguido en 1979 en la prueba portuguesa por Hannu

Mikkola y Bjorn Waldegaard al volante del viejo y carismático Ford Escort RS y volver a conseguir una victoria en el Mundial de Rallyes, algo que el equipo de Boreham no lograba desde la victoria de Didier Auriol y el Ford Sierra Cosworth de dos ruedas motrices en el Tour de Corse de 1988.

ÓRDENES DE EQUIPO

Massimo Biasion, vencedor de la prueba portuguesa tres años consecutivos, 1988, 1989 y 1990, sufrió desde el inicio inexplicables problemas de temperatura del motor, que no afectaban al rendimiento del mismo, pero que junto al hecho de no haber podido poner a punto su vehículo según sus deseos, siempre radicalmente opuestos a los de su compañero de equipo a causa de accidentar Delecour el «muleto» de pruebas, le retrasaron desde los primeros compases. Todo ello unido a un recaimiento en sus dolores de columna tras un salto en el primer tramo de tierra, sobre todo a la hora de utilizar el cambio y a pesar de la operación de cervicales sufrida en 1991, hicieron que el piloto de Basano del Grappa se tuviera que conformar con mantener las posiciones habidas al final de la tercera etapa. En Viseu, Colin Dobinson, máximo responsable de Ford, decidía mante-

**DE NUEVO
CON SUBARU**
Sustituyendo a
Vatanen,
Markku Alen
se encontró
con un Subaru
Legacy muy
diferente del
que condujera
en 1991,
demostrando
sobre la tierra
que todavía
podía vencer
una sexta vez
en Portugal.



TRAMO ANULADO

En un control de gasolina por parte de la FISA, una abrazadera de un conducto de gasolina del Ford Escort Cosworth de François Delecour no era ajustado correctamente originándose una fuga de combustible. El comisario llamaba a una asistencia Ford por radio al encontrarse en una zona prohibida para ellas en un intento de solucionar el problema. Pero el retraso acumulado era tan importante que los comisarios deportivos decidían anular el tramo de Caramulo sin tener en cuenta que Sainz, Biasion, Schwarz y McRae ya habían tomado la salida, en lugar de dar el peor tiempo de todos al resto de participantes, lo que provocaba una verdadera polémica ya que Carlos Sainz se habría alzado con el liderato.



ner las posiciones antes de los tramos de Arganil y no arriesgarse en una lucha sin sentido un resultado que viene a compensar muchos años de trabajo.

Después de lo acaecido en Montecarlo, con un casillero a cero tanto para Lancia como para Carlos Sainz, pero con un balance positivo vista las prestaciones del «viejo» Lancia y la renovada eficacia del equipo de mecánicos del Jolly Club, la prueba portuguesa debía ser para ambos una nueva oportunidad. Aunque ninguna de las partes lanzaba las campanas al vuelo tras los ensayos anteriores al rallye, existía cierta confianza en lograr un buen resultado. El campeón del mundo 1992 tenía a su disposición un Lancia HF Integrale nuevo «de trinca», con un peso en verificaciones de 1.242 kilogramos resultado de lastrarlo con un subchasis posterior de mayor espesor y de realizar ciertas piezas de la suspensión trasera en acero en lugar de aleación.

En los primeros compases de la prueba Carlos Sainz se situaba inmediatamente tras los dos Ford, consciente de su potencial, sin arriesgar demasiado sobre un piso en el que difícilmente se iba a jugar el Rallye de Portugal. Un error en la elección de neumáticos en el tramo de Sierra de Lousa de 24,9 kilóme-

tros costaba al piloto de Repsol 16 segundos al montar los Michelin SB 21 que llegaban al final completamente degradados. Poco después, el piloto de Lancia sufrió un pinchazo en Piodao con un tiempo perdido mínimo, antes de lograr su segundo y tercer mejor crono, ya sin compartir tal honor con Delecour, en Muna y Caramulo, tramo que sería finalmen-



te anulado llegando a Pova a en tercera posición.

Sobre la tierra de los tramos de Fafe, Carlos Sainz siguió echando en falta una dirección más rápida como la de su anterior vehículo con la que lograr su adaptación cien por cien al Lancia HF Integrale. Quizá por ello cometía un trompo en el segundo tramo que le costaba 13 segundos y la tercera plaza en beneficio de Biasion. A pesar de ello, de las cronos de los Ford en tierra y del ataque de los Subaru, Sainz lograba alzarse hasta la segunda posición antes de tener un toque en Arcos-Portela a ocho kilómetros del final rompiendo

uno de los amortiguadores traseros de su Lancia. Ese hecho le costaba 21 segundos respecto a Biasion a los que se sumarían siete más al efectuar un segundo trompo en el último tramo de la jornada, Puente de Lima, y acabar en tercera posición a 1m 12s de Delecour, con un solo segundo de ventaja sobre su compañero de equipo, el italiano Andrea Aghini.

Con dos días todavía por delante, incluido el siempre decisivo Arganil, Carlos Sainz tomó la salida de la tercera etapa con un único, lógico y sincero pensamiento: intentarlo... Un segundo mejor tiempo en Veiga por

TRAMO A TRAMO

♦ **TODOS A CORCEGA**
En la salida de la prueba corsa estará Andrea Aghini, cosa que no sucederá en Grecia por el momento. Sigue desconociéndose el piloto que acompañará a Didier Auriol en Toyota, aunque todo parece indicar que será el local Yves Loubet. En Ford tampoco tiene clara su participación Massimo Biasion siendo Philippe Bugalski quien podría hacer equipo con François Delecour.

♦ **EL JUEGO DE LA SILLA**
La Comisión de Rallyes de la FISA parece haber aprobado un sistema de rotación conforme un conjunto de 3,5 pruebas agrupadas en tres bloques de cinco serán válidas el primer año para el Mundial de Maraca y de Pilotos, Grupo N, Copa de Damas y Fórmula 2, no siendo puntuable para esa copa el año siguiente y para hacerlo en exclusividad, en contrapartida, para la recién creada Fórmula 2 en el tercero. Todo esto junto a la exclusión de la prueba y una penalización de veinte puntos caso de realizar una asistencia en una zona prohibida, deberá ser aprobado por el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil el próximo 18 de marzo.

♦ **GRUPO N**
Victoria intactable para Alessandro Fassina, acompañado ahora por el experimentado Luigi Pirolo, al volante del Mazda 323 GT-R en dura lucha con el portugués Antonio Coutinho (Ford Escort).



♦ **FORMULA 2**
Segunda victoria para el belga Bruno Thiry (Astra GSi 16V), después de perder 14 minutos en un enlace con el alternador roto y tercera para Opel este año.

«ROLLING McCRASH»
Tampoco en esta ocasión se libró el joven Colin McRae de volcar con su Subaru después de dos magistrales etapas sobre la tierra portuguesa.

ABANDONO PREMATURO
Una mordaza de freno rota causó el abandono en un enlace del alemán Armin Schwarz.

DE NUEVO A CERO
El accidente de Carlos Sainz y Luis Moya no debe truncar la determinación de ganador del piloto español.





MITSUBISHI QUINTO
Tan solo en la última etapa pudo el sueco Kenneth Eriksson hacerse con la quinta plaza en un último y desesperado ataque.

delante de Delecour traía algo de esperanza, pero en Montim ocurría lo que podría haberle pasado a cualquiera: «Era una curva bastante rápida en zig zag, de derecha a izquierda en la que íbamos en quinta marcha a fondo. La velocidad era bastante elevada y el coche se ha ido un poco a la salida de la curva de derechas tocando contra un talud y volcando. Hemos dado cinco o seis vueltas de campana durante unos cien metros y el coche ha quedado bastante maitrecho. Se han arrancado dos ruedas por lo que no había ninguna posibilidad de continuar y lo más importante es que no nos ha pasado nada, ya que el accidente ha sido todavía más fuerte que en Australia, ya allí nos salimos en tercera».

De esta forma Carlos Sainz ponía fin a su quincuagésimo rallye del Campeonato del Mundo. Definitivamente no el mejor, ya que con dos abandonos consecutivos a partir de ahora, como ya sucediera el año pasado a partir del Rallye Acrópolis, el piloto español no podrá permitirse ningún error más al tener que sumar obligatoriamente puntos en las ocho

pruebas más en que puede participar para poder seguir aspirando a revalidar su corona mundial.

De todos modos, siempre hay lugar a la esperanza. En Córcega el pi-

loto español tendrá a su disposición la tan ansiada dirección más directa consignada al Jolly Club el 5 de marzo, es decir antes de que acabara la prueba portuguesa, por la firma



LANCIA PRIVADO
Excelente actuación de Alex Fiorio con su HF Integrale del equipo Astra calzado con neumáticos Pirelli.

TRW en la que dos hombres tan sólo se han encargado de su proyecto y construcción no pudiendo haber sido más pronto ante las exigencias del programa Alfa en el Campeonato Alemán de Turismos. En cuanto al tema motor y su congénita falta de potencia sólo cabe recordar que el estudio y desarrollo de éste ha continuado durante todo el año pasado al ser la misma unidad montada en los Alfa Romeo 155 del Italiano de Turismos con 400 caballos de potencia siendo los colectores la principal diferencia, existiendo por tanto distintas soluciones a aplicar en un futuro inmediato. En la tierra portuguesa, los Lancia HF Integrale sufrieron problemas de neumáticos tanto en asfalto como en tierra, no dando los Michelin FB90 el resultado adecuado ni en los tramos largos ni en los cortos, únicamente en los de un recorrido medio, algo totalmente imposible de ver en los entrenos. Unos neumáticos que, por otra parte, han dado pleno resultado a los hombres de Ford, cuyo vehículo dispone de un reparto de peso diferente y capaz de calentar antes el compuesto del neumático. Por todo esto y porque con las nuevas medidas el neumático decidirá con toda probabilidad el nombre del vencedor del próximo Tour de Corcega, Carlos Sainz acudirá a la isla francesa, los próximos 24 a 26 de marzo, saltando el Rally Safari al que sólo acudirá Toyota, esperando el piloto madrileño brindar un posible triunfo a quien para entonces ya estará entre sus brazos, su hija Blanca.

LOS DEMÁS

Su compañero, el italiano Andrea Aghini, lograba marcar para Lancia sus primeros puntos en el Mundial este año, manteniendo la tercera posición sin más problemas. En cuanto al equipo Astra, Alex Fiorio tenía que ceder la quinta plaza a Kenneth Eriksson y su Mitsubishi en la última jornada después de romper los amortiguadores traseros en los dos últimos tramos de Viseu. Por su parte, Jorge Recalde rompía el motor en el tercer tramo y Jorge Bica lograba su propósito de ser el primer portugués clasificado. Después de mil y un problemas de suspensión y cambio en el asfalto, en el que además Colin McRae pagaba su inexperien-



RELAJADO
Debe ser duro ser dos veces campeón del mundo y ganador del rallye de Portugal en tres ocasiones y acatar lo que Massimo Biasión aceptó.

cia con un par de trompos y una pequeña salida, en la que pinchaba dos ruedas; el equipo Subaru lograba, gracias al piloto escocés, el mejor crono parcial en la segunda y tercera etapas sobre tierra. Markku Alen, después de romper un semieje ya en el primer tramo, lograba en ellas ascender a la cuarta posición, mientras que «Rolling McCrash» hacía honor a su apelativo volcando en en Arganil, penalizando dos minutos, pero conservando la séptima posición.

Decepcionante actuación de los Mitsubishi Lancer Evolution en el asfalto, donde Armin Schwarz perdía una llanta en el segundo tramo, lo- grando, no obstante, un segundo mejor tiempo en el tramo de Muna. Desgraciadamente, la rotura de una mordaza de freno en un enlace acababa con el alemán fuera de la carretera con el vehículo destruido. Su compañero Kenneth Eriksson lograba, atacando a fondo, la quinta posición en el último día, en detrimento de Alex Fiorio, después de sufrir problemas con el cambio y romper un semieje al encontrarse una piedra en el camino.

CLASIFICACIONES

1º Delecour-Grataloup (Ford Escort RS Cosworth), 6 horas, 20 minutos, 37 segundos; **2º Biasion-Sliviero** (Ford Escort RS Cosworth), a 55s; **3º Aghini-Farnocchia** (Lancia HF Integrale), a 2m 40s; **4º Alen-Kivimaki** (Subaru Legacy 4WD Turbo); **5º Eriksson-Parmander** (Mitsubishi Lancer Evolution); **6º Fiorio-Brambilla** (Lancia HF Integrale), a 5m 41s; **7º McRae-Ringer** (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 16m 48s; **8º Bica-Capelo** (Lancia HF Integrale), a 31m 05s; **9º A.Fassina-Pirollo** (Mazda 323 GT-R, grupo N), a 51m 09s; **10º Thiry-Prevost** (Opel Astra GSI 16V), a 51m 41s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-3, Delecour; **TC 4**, Biasion; **TC 5-38**, Delecour

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 40 puntos; **2º Ford**, 37; **3º Mitsubishi**, 33; **4º Subaru**, 26; **5º Lancia**, 14

MUNDIAL DE PILOTOS

1º François Delecour, 35; **2º Massimo Biasion**, 27; **3º Juha Kankkunen**, 23; **4º Mats Jonsson y Dider Auriol**, 20; **6º Kenneth Eriksson**, 18; **7º Colin McRae**, 16; **8º Andrea Aghini**, 12; **9º Tommi Makinen y Markku Alen**, 10.

COPA FIA GRUPO N

1º Charles Spiliotis, Kenneth Backlund y Alex Fassina, 13 puntos

FORMULA 2, MARCAS

1º Opel, 30 puntos; **2º Citroën**, 20; **3º Skoda**, 19; **4º Peugeot**, 16

ABANDONOS

TC 3, Jorge Recalde (Lancia HF Integrale), **blea**; **TC 5**, Mohammed Bin Sulayem (Ford Escort RS Cosworth), **suspensión**; **TC 13**, Armin Schwarz (Mitsubishi Galant Evolution), **accidente en enlace**; **TC 17** Fernando Peres (Ford Escort RS Cosworth), **accidente**; **TC 22**, Carlos Sainz (Lancia HF Integrale), **accidente**;

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Delecour	18	3	3	3	5	3
McRae	8	2	3	2	3	3
Biasion	8	6	11	6	5	1
Alen	6	6	6	6	2	4
Aghini	4	3	7	5	5	4
Sainz	2	4	4	6	1	1
Eriksson	1	3	1	6	4	9
Fiorio	-	1	3	3	8	8
Schwarz	-	1	2	-	2	2

En Ducados: Repetición de la jugada

La segunda prueba del Open Ducados disputada en Montmeló supuso una repetición de los resultados obtenidos en Albacete, una semana antes, aunque el sol sustituyó al frío manchego. El público respondió con tibieza a la cita y se calculan en diez mil los espectadores que acudieron al Circuito de Cataluña y pudieron gozar con unas carreras espectaculares gracias a la igualdad mecánica. Está demostrado que el gran público sólo se moviliza con los grandes acontecimientos y son muchos quienes prefieren la comodidad pasiva de la televisión antes que irse a ver la carreras en vivo.

Así pues, **Luis D'Antin** (foto a pie de página), volvió a anotarse el cuarto de litro, aunque esta vez sin que Roberts Jr. le acosara y con la salvedad

de que en esta ocasión el líder inicial fue Protat, que acabó cayendo en la segunda vuelta. Tercero fue Gibernau para que, de este modo, el podio fuera idéntico al de la semana anterior. Tampoco tuvo suerte en esta ocasión **Aspar** quien no pudo participar a causa de una elevada fiebre causada por una muela.

En los 125 centímetros cúbicos, de nuevo **Dirk Raudies** (foto de arriba) ejerció un dominio aplastante, aunque en esta ocasión segundo fue el italiano Perugini. Charly Gíro tuvo una ligera salida de pista que le obligó a remontar y tuvo que conformarse con ser tercero. En esta categoría se rompió el tobillo **Gelete Nieto**, que de este modo comprueba que lo de las motos no es un oficio fácil. Un espectacular accidente en la salida de la manga de Supersport obligó a detener la carrera en la primera vuelta. Se vieron involucrados cinco pilotos, aunque ninguno de ellos se lesionó. El dominador en esta cilindrada fue Pere Riba, que no tuvo respiro, merced al acoso a que fue sometido por el incombustible y bravo Luis Miguel Reyes y Philip Borley. En el último giro el británico se fue por los suelos, con lo que Escoda fue tercero.

Texto y fotos: José Luis Aznar



A TODO GAS

CRIVILLE EN MALASIA: A MEDIO SEGUNDO

ALEX Crivillé estuvo probando durante tres jornadas, en el circuito malayo de Shah Alam, junto con el resto de pilotos de Honda HRC. El piloto del equipo **Marlboro Honda Pons** llevó una motocicleta en la que la gran novedad eran las soluciones aerodinámicas referentes a la admisión del aire a los carburadores. Importantes tomas delanteras frontales, y conductos más directos a una cámara de admisión, son las mejoras más evidentes de la moto que pilotó, pero no las únicas, puesto que en el motor también había ciertas novedades.

El piloto español, a lo largo de estos entrenamientos, sufrió una ligera caída, lo que le supuso una hinchazón en su mano derecha pero sin graves consecuencias. Por lo que a su lesión en el pie se refiere, sigue favorablemente su evolución, aunque todavía no le permite conducir a tope de sus posibilidades. El piloto de Seva acabó rodando a medio segundo de Daryl Beattie y superó en dos décimas el registro de **Mick Doohan**. También estaba presente en



estas jornadas **Carlos Cardús**, quien ocupó el cuarto lugar en la jerarquía de los pilotos Honda del cuarto de litro. Los entrenamientos en esta categoría estuvieron encabezados por Biaggi, Aoki, Okada y el de Tiana, a casi un segundo del primero.



SENNÁ DE NUEVO EN ACCIÓN

MUCHO le está costando a Ayrton Senna decidir su futuro en la Fórmula 1. Sigue dispuesto a no volver a la categoría reina del automovilismo, hasta que no disponga de un monoplaza competitivo. A él le gustaría estar en el 93 con McLaren y, por este motivo, sigue muy de cerca la evolución del nuevo monoplaza. El piloto brasileño, tras unos meses de inactividad, tuvo la ocasión de ponerse a los mandos de un **McLaren MP 4/8** en Silverstone. Tras unos sustos iniciales, que

se saldaron con diferentes salidas de pista, Senna pudo realizar una buena tanda de vueltas, que le permitieron hacer el mejor tiempo de la pretemporada en este circuito. El McLaren estaba equipado con suspensiones activas. De todas formas, el tiempo logrado por Senna no es muy significativo del potencial del monoplaza inglés impulsado por un **motor Ford** y se da la circunstancia de que en este circuito, debido a su trazado, es donde las suspensiones activas se muestran menos eficaces.

PORSCHE YA TIENE COPA

LA aparición del 968 CS ha dado pie a los responsables de Porsche España para crear una Copa basada en este coche al que únicamente se permite acoplarle los accesorios de seguridad y en la que los neumáticos, que deberán ser Yokohama, sponsor oficial de la Copa, estarán limitados a seis por carrera. El apartado de premios es de lo más atractivo ya que el ganador de la Copa se llevará 2.500.000 pesetas, 1.500.000 el

segundo y 750.000 el tercero y se repartirán casi otros dos millones y medio de pesetas, de los que 500.000 serán para el primero, en cada una de las seis carreras del certamen, que debutará el día 23 de mayo en el Jarama y finalizará el 21 de noviembre en Jerez. A la presentación de esta Copa, que afianza en España la tradición deportiva de Porsche, acudió el Barón Von Hanstein, primer piloto y director deportivo de la marca.



B O X E S

◆ **GLUCKMANN RACING**
Finalmente el equipo Malagueño Gluckmann Racing, dirigido por Enrique Gluckmann, alinearán dos coches en la Fórmula Ford, uno pilotado por Ignacio de Rojas, que ha participado en esta especialidad en las dos últimas temporadas, y el otro será para Javier Morollo, subcampeón de Andalucía de karting en el 92. Este piloto ha estado probando en Inglaterra los chasis Van Diemen que utilizarán, realizando unos tiempos muy esperanzadores.

◆ **MORBACK EN ALEMANIA**
Roger Morback disputará en Alemania la Fórmula Renault, ampliando su programa de F-3 hasta el 94. Estos cambios de planes han sido propiciados por los intereses de los patrocinadores alemanes de Morback, que tienen importantes relaciones con Renault. El equipo elegido ha sido Kaufmann Motorsport, tercero en el 92 y campeón en el 91, con lo que el objetivo es lograr el campeonato. Además, Morback participará en alguna carrera de F-3 para preparar el 94.

◆ **CAT CON TRAMONT**
La empresa de transporte Cat España será el principal patrocinador del equipo de la Copa Renault Clio 1.6V de Bertrand Tramont. Este equipo espera mejorar el resultado del 92, temporada en la que finalizaron en tercera posición.



◆ **CLUB GERHARD BERGER**
El piloto austriaco de Fórmula 1, Gerhard Berger, ya tiene su club de fans. La dirección de este nuevo club es: Club Gerhard Berger, P O Box 52, St. Neots, Huntingdon, Cambridgeshire, PE 19 4NY.

♦ **CAMBIO DE DIRECCIÓN**
La Escuela de Pilotaje Privilege Fórmula, a partir de ahora pasa a denominarse «Escuela de Pilotaje Elf de Fórmula Renault del Circuito de Cataluña», trazado en el que tendrá su base. Con la llegada de Elf como principal patrocinador, esta escuela pondrá en marcha importantes proyectos. Cada año, además, se encargará de organizar el Volante Elf, cuyo ganador participará en la Fórmula Renault con todos los gastos pagados. La nueva dirección de esta escuela es: C/ Provenza, 288. 08002, Barcelona. Teléfonos: 93/ 221 60 64 y 221 60 94. Fax: 93/ 221 13 12.

♦ **LIBRO DE CARRERAS**
Mil pesetas es el precio de «El libro de la Competición 1993» que ediciones «El País» acaba de poner a la venta. A lo largo de sus 192 páginas este libro recoge, junto a un amplio informe sobre las incógnitas del 93, una información exhaustiva sobre los vehículos y pilotos que este año estarán en las máximas categorías, tanto del automovilismo como del motociclismo. También incluye los resultados del 92 y los calendarios del 93.



♦ **GILERA RACING TEAM**
El equipo Gilera del Mundial de Velocidad de 250 se ha reestructurado a nivel técnico y deportivo para intentar obtener los mayores éxitos en el 93. Utilizarán la nueva Gilera 250 GFR y contarán con Alessandro Gramini, campeón del Mundo de 125 en el 92 y Paolo Casoli.



RENAULT CLIO WILLIAMS: DEBÚ EN CORCEGA

EN el Salón de Ginebra, Renault presentó el Clio Williams, una versión que ocupará el escalón más alto de la gama y, como su propio nombre delata, está inspirado en la competición. Equipa el tan esperado motor de 2,0 litros de 150 caballos de potencia, una mecánica que en competición puede resultar muy competitivo.

Renault lo fabricará en una serie limitada de 2.500 unidades, cifra mínima que exige la FISA para poder homologarlo en Grupo A. Precisamente, con la preparación de este grupo, llevada a cabo por Renault Sport, debutará en el Mundial de Rallyes en el Tour de Corse, que se celebrará del 1 al 5 de mayo. Una carrera carismática para Renault.

El motor de este nuevo Clio tiene una cilindrada de 1.998 centímetros cúbicos, derivada de la de 1.764 de 16 válvulas. Con este aumento de cubicaje, ofrece una potencia de 150 caballos, que con un peso del coche de 990 kilos, la relación peso potencia es muy favorable: 6,6 kilos-caballo, lo que puede dar idea del potencial que esconde. En línea con su espíritu deportivo, la caja de cambios, específica para este modelo, con una relación cerrada y unos desarrollos cortos, permiten aprovechar al máximo su potencial.

Para que pueda aguantar sin problemas el aumento de potencia, con respecto al

Clio 1.8 16 válvulas, el chasis ha sufrido algunas modificaciones, sobre todo el tren delantero, en el que la vía se ha ensanchado, y las columnas de suspensiones han sido dotadas con muelles y amortiguadores más energicos. La barra estabilizadora también ha aumentado su grosor. Para facilitar su conducción la dirección es asistida. Al margen de esto, las llantas de aleación, en medida 7 J 15, equipan neumáticos Michelin MXV3 de 185/55 de 15 pulgadas.

De las 2.500 unidades del Clio Williams, tan sólo unas 200 llegarán a España, a un precio aproximado de 2.100.000 pesetas. Sólo estará disponible en color azul metalizado y en el exterior destacan los anagramas «Williams» en dorado y las llantas Speedline de color oro. El interior, de acuerdo con la filosofía del coche, dispone de una instrumentación deportiva, volante y pomo de la palanca del cambio forrados en cuero. Además, en el salpicadero, para hacerlo más exclusivo, cada coche contará con una placa con su número de serie. Por otro lado, para hacer su conducción diaria lo más confortable posible, cuenta con un completo equipamiento de serie.



PROST ANTE LA FISA

ALAIN Prost ha sido convocado el próximo día 18 de marzo ante el Consejo Mundial de la FISA, que dictará sentencia sobre las declaraciones que hizo sobre el mal funcionamiento de los Ferrari en el 91, llegando a comentar en público que le daba la sensación de estar conduciendo un camión.

Sobre la convocatoria de Prost ante la FISA, Frank Williams ha mostrado su inquietud, asegurando que en el caso de que suspendan a Prost, no sólo será un desastre para ellos, también para toda la Fórmula 1. Además ha comentado que Ferrari, en su día, hizo unos duros comentarios y no suscitó ninguna reacción.

NUEVA DECORACION DEL SKYLINE

NISSAN, con el apoyo de Repsol, intentará en el 93 alzarse con el título del Campeonato de España de Turismos. Para ello contarán con un Skyline que, al no haber cambiado mucho el reglamento técnico, será similar al del 92. Un coche con motor biturbo, con una potencia de 310 caballos, con cuatro ruedas motrices y directrices, un vehículo que en las últimas carreras del 92 mostró un buen potencial y con el que confían hacer una buena temporada. El piloto será de nuevo Luis Pérez Sala.

Lo más novedoso en el Nissan Skyline se-

rá su decoración, realizada por Ideasport, similar a la del Lancia-Repsol de Carlos Sainz, para unificar la imagen de los equipos patrocinados por esta marca de gasolina.

Al margen de su programa español, el equipo Nissan estará en contacto con la marca en Inglaterra, donde desarrollarán el Primera, con el que piensan contar en el 94, coincidiendo con el cambio de reglamento.



LA FORMULA FORD EN MARCHA

FORD ya ha hecho público el Reglamento de la fórmula que lleva su nombre, que se disputará gracias al apoyo de la industria del cuero de Ubrique, que será el principal patrocinador. Tal como ya se sabía, esta temporada, para no disparar los costos, sólo se admite el veterano motor Kent. Otro

apartado importante es el que se refiere a los premios: el vencedor de cada carrera puede embolsarse 345.000 pesetas.

El vencedor del certamen ganará 1.250.000 pesetas.



♦ **GUIXERAS A POR EL GR. N**
David Guixeras, integrado en el equipo Gamace Competición, participará en el Desafío Peugeot con un 309 GTI 16V, preparado en Francia por Marcel Enjolras. Los objetivos del equipo son los de lograr el Desafío y además el título de grupo N.

♦ **ROVIRA PRIMER VENCEDOR**
El Enduro del Segre, primera prueba del Campeonato de España de la Especialidad, ha sido vencido por Josep Rovira, piloto oficial de Gas-Gas, en dura competencia con Jordi Arcarons (KTM), que finalizó en segunda posición. El tercer clasificado fue Carlos Muntaner con una Suzuki 250.

♦ **EL PLAN DE FENOUIL**
El nuevo organizador del París-Dakar, Jean-Claude Fenouil, tiene en mente revolucionar esta carrera. Prevé en el 94 que salga, como es habitual, de París y termine en la capital francesa. Para ello atravesaría España, después recorrerían Marruecos y Mauritania por la costa, hasta llegar a Dakar. Desde aquí, ya por el interior, atravesarían de nuevo Mauritania y Argelia; tras una travesía en barco desembarcarían en Francia para llegar a París, después de recorrer un total de 12.000 kilómetros entre el 30 de diciembre del 93 y el 17 de enero del 94.

♦ **TARRÉS SIGUE EN RACHA**
Jordi Tarrés, a los mandos de la Gas-Gas, sigue mostrando un excelente estado de forma. En esta ocasión en el Trial Master de París-Bercy se anotó una importante victoria, imponiéndose ante los mejores pilotos de la especialidad. Con este triunfo, el piloto español se sitúa en la segunda posición de la clasificación de la Copa del Mundo de Trial Indoor, pero con tres resultados menos que el primer clasificado. En el Trial Indoor de París-Bercy, Marc Colomé y Amós Bilbao, volvieron a demostrar sus cualidades, finalizando en tercera y cuarta posición.

Vender

BASTA con hacer coches bellos y buenos para venderlos? La cuestión, que ya se planteaba en tiempos de mercado floreciente, se plantea ahora con mayor fuerza en momentos de crisis.

Se ha evocado mucho la guerra de precios que enfrenta a los fabricantes. Lo que se inició en el mercado norteamericano como estrategia para captar clientes potenciales, se ha comenzado a implantar en Gran Bretaña, donde los vendedores prefieren ganar un margen reducido a renunciar a una venta.

También existen las tentadoras ofertas de coches viejos de «serie especial» a un precio reducido, o a un precio normal pero con mayor equipo o regalos. Se organizan concursos, promociones, pruebas particulares, etc... Acciones todas ellas eficaces, bien es verdad, pero que no parece que vayan a tener un fuerte impacto a largo plazo. En una época en la que ya no hay malos coches, en el que se imponen límites de velocidad draconianos, el público no reacciona sólo frente a consideraciones como el precio, la calidad o la capacidad, pero lo hace esencialmente ante el servicio y la imagen, es decir el **márketing**. No basta que el coche sea bueno, tiene que ser atractivo y que suscite el deseo de compra. Cada uno se preocupa, por otra parte, de mejorar su servicio. Pero no es siempre fácil, en la medida en que los concesionarios responsables del servicio sue-

len ser una empresa independiente del fabricante. Uno puede ser bien tratado por un concesionario y menos bien por otro, con lo que no existe un «servicio específico» de cada marca. Ello conlleva la imagen de marca y en esto se suele decir que es más fácil perderla que ganarla. Por supuesto, el producto juega un papel esencial en esta materia, pero es fácilmente constatable que los clientes de hoy son mucho menos fieles. Basta recordar que Volkswagen ha pasado de ser el primer fabricante de Europa a ser el quinto en una década, o Renault que de ser sexto pasó a ser primero, o que GM, Ford o VW no se han establecido en el Sur de Europa hasta que no han presentado coches pequeños. «Nada es definitivo en esta industria», declara **Bob Eaton**, Presidente de Chrysler. Para demostrarlo, constatar cómo los japoneses se han hecho en veinte años con el 30 por ciento del mercado norteamericano y el 12 por ciento del europeo. El Escarabajo, el Dos Caballos o el Mini son algunos coches-mito. Todos los demás necesitan una imagen para imponerse. Y ello se logra a base de ofertas, calidad o victorias deportivas. Estas últimas avalaron a Audi o al Peugeot 205. Pero no parece que se cumpla en la Fórmula 1, donde los coches en nada se parecen a los de serie.



Edouard Seidler



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



**EL SABOR
DE LA AVENTURA**

GAMEL



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD



SEMANAL

MOTOR 16

GRUPO

16 de marzo 1993 Núm. 491 • 350 ptas.

OPEL CORSA

Probado a fondo

- 82 CABALLOS
- 180 KMS/H
- LOS RIVALES



00491
8 413042 641506