

F-1: PROST IMPUSO SU LEY EN SUDAFRICA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

23 de marzo 1993

Núm. 492 • 350 ptas.

E X T R A

160

P R U E B A S

• *Precios* • *Prestaciones* • *Virtudes y Defectos*



PRIMERA PRUEBA DEL SEAT IBIZA



EL DEFENSOR DEL ASEGURADO



VELA POR SUS DERECHOS, EN:



MULTINACIONAL ASEGURADORA

DEFENSOR DEL ASEGURADO DE MNA - APARTADO DE CORREOS Nº 30.189 - 08080 BARCELONA

MOTOR 16



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

Director:
 Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Picioña (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Gerri, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molit, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montaña (Pruebas); Enrique Lloren (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Padellera (Diseño); Bólen Valdehita (Cierre) y José Luis de la Vina (Náutica). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Carrichano y José M^o Ormazabal.

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

Publicidad:

Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Ros. **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 86 70. **Promoción:** 407 06 00. **Telefax:** 406 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Fax:** 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. **Tfn.** 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 28. 28037 Madrid.
Impresor: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuidor: INDISA. Rufino González, 34 Bjs. 28037 Madrid. **Teléfono:** 586 31 00.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



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

ESTAS SEMANA



22
Peugeot
605
Turbo

PUNTO DE MIRA	6
SU CASO	18
AL VOLANTE	22
Peugeot 605 Turbo	
Piaggio Porter	24
A FONDO	28
Seat Ibiza 1.8i GLX	
EXTRA PRUEBAS	36
ACTUALIDAD	126
Fiscalidad sobre el automóvil	
FUERA DE SERIE	128
Rallye de Sitges	
PRECIOS	131
DEPORTE	158
GP de Sudáfrica de	



Fórmula 1	128
Alfa 155	165
A todo gas	166
Rallye de Sitges	
FIRMA DE LA CASA	170



165
Alfa
155

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 590 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 16V 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



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

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.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



Vuelve la polémica Prost-Senna

LA **Fórmula 1** ha iniciado una nueva temporada envuelta en un caos absoluto: falta de interés, problemas federativos y de competencias, ausencia de patrocinadores, indefinición técnica y deportiva y todo tipo de males. Pero, sin embargo, tras un año de «sequía», en principio parece que va a contar con el aliciente de ver a los viejos y eternos rivales otra vez frente a frente, y no cabe duda de que



ese hecho aporta buena parte del «morbo» que los aficionados quieren ver en la fórmula reina. En efecto, tras un año de descanso, el mítico y difícil «profesor» Prost vuelve al «circo» con muy malas intenciones: ni más ni menos que volver a ser Cam-

peón del Mundo. Su retorno, en un primer momento, iba a ser fácil teniendo en cuenta las «deserciones» de Mansell y Senna, sus más acreditados rivales. Pero el brasileño, al final, ha decidido cuando menos probar su nuevo McLaren sobre el terreno, el Gran Premio de Sudáfrica disputado en Kyalami, antes de decidir si definitivamente acepta las condiciones de Ron Dennis para continuar todo el año u obligarle a aceptar las suyas, aduciendo la necesidad que tiene McLaren de contar con sus servicios. Y como no, allí se ha encontrado con Alain Prost. El resultado de la primera confrontación, cara a cara, entre ambos monstruos ya lo sabemos: el francés le ha dado una soberana lección habida cuenta de su superior material, pero Senna ha dejado claro lo que es capaz de hacer aún con un material poco probado y teóricamente inferior al de su rival... y si no, basta con fijarse en los tiempos de entrenamientos y en las primeras veinticinco vueltas de carrera. Un Senna pletórico, con más ambición que nunca, trató de demostrar a Prost que era el mejor; mientras, el francés, a pesar de su superioridad mecánica, se afanó en todo momento, aun a costa de una maniobra arriesgadísima impropia de su temperamento, en demostrarle lo contrario. Fue una lucha de las que hacen época y afición, aunque a la postre ganará el que, a la fuerza, debía ganar. Si Senna decide quedarse, el espectáculo está servido, y por qué no, la polémica que siempre ha presidido la relación entre ambos pilotos... aunque se dieran la mano en el podio.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

LOPEZ ARRIORTUA SE VA DE DETROIT

LOS crecientes y recientes rumores sobre la salida de Ignacio López de Arriortúa de General Motors se han confirmado. El ejecutivo español, vicepresidente y responsable de compras de la multinacional norteamericana, negoció su incorporación a Volkswagen como máximo responsable de producción; la respuesta de GM no se hizo esperar y la promesa de la Vicepresidencia ejecutiva para Norteamérica paralizó su marcha. Sin embargo, Arriortúa recapacitó y después de haber aceptado quedarse en la multinacional americana, que iba a hacer público su nombramiento, con una carta manuscrita presentó su dimisión. Todo hace pensar que el español, que se hubiera convertido en el hombre fuerte de GM en Estados Unidos, mantendrá su compromiso con Volkswagen.



RAPIDEZ JUDICIAL

EL Fiscal del tribunal Superior de Cataluña, Carlos Jiménez Villarejo, ha declarado que a partir de abril se llevarán a cabo juicios rápidos, en el término de 15 días, a los conductores que den positivo en el test del alcohol y también se les podrá retirar el carné en el acto, medida que ya funciona desde el 16 de febrero en Lérida. Las estadísticas demuestran que el 7,3 por ciento de los conductores que han pasado el test a raíz de accidentes, dieron positivo.



PORSCHE 911: FELIZ ANIVERSARIO

ESTE año se cumple el trigésimo aniversario de aquel deportivo diseñado por «Butzi» Ferdinand Alexander Porsche, hijo mayor del genial «Ferry» Porsche que, con el tiempo, se ha con-

vertido en el deportivo más popular de la historia del automóvil. Para conmemorar su onomástica Porsche ha sacado a la luz una serie limitada, bajo el nombre de Porsche 911 Aniversario, de 150 unidades, ba-

sada en el actual Carrera 4. Por lo tanto, dispone del motor de seis cilindros y 250 caballos de potencia y de la transmisión integral de control electrónico. Sin embargo, su carrocería azul violeta metalizada es la del modelo turbo, con vías y pasos de rueda más anchos delante y detrás pero conservando el alerón retráctil de los Carrera 2/4. El exclusivo color de la carrocería se combina perfectamente con el «vestido» de cuero gris que inunda su habitáculo, incluyendo el volante y la palanca de cambios. En esta última, una chapa metálica plateada indica el esquema de las velocidades. Los cuadrantes del tablero de instrumentos, para hacer juego con el cuero, son de color gris. Igualmente, una placa plateada situada en la bandeja trasera deja constancia de la edición limitada del 911 y de su número de serie. Por otro lado, en la tapa del compartimento motor, la cifra 911, plateada, lleva como subtítulo la frase «30 años», y esos mismos tres números mágicos «911» aparecen bordados, de manera discreta, en la parte posterior de los respaldos de los asientos.

S E M A F O R O S

La Guardia Urbana y la Sociedad Municipal de Aparcamientos de Barcelona, deberán pagar, si la propuesta del Fiscal de Medio Ambiente de Cataluña prospera, una sanción de **doscientos millones de pesetas** por responsabilidades de daños al contaminar un espacio ecológico protegido. En efecto, desde hace más de un año, un depósito cementerio de la Guardia Urbana, que además carecía de licencia, ha estado vertiendo aceites a la acequia que lleva sus aguas a la Llacuna de La Ricarda en el Prat de Llobregat. Vaya un ejemplo.

La Federación Española de Automovilismo, apoyada principalmente por el Central Hispano y Renault, ha logrado sacar adelante sus programas deportivos de promoción y formación, programas que estuvieron a punto de desaparecer tras la retirada del importante apoyo económico de Marlboro. El tesón de los hombres y mujeres que trabajan en la Federación ha impedido que las jóvenes promesas, con excelentes resultados a sus espaldas, abandonen su formación y, además, permitirá seguir creando cantera. Animo y adelante.



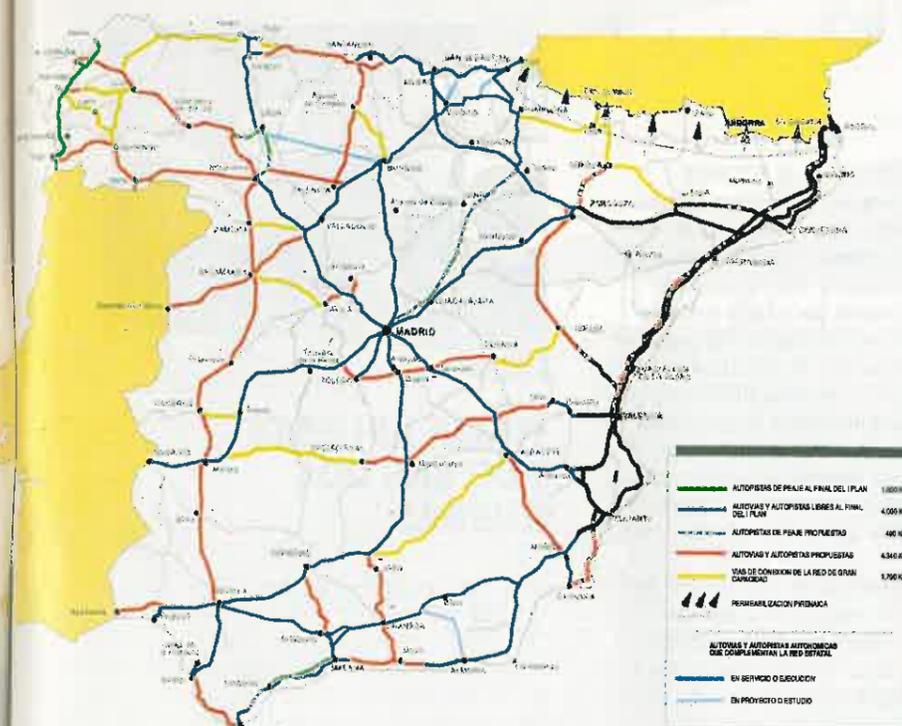
NUEVA NORMATIVA PARA LAS ITV

EL Ministerio de Industria está elaborando un nuevo decreto que regule la Inspección Técnica de Vehículos. Entre otras modificaciones, introducirá la obligatoriedad para los turismos de someterse al primer control técnico al cumplir los cuatro años, en lugar de hacerlo a los cinco, como dicta la normativa aún vigente. Esta modificación viene impuesta desde Bruselas, a través de una directiva comunitaria que establece nuevos **plazos máximos de ITV** (cuatro años para los turismos), y

que será de cumplimiento obligatorio a partir de enero de 1994, para todos los países miembros de la CE que tengan establecida su red de centros de inspección. La directiva ofrece libertad para acortar los plazos -Alemania fija el tercer año para la primera inspección- pero no para prolongarlos. En 1994 tendrán que pasar ITV los vehículos que cumplan cinco años y los que cumplan cuatro; a partir de 1995 se pasará a los 4, a los 6, a los 8 y a los 10 años y después se comenzará con inspecciones anuales.

ALBERTO AGUELO CONTINUA EN ANIACAM

LA asamblea general de Aniacam, la asociación que agrupa a los importadores de vehículos en nuestro país, ha desestimado la propuesta de dimisión de Alberto Aguelo, presidente de la agrupación desde 1990. Aguelo, consejero delegado de DAF España, se sintió obligado a presentar la renuncia de su cargo en la asociación debido al proceso de liquidación que ha emprendido la filial española del grupo holandés DAF NV, (en suspensión de pagos y con unas pérdidas acumuladas de 50.000 millones de pesetas), que también ha ordenado el **desmantelamiento** de sus activos en España y la rescisión de los contratos de los 113 trabajadores de la plantilla. Como ya informamos, DAF continuará suministrando vehículos industriales al mercado español.



LA ESPAÑA DEL 2007

EL nuevo Plan Director de Infraestructura, denominado popularmente **Plan Borrell**, centra su principal atención en el transporte terrestre. Por su volumen de inversión, 5,4 billones de pesetas (30 por ciento del total), las carreteras representan el capítulo más importante. El programa de vías de gran capacidad prevé la realización de unos 4.900 kilómetros de nuevas autopistas y autovías y 1.800 kilómetros de vías de conexión. De aprobarse en todo su conjunto, en el año 2007 España dispondrá de **10.700 kilómetros** de autovías

totales de 18 billones de pesetas para su ejecución entre 1993 y 2007, lo que representa una inversión media anual de 1,20 billones, valorada en pesetas actuales, por lo que, a todas luces, la inversión necesaria para el total de las actuaciones podría ser muy superior. No debemos olvidar que el Primer Plan de Carreteras, del que aún quedan por contratar obras por valor de 454.000 millones de pesetas, contó con un presupuesto inicial de 800.000 millones de pesetas. En siete años, la cifra se ha incrementado hasta los 2,77 billones de pesetas.

Entre la disyuntiva de construir autopistas o autovías, el plan se muestra más favorable hacia la primera opción, ya que en opinión de los expertos en política territorial, «prácticamente ninguna de las autovías que se han construido con el Primer Plan de Carreteras, tendría en su conjunto suficiente rentabilidad financiera como para que hubiera sido posible acometerla en forma de autopista de peaje».

Otro tema, y el de mayor controversia, es el de la financiación. El macroproyecto, que desde un principio ya cuenta con el rechazo de la mayoría de los partidos de la oposición, prevé unas inversiones

BREVES

◆ **PÉRDIDAS PARA VOLVO** 1992 no fue bueno para Volvo que incrementó sus pérdidas por la decisión del gobierno sueco de dejar fluctuar la corona. El fabricante cerró el peor ejercicio de su historia con unas pérdidas que superan los cincuenta mil millones de pesetas, frente a los más de 14.000 millones de pesetas que ganó en 1991.

◆ **PREVISIONES POCO ESPERANZADORAS** Según el semanario alemán *Stem*, Mercedes-Benz prevé un duro año. Los 1.100 millones de marcos -78.100 millones de pesetas- de pérdidas en 1992 podrían ser 3.000 millones de marcos -213.000 millones de pesetas- en 1993.

◆ **RENAULT CON BENEFICIOS** El Grupo Renault cerró el ejercicio del pasado año con un beneficio neto de 6.880 millones de francos -alrededor de 120.000 millones de pesetas-, cifra que supone un 64,5 por ciento de aumento sobre los resultados del año anterior. Por su parte, la rama de



automóviles ha sido el 63,6 por ciento de la facturación del Grupo, ya que en 1992 Renault batió su récord de ventas mundiales desde 1983.

◆ **EL LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE** Los responsables en materia de Transportes (Manuel Panadero, será el representante español) van a crear en Bruselas un plan conjunto para el desarrollo de una futura Política de Transportes, común a todas las áreas comunitarias.

TRES RESPUESTAS DE



ANTONIO J. ROJO
(PRESIDENTE DEL GRUPO ENA -Empresa Nacional de Autopistas)

¿Qué proyectos tiene su empresa a medio y largo plazo?

Abora tenemos en curso la construcción de la autopista entre Guisamo, en las proximidades de La Coruña, y Miño en una primera etapa, para seguir luego hasta Fene, cerca de Ferrol, lo que permitirá conectar esta comarca con las grandes capitales gallegas y, también a medio plazo, tenemos la construcción del tramo entre Vigo y Puxeiros. Para más adelante estamos hablando con el MOPT sobre la viabilidad de seguir hasta Tui para conectar con la red portuguesa. En la autopista astur-leonesa vamos a inaugurar esta primavera el segundo túnel de

Barrios y comenzar la construcción del gran túnel del Negrón para inaugurarlo en 1997. También, nuestro trabajo está orientado a sanear y consolidar el grupo en los mercados financieros internacionales para asegurar nuestra capacidad económica.

¿Cuáles han sido los logros más importantes del grupo en los últimos meses?

Cabe destacar la unión definitiva por autopista de Coruña y Vigo, cerrando con esta vía de alta capacidad el corredor más importante para Galicia que ya tiene sus cuatro grandes capitales unidas por autopista. Otro logro ha sido la notable mejora, casi 23 puntos, de nuestra cuenta de resultados, cerrando un ejercicio, el de 1992, en el que la evolución financiera del grupo ha sido muy positiva ya que se han po-

didado rebajar en un nueve por ciento los gastos financieros. Todo ello abre perspectivas buenas para el porvenir de las autopistas públicas.

¿Autopistas de peaje o autovías gratuitas?

Pienso que ambos diseños pueden coexistir. Las autopistas de peaje sólo tienen viabilidad económico-financiera en los corredores con suficiente tráfico, en tal caso una autopista es mejor que una autovía, ya que las autovías se financian de los impuestos de los ciudadanos mientras que las autopistas liberan de esa carga al presupuesto público y el pago mediante peaje se distribuye entre los usuarios a lo largo de todo el periodo concesional. En este sentido la construcción de autopistas de peaje es coherente con una política de contención del déficit público.

Tokio

Daniel Monteverde

¿COMPETENCIA DESLEAL?
El gobierno norteamericano podría iniciar acciones contra diversos constructores japoneses si se encuentran suficientes evidencias de que vendan coches en Estados Unidos a precios inferiores que en Japón. En la acusación, hecha por un senador demócrata, se dice que los precios van desde un 14,7 por ciento menos en los Lexus hasta un 29 por ciento en los familiares de Mazda, pasando por los Honda Civic y Nissan Sentra, en USA un 19 y un 23 por ciento más baratos.

9 AÑOS A LOS CFC
A finales de 1994, un año antes de lo previsto, Toyota eliminará los clorofluorocarbonos en el aire acondicionado de sus modelos. La decisión es parte del programa de Toyota para impulsar el desarrollo de vehículos con menor consumo, gases de escape más limpios y mayor utilización de componentes reciclables.

PROTOTIPO ELECTRICO
La compañía eléctrica Tohoku Electric Power presentará en septiembre el WAVE, un coche eléctrico de cuatro puertas impulsado por voltaje de níquel-hidrógeno ubicada en el maletero. El prototipo puede alcanzar los cien kilómetros por hora e incorpora un generador accionado por motor como fuente de energía adicional. La versión comercial del proyecto verá la luz en el otoño de 1994.

EXPORTACIONES JAPONESAS
Japón exportó en enero un 2,6 por ciento menos de vehículos que hace un año. Los envíos a Estados Unidos cayeron, un 19,3 por ciento, por decimotercer mes consecutivo, mientras que los destinados a la CE aumentaron un 21,6 por ciento. Según la JAMA, Asociación de Fabricantes de Automóviles de Japón, esta subida se debe a que los controles sobre el tamaño de los envíos se «aflojaron» en la CE a finales del 92.

Londres

Ian Adcock

EL NUEVO MG
La marca británica MG reaparecerá en el mercado con el lanzamiento de un nuevo modelo en 1995. Aunque Rover, la casa matriz, ha emprendido el proyecto con mucha cautela hasta tener garantizado a un

nivel mínimo su demanda, ya se conocen algunos detalles sobre este automóvil: motor de 1,3 litros basado en la mecánica de la serie K y la gran mayoría de los componentes derivados de otros modelos Rover, incluidas las suspensiones, que serán las mismas que monta la actual serie 200. Su precio rondará los 2,4 millones de pesetas.

ROLLS-ROYCE, A LA DERIVA
En 1992, Rolls-Royce registró unas pérdidas de 3.200 millones de pesetas al caer sus ventas un 20 por ciento, que acumuladas a los 4.300 millones de pesetas de 1991, han reavivado el interés de Vickers, su propietario, por encontrar un comprador para la compañía.



ITALIA APUESTA POR LAS DOS RUEDAS

LOS ciclomotores y las motos de hasta 125 centímetros cúbicos, y por supuesto las bicicletas, son los únicos vehículos privados que se salvan de la prohibición de circular por el centro de Roma, Milán, Turín y Bolonia, ciudades que han decidido tomar **drásticas medidas** ante la congestión del tráfico rodado y los problemas de medio ambiente que se le achacan a este medio de transporte.

Pero los vehículos de dos ruedas no son tan sólo la solución en estos casos aislados. Un estudio remitido por Sermoto, Asociación de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas, analiza las ventajas de los vehículos de dos ruedas que, además de contaminar menos, resultan más rápidos, económicos y fáciles de aparcar que los coches. Este estudio recoge pruebas comparativas que demuestran que en un trayecto urbano de 3,5 kilómetros, un ciclomotor invierte 7 minutos, una motocicleta 6, un automóvil 15, al igual que el metro, y un autobús 45. Además, el **coste por kilómetro** de este mismo recorrido fue de 3 pesetas para el ciclomotor, 4 para una motocicleta de cilindrada media, 12 para un automóvil y 15,7 pesetas para el autobús y metro, con billete de diez viajes. A estas ventajas se añade que ocupan una sexta parte menos que un coche en circulación y estacionamiento y, por su menor consumo y no quedar retenidos en los atascos, la contaminación que producen es mínima.

Original
BMW Teile

6 Stück

07 12 9 923 464

RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.



He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

Recambios y Accesorios Originales

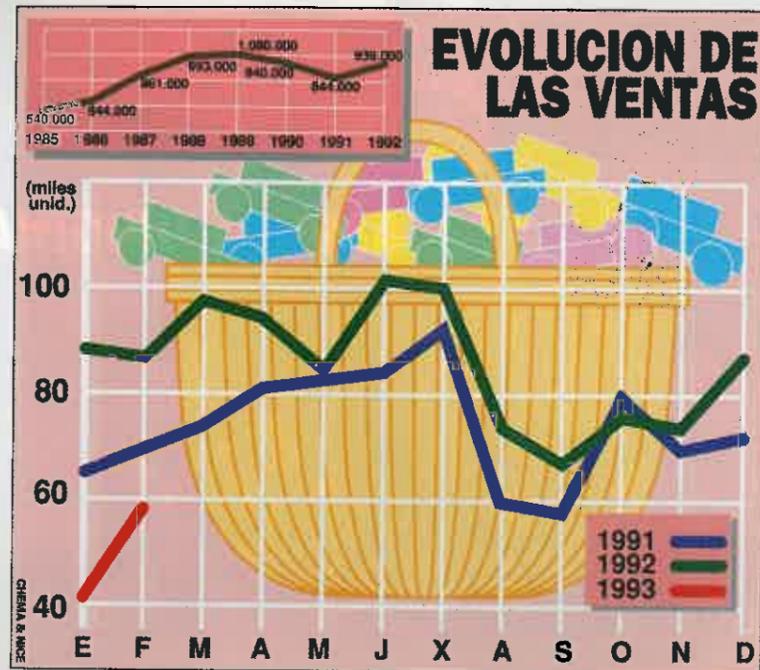


FEBRERO, NUEVA DEBACLE

Por sexto mes consecutivo, las ventas de automóviles experimentaron otro grave y espectacular descenso en febrero, al haberse vendido 58.448 unidades frente a las 87.042 que se matricularon en igual mes del año anterior, lo que representa un descenso del 32,85 por ciento. Que en sólo dos meses que van de año se hayan vendido 73.682 coches menos que en igual periodo del año anterior, sin contar con el descenso que ya se venía acumulando en los últimos meses de 1992 (con la excepción de diciembre), ya no es un problema coyuntural; es que el mercado del automóvil vuelve a sumirse en una nueva recesión, mucho más profunda que las anteriores. Los fabricantes, ante este desmoronamiento, se ven obligados a corregir a la baja, mes a mes, sus previsiones negativas porque lo que no esperaban es que la pérdida calculada para todo el año -poniéndose en lo peor 45.000 unidades-

casi se duplicase en los dos primeros meses, con todo un año por delante, sin saber lo que va a ocurrir en los siguientes y con un mercado europeo también a la baja. La pérdida acumulada es ya del 42,72 por ciento y todas las marcas, con excepción de Hyundai y Skoda, sufren importantes retrocesos. Entre las españolas las que más pierden en estos dos meses son Volkswagen, Citroën, Ford y Opel; la que menos Seat.

Del total de los coches matriculados 47.477 corresponden a turismos importados, con lo que su cuota de participa-



ción en el mercado es del 48,05 por ciento. Por otra parte, mientras el descenso de los coches importados en este periodo, con relación al año pasado, es del 35,80 por ciento, la caída de los coches de

fabricación nacional es del 47,46. El Clio sigue siendo el más vendido, quedando a continuación el R-19 y el Ibiza, por delante de tres modelos de la nueva generación, el Astra, el Toledo y el ZX.

LOS VEINTE MAS VENDIDOS EN FEBRERO

Modelo	Unidades
Renault Clio	3.972
Renault 19	3.840
Seat Ibiza	3.536
Opel Astra	3.498
Seat Toledo	3.493
Citroën ZX	3.120
Ford Fiesta	2.422
Ford Escort	2.252
Citroën AX	2.155
Peugeot 106	2.024
Peugeot 205	1.994
Volkswagen Golf	1.934
Renault 21	1.913
Peugeot 405	1.797
Ford Sierra	1.405
Opel Vectra	1.193
Ford Orion	1.185
Opel Corsa	1.173
Peugeot 309	1.122
Nissan Primera	999

VENTAS DE TURISMOS

MARCA	Febrero	%92/93	acumulado	%92/93
Fasa Renault	10.474	-34,36	17.511	-42,04
Ford	7.703	-39,23	12.425	-47,94
Seat	7.312	-16,62	12.202	-29,63
Peugeot-Talbot	7.079	-25,55	11.552	-36,48
Opel	6.242	-32,31	11.406	-44,5
Citroën	5.648	-41,41	9.873	-48,37
Volkswagen	2.753	-37,95	5.306	-50,6
Fiat	2.328	-32,95	3.522	-47,73
Nissan	1.683	18,52	2.755	-5,88
Rover	1.301	-12,8	2.198	-20,79
BMW	1.053	-39,13	1.932	-38,78
Audi	782	-54,85	1.322	-61,67
Lancia	677	-42,24	1.031	-55,56
Volvo	601	-27,68	1.032	-41,06
Mercedes	563	-67,46	939	-68,23
Hyundai	522	255,1	879	188,2
Honda	553	36,29	605	-2,1
Toyota	255	-20,31	433	-46,61
Alfa Romeo	193	-64,72	302	-73,11
Lada	161	-64,92	272	-70,27
Skoda	128	1180,1	224	1.393,3
Mazda	103	-64,48	216	-64,3
Otras	534	-47,7	871	-22,09
TOTAL	58.448	-32,85	98.808	-42,72

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 solo Volvo puede dar, con posibilidad de disponer de la tecnología TRACS (control de tracción), ABS y AIRBAG. Entra en un mundo más seguro y más limpio. Porque los nuevos Volvo de la serie 400 además de pensar en ti, cuidan y respetan el medio ambiente donde vives, por delante de la legislación más exigente. Empieza a cuidarte. Seguro que te lo mereces.

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

NUEVO MOTOR 2.0 L.



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

VOLVO
Respuesta segura.

◆ **30.000 EMPLEOS MENOS**
Según los datos que maneja Facosauto, la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción, la grave caída de las ventas de automóviles puede hacer desaparecer 30.000 empleos en los concesionarios de automóviles. Ante esta dramática situación, Facosauto exige que la administración adopte medidas para reactivar el mercado, como rebajar la facilidad que pone sobre el automóvil.

◆ **TAMBIÉN CON GAS NATURAL**
Durante tres años, cincuenta Crown Victoria circularán en Estados Unidos y Canadá impulsados por gas natural. Esta experiencia es parte del programa que Ford Motor Company, apoyada por el Instituto de Investigación del



Gas y la Southern California Gas Company, ha puesto en marcha con éxito la fabricación de un turismo americano diseñado exclusivamente para funcionar con gas natural.

◆ **CAMIONES IVECO EN COREA**
El Iveco 330, con motores de 300 y 350 caballos, se fabricará en Corea, según el reciente acuerdo firmado por la marca y la sociedad coreana Halla Engineering and Heavy Industry, uno de los principales grupos industriales de Corea con una fuerte presencia en el sector de componentes para automoción. Según lo previsto, durante este año se harán 350 unidades, cifra que irá ascendiendo hasta llegar a las mil en 1997.

AMARILLO COMO EL ORO

El multimillonario noruego, Bjorn Lyng, le puso las cosas muy difíciles a sus familiares y amigos el día de su 60 cumpleaños porque ¿qué se le puede regalar a un hombre que tiene todos los caprichos imaginables?

Finalmente, alguien tuvo una idea que valía su peso en oro: regalarle un **Rolls Royce Corniche** al que se le sustituyeron todas las piezas cromadas por un baño de oro de 24 quilates, añadiendo una espectacular tapicería en piel del rojo más brillante.

Sólo estas «modificaciones» han incrementado el precio original del



regalo de Bjorn Lyng, que circula por tierras canarias, en veinte millones de pesetas.

UN CIRCUITO PARA LA SEGURIDAD VIAL

El anuncio por parte del Ministerio de Educación de convertir la Seguridad Vial en una asignatura obligatoria a partir del próximo curso, ha sido uno de los principales argumentos para la creación de un centro de educación vial en Marbella. Se trata de un parque lúdico-deportivo de más de 60.000 metros cuadrados, donde la sociedad promotora, **Funny Cars Racing School**, ha diseñado un mini parque de atracciones como un circuito para competiciones internacionales de karting, un

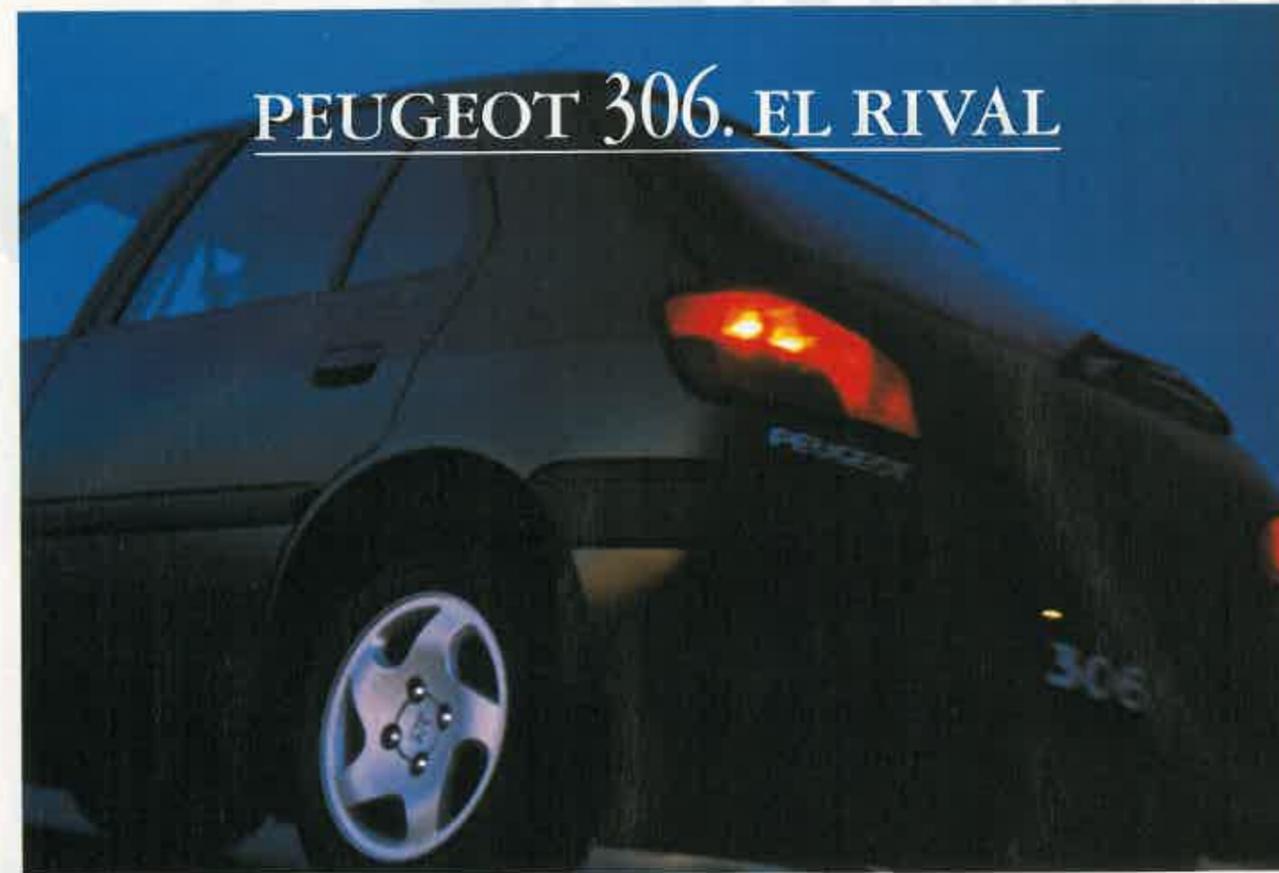
circuito permanente de autocross, de coches teledirigidos, pista para exámenes del permiso de conducir y otras actividades como guardería y parque infantil, cine de verano, anfiteatro y auditorio. El complejo, que cuenta con el apoyo municipal y de la Jefatura Provincial de Tráfico, se inaugurará en dos fases; lo primero será el centro de Educación Vial, que estará en funcionamiento a partir de septiembre y está previsto que el resto de las instalaciones se finalicen en un plazo no superior a dos años.

EVASION SOBRE RUEDAS

Bajo la tutela de Juan Porcar, el pionero del París-Dakar en nuestro país, se celebró en Barcelona el **Motor Evasión**, una manifestación atípica porque en ella los visitantes pudieron probar la multitud de posibilidades de ocio que se reunieron y cuyo denominador común era la motorización. Así, los más variados vehículos o artilugios capaces de volar, correr, navegar, deslizarse, saltar, rodar o trepar fueron protagonistas de Motor Evasión donde los más de 60.000 visitantes de esta segunda edición pudieron conducir o



admirar las mil y una facetas del ocio basadas en la libertad que produce el movimiento.



La seguridad de los que no tienen adversario. El poder de los mejor dotados. La elegancia de los que se distinguen. El equipamiento de los privilegiados. El más profundo respeto por la Naturaleza. Así nace el Peugeot 306. Un coche que por su línea, sus avances en seguridad, y sus prestaciones será querido y admirado por los más exigentes. Un coche que será temido por sus adversarios. Ha nacido el nuevo Peugeot 306. Ha nacido El Rival.

EURO RSCG



PEUGEOT 306. EL RIVAL



PEUGEOT

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



MAXIMO RESPETO POR LA NATURALEZA

para un coche deportivo: spoiler, llantas de aleación deportivos.

DISFRUTE DE LA GAMA SEAT TOLEDO DESDE 1.590.000 PTAS.

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

winterthur seguros

REPLICA DE WINTERTHUR

RESPECTO a la carta del Sr. Daniel Martín publicada el pasado día 2 de febrero en su sección, nos vemos obligados a efectuar las siguientes consideraciones: 1º Somos efectivamente aseguradores del vehículo del Sr. Daniel Martín. 2º El Sr. Martín contrató una póliza de seguro de automóvil que cubría exclusivamente la garantía de «Terceros con rotura de lunas», excluyendo expresamente las garantías de daños, defensa y reclamación de daños. De ello se deduce el error del Sr. Martín al realizar contra Winterthur unas manifestaciones que no se ajustan a la realidad. Cabe destacar que tales prestaciones las tenía contratadas con otra entidad aseguradora (con fecha 10-1-93, posterior al siniestro al que hace referencia, han sido contratadas con nuestra compañía). En ningún momento ha correspondido a Winterthur ni peritar los daños causados al vehículo, ni facilitar un vehículo de alquiler, ni adelantar la indemnización.

Posteriormente el Sr. Martín nos ha remitido la siguiente nota aclaratoria: «Reconozco que mis manifestaciones publicadas en Motor 16 no son muy precisas, al involucrar a la entidad Winterthur cuando en realidad no le correspondía a ella tratar mi accidente, debido a la falta de información por parte de las personas que me tramitaron la póliza».

Victor Jerez
Director de Comunicación
Winterthur España

ESTABILIDAD DEL ASTRA 16V

SOMOS un grupo de amigos que leemos asiduamente su revista y nos encontramos con una serie de dudas. En la revista Nº 478, en la página 8, aparece la foto de un accidente de coche y nos gustaría saber qué modelo es.

Por otro lado, tengo intención de adquirir un Opel Astra GS 16V.

¿Podemos prescindir de catalizador? ¿Iría mejor con unos neumáticos de 195-60?

Jesús Costa
Pontevedra

R.- Tras un exhaustivo sondeo por la redacción, hemos podido averiguar que el coche «abrazado a la farola» (por cierto menudo poste que ante un golpe así no se desplazó ni un milímetro) es un Saab 99 GLE de 1976 y la foto está tomada en Suecia.

En lo que respecta al Astra, sería imposible adquirirlo sin catalizador, ya que desde su lanzamiento lo ha incluido. La estabilidad del



coche, con el control electrónico de tracción de serie, no presenta demasiados problemas y tanto el aumento de la medida del neumático como la sustitución de los amortiguadores perjudicarían aspectos interesantes del coche.

RELACION VELOCIDAD / REVOLUCION

ES lineal la relación entre la velocidad y las revoluciones del motor, en un vehículo con motor de explosión y en una marcha fija? Yo sé que esto es así, pero varios amigos no piensan lo mismo. Nos hemos agarrado más de una pelotera y mantienen que hasta que no se lo corrobore un experto no se lo creerán.

Sus explicaciones son varias: uno tiene una CBR 1000 y dice que lo ha comprobado a distintos regímenes del motor y en varias mar-

chas y que no se cumple ni por casualidad. Otro dice que si el motor de su coche entrega la máxima potencia a 6.500 rpm ¿cómo va a correr más el coche a 7.000 rpm. si el motor está dando menos potencia?

Javier López-Barajas
Madrid

R.- Teóricamente, y en la práctica habitualmente, la relación entre la velocidad y el número de revoluciones del motor es lineal. Es decir, que si en cinco a 1.000 rpm. un vehículo circula a 34 Km/h, a 2.000 rpm, circulará a 68 Km/h, a 3.000 a 102 y así sucesivamente. Algunos condicionantes pueden alterar mínimamente esta relación pero no es lo normal. Y, por supuesto, el margen de error del velocímetro (en algunos casos hasta un 10 por ciento) puede engañar a cualquiera. A 7.000 rpm. sí es posible que el coche alcance más velocidad (puede ir incluso cuesta abajo) pero ya no dispondrá de capacidad de aceleración.

TELEVISION Y LA F-1

VOLVEMOS a las andadas. No ha hecho más que comenzar la temporada en la Fórmula reina, la F-1, y Televisión Española nos vuelve a privar de los momentos más interesantes con la excusa de transmitir un partido de baloncesto de los «normalitos». TVE mandó a una persona a la que apenas se la oía debido al «sonido telefónico» y que apenas contó cosas que no supiésemos viendo la carrera. Eurosport (para los de las Parabólicas) transmitió la primera carrera del mundial de F-1 íntegra, con comentarios naturales, acertados y hasta divertidos de John Watson. ¿Cuándo haremos las cosas como es debido?

Carlos Españolto
Madrid



VOYAGER. EL MAS VENDIDO DEL MUNDO EN SU CLASE, AHORA TURBO DIESEL

Más de 3,5 millones de unidades ven-

CHRYSLER VOYAGER DESDE 2.822.375 Ptas.*

equipamiento de su categoría que incluye de serie Air-



capacidad homologada para siete

adultos. Con la más



amplia garantía: 3 años o

110.000 km. Chrysler Voya-

ger. Por algo es el más vendido del mundo.



didias en todo el mundo demuestran el

éxito del Chrysler Voyager. Un éxito

que se amplía con el Voyager Turbo

Diesel. Así, la gama Voyager se compone

ahora de 7 modelos. Con el mayor

bag en el volante. Con unas dimensio-

nes exteriores similares a una berlina y

Modelo	Cilindros	Nº Cilindros	Tracción	Longitud
VOYAGER SE	2.501	4	DEL	4,52
VOYAGER SE	3.301	6	DEL	4,52
VOYAGER SE TURBO DIESEL	2.499	4	DEL	4,52
VOYAGER LE	3.301	6	DEL	4,52
VOYAGER LE AWD	3.301	6	Integral	4,52
GRAND VOYAGER SE	3.301	6	DEL	4,90
GRAND VOYAGER LE	3.301	6	DEL	4,90

*IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos.



RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN ESPAÑA

• ALAVA (945) Vitoria: AUTO ABENDAÑO, S.A. 28 71 52 • ALBACETE (967) TALLERES CHINARES, S.A. 52 21 39 • ALICANTE (96) SERVICIO DEL MOTOR, S.A. (SEMOSA) 528 31 22 • ALMERIA (951) DISTRIBUCION DE TURISMO, S.A. (DITURSA) 25 71 44 • AVILA (918) MOTORISYS, S.A. 25 40 57/22 20 99 • BADAJOZ (924) VEHICULOS INDUSTRIALES CABRERA, S.A. (VEHCASA) 24 55 40. Villanueva de la Serena: (VEHCASA) 84 32 61 • BALEARES (971) Palma de Mallorca: WORLD CARS, S.A. 46 32 58. Ibiza: PITUSAS CARS, S.L. 19 04 98 • BARCELONA (93) TALLERES TODAUTO, S.A. 231 44 74/231 57 57. LLASAS MOTOR, S.A. 410 76 77/491 51 55. Granollers: PENYA STAR, S.A. 870 64 62. Mataró: MARBESOR 799 64 61. Sabadell: CURAT, S.A. 712 22 39 • BURGOS (947) BRUMOTOR, S.L. 48 19 16 • CACERES (927) VEHCASA 21 28 98 • CANARIAS (928) Las Palmas: VEHCASA 27 30 13. (922) Santa Cruz de Tenerife: VEHCASA 22 92 79 • CASTELLON (964) COMAUTO SPORT, S.A. 25 05 31 • CIUDAD REAL (926) VDA. DE ALEJANDRO GARCIA GOMEZ, S.A. 25 49 58. Valdepeñas: (AUTOVAL) 32 31 08 • CORDOBA (957) COMERCIAL ROCH, S.A. 29 40 66/49 13 33 • CORUNA (LA) (981) Santiago de Compostela: TALLERES CASTRO, S.L. 59 14 00 • GERONA (972) TECNICAMER, S.L. 21 72 50 • GRANADA (958) Santafé: AUTOBAEZ, S.A.L. 44 27 58. Matrit: AUTOBAEZ, S.A.L. 60 30 11. USA MOTOR, S.L. 20 31 09 • GUADALAJARA (911) ALGENSA 23 19 11 • HUELVA (955) ONUMOVIL, S.A. 23 50 12 • JAEN (953) YANKEE MOTORS, S.L. 26 08 20 • LEON (987) BELTRAN AUTOMOVILES, C.B. 22 54 00 • LERIDA (973) MAXI MOTOR, S.A. 21 03 13 • LUGO (982) ABC AUTOMOTRIZ, S.A. 20 20 00 • MADRID (91) ROLE, S.A. (INASCAR) 542 66 36/399 44 62/594 42 93. Majadahonda: ROLE, S.A. (INASCAR) 634 44 80 • MALAGA (952) CARS MALAGA, S.A. 31 66 00 • MURCIA (968) CARUELAS MOTOR, S.L. 20 04 90 • NAVARRA (948) Pamplona: NAVARRA MOTOR, S.A. 17 41 07/13 17 00 • OVIEDO (981) PRINCIPALITO, S.A. 528 34 31. Collado (Oviedo): PRINCIPALITO, S.A. 579 35 67. Gijón: PRINCIPALITO, S.A. 516 10 82 • BILBAO (LA) (941) Igoño: AUTOMOVILES VERA DE REY, S.A. 20 86 05/20 68 27 • SALAMANCA (923) Villaveja de la Reina: AUTOMOVILES GACPRE, S.A. 22 22 14 • SANTANDER (942) BRIO MOTOR, S.A. 36 23 67. Maliaño (Santander): BRIO MOTOR, S.A. 32 11 35 • SEGOVIA (911) GUADAMOTOR, S.L. 43 22 61 • SEVILLA (95) AGROTRACTOR SEVILLA, S.A. 467 19 00. DISLER, S.A. 452 44 00 • SORIA (975) INDUSTRIAS AGRARIAS SORIANAS, S.L. (INASO) S.L. 23 12 56 • TARRAGONA (977) Reus: TRANSTURBO, S.A. 34 06 04 • VALENCIA (96) SELGAS, S.A. 385 69 01. AUPESA 369 00 06/347 98 77 • VALLADOLID (983) NUEVO AUTO SPORT, S.A. 37 48 87/47 41 00 • VIZCAYA (94) Erandio: ALFAVI, S.A. 467 60 00 • ZAMORA (988) BASILIO PERAL, S.L. 51 26 70. Benavente: BASILIO PERAL, S.L. 63 07 69 • ZARAGOZA (976) AUTOMOVILES SAGASTA, S.A. 27 29 96/41 54 35.

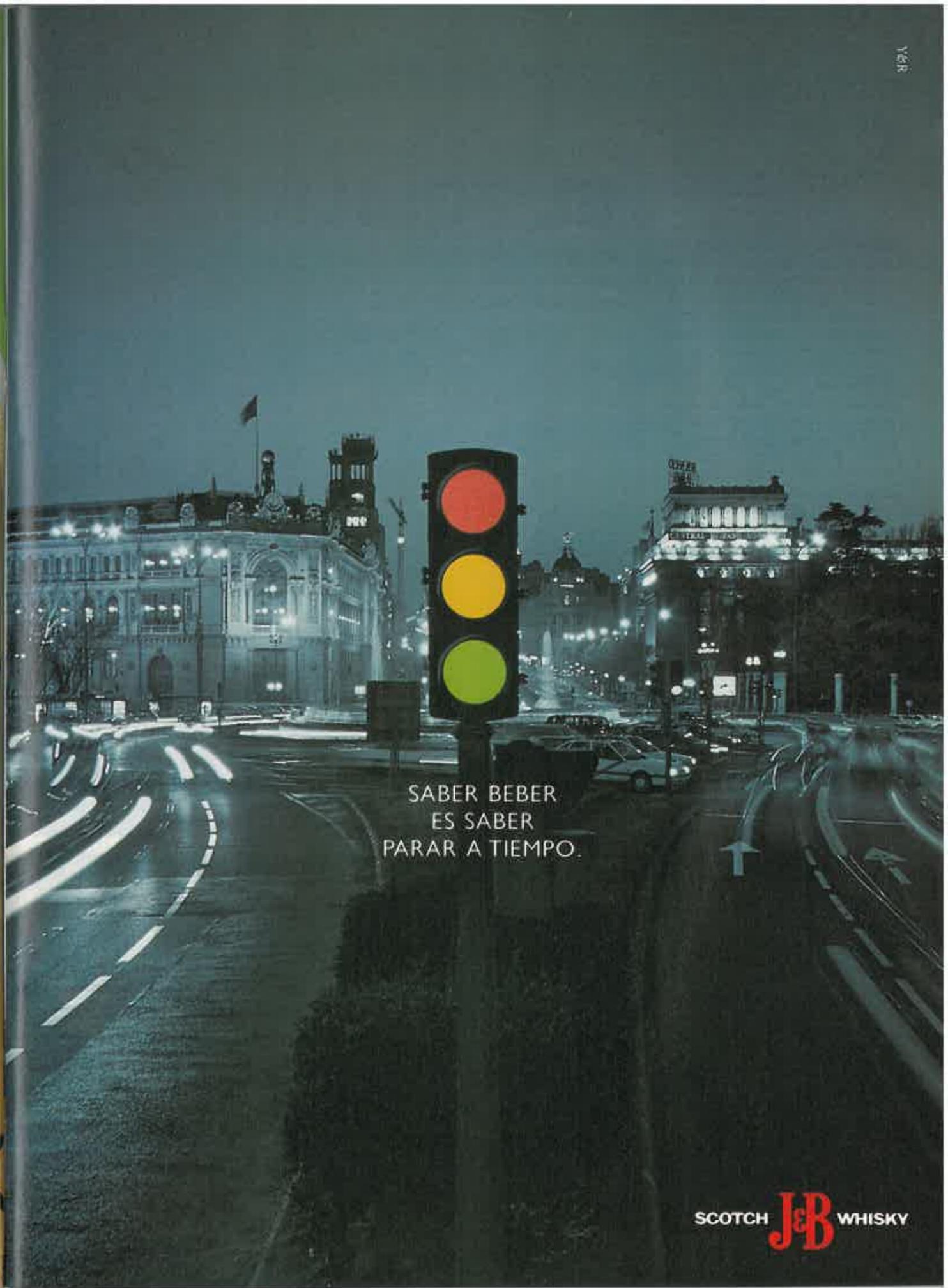


BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE

BLEND OF THE PUR D SCOTCH WHISK

STILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



SABER BEBER
ES SABER
PARAR A TIEMPO.

SCOTCH **J&B** WHISKY

CON la aparición de los modelos Turbo, las grandes berlinas de Peugeot alcanzan un equilibrio en su gama que antes no tenían, por cuanto se pasaba del motor de 130 caballos al de 175. Ahora, con la adopción de la sobrealimentación en el motor de cuatro cilindros y dos litros, se cuenta con un perfecto escalonamiento, al contar con una potencia de 145 caballos; teniendo en cuenta, al mismo tiempo, que el motor básico (atmosférico) -al recibir catalizador- pierde ocho caballos para quedarse en 122; lo que da lugar a la versión SLi, la básica en la gama y que por empaque, equipamiento (cuenta con aire acondicionado de serie) y precio (3.067.000 pesetas) sirve de eslabón para aquellos usuarios que quieran pasar del segmento medio-alto al segmento superior en las condiciones más favorables.

Peugeot 605 Turbo EL EQUILIBRIO

Dos nuevos modelos pasan a engrosar la gran familia 605, esta vez equipados con un mismo motor turbo cuya potencia les sitúa en el centro de la gama. El equilibrio entre prestaciones, comportamiento y acabado les define.



EL MÁS PEQUEÑO
Bajo la denominación SLi, se vende ya el modelo más pequeño de la gama 605.

Los nuevos modelos Turbo, que responden a las denominaciones SRti y SVti atendiendo a su nivel de acabado. A este respecto la primera versión sustituye a la versión SR atmosférica, mientras que la segunda se equipara con la versión VR 3.0. Pero lo más importante en ellos es su nuevo motor, que parte de la base del motor de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada que, además de la inyección multipunto, cuenta con un turbo Garrett dotado de válvula de descarga e intercambiador de calor. Este nuevo motor, además de los 145 caballos de potencia que logra, obtiene un valor de par motor muy interesante -23 mkg.- desde las 2.200 revoluciones para primar la progresividad a regímenes bajo y medio. Ya conocido



DOS NIVELES DE ACABADO PARA LOS TURBO
Los nuevos modelos turbo del Peugeot 605 se presentan en dos niveles de acabado: SR y VR. De ellos, el segundo es el mejor equipado, asimilándose al equipamiento disponible en la versión VR 3.0.



PROGRESIVIDAD POR ENCIMA DE TODO
El motor de cuatro cilindros y dos litros recibe, para su alimentación, la ayuda de un turbo Garrett con intercambiador de calor. Su potencia es de 145 caballos.

en el Citroën XM, en el Peugeot 605 cumple su función con brillantez. Efectivamente, el motor ofrece un rendimiento sobresaliente en cuanto a progresividad y sus niveles de potencia le confieren unas prestaciones muy interesantes con unos niveles de consumo muy ajustados. Gracias a un cambio de marchas manual de cinco velocidades de desarrollos muy logrados, los Peugeot 605 SRti y SVti resultan fáciles de conducir y cuentan con un compor-

FICHA TECNICA



605 SR/SVti	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyec. electr. y Turbo
Compresión	8,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	145 cv/4.400 a 6.200
Par máximo / r.p.m.	23 mkg./2.200 a 4.400
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	12
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.430
Largo/ancho/alto (mm)	4.720/1.800/1.420
Capacidad del depósito (l)	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	210
Consumo Urbano (l/100 km)	12,7
A 90 km/h (l/100 km)	7,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,9

tamiento sobresaliente gracias a la bondad de su chasis. En cuanto a otras consideraciones, disfrutan de una gran amplitud interior, unos niveles de confort propios de un coche de representación y un equipamiento muy completo, en el que no falta el aire acondicionado con regulación automática de temperatura. Mientras el antibloqueo de frenos es opcional en el SRti, es de serie en el VRti; que además puede disponer, como opción, de un paquete de seguridad compuesto por *airbag* para el conductor y cinturones de lanteros con pretensor pirotécnico.

Estas nuevas versiones turbo del Peugeot 605 se comercializarán a finales de este mes y sus precios todavía no han sido comunicados. ○

M. Doménech

Piaggio Porter

LOS PEQUEÑOS DEL TRANSPORTE

El Piaggio Porter representa un nuevo tipo de vehículo comercial para el transporte ligero. La fabricación de este simpático modelo se lleva a cabo en Pontedera (Pisa) por una sociedad constituida por Piaggio y Daihatsu. El vehículo es un tracción trasera con motor de 993 cc. alimentado por un carburador monocuerpo, y proyectado para el transporte de personas y mercancías. Es por tanto un compañero de trabajo ideal para un importante sector de clientes que desarrollan su propia actividad industrial.

El Porter nace con tres versiones distintas: Furgón, con un volumen de carga de 3 metros cúbicos. Combinado, con superficies acristaladas para el transporte de mercancías y personas, y Pick up, un autocamión pensado para transportar cargas voluminosas. Sin duda, la versatilidad del Piaggio Porter nace con el fin de solucionar las exigencias del transporte en el ámbito urbano. En efecto, el Porter donde más a gusto se encuentra es en los centros históricos más angostos de las grandes ciudades, gracias a su reducido radio de giro que

es de sólo 3,7 metros, y llega con facilidad y agilidad a lugares y por recorridos por los que otros muchos no pueden acceder.

En la parte mecánica destaca el motor Daihatsu, un tres cilindros en línea con 45 caballos de potencia a 5.300 rpm, que alcanza el par máximo a 3.300 vueltas. Un propulsor que engaña a primera vista, ya que ofrece un funcionamiento elástico y recupera perfectamente en las marchas largas. La colocación del motor bajo los asientos delanteros es otra de las novedades y con ello se consigue aprovechar mejor el espacio interior. La calidad de los acabados y el equipamiento son otra de las bazas que jugará el Porter.

La comercialización del nuevo Piaggio está previsto que se inicie de manera inmediata, con garantía de tres años o 60.000 kilómetros. Su precio rondará 1.050.000 pesetas, lo que indudablemente será otra de las bazas con las que contará en nuestro país.

Antonio Montañés.



FICHA TECNICA

PIAGGIO PORTER

Motor: Delantero transversal de tres cilindros en línea. Dos válvulas por cilindro. **Cilindrada:** 993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera: 73 mm. **Compresión:** 9,1 a 1. **Potencia máxima:** 45 CV (33 kW) a 5.300 rpm. **Par máximo:** 12,9 mkg (175 Nm) a 3.500 rpm. **Alimentación:** Carburador monocuerpo. **Combustible:** Gasolina 97 octanos. Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambio de cinco marchas. **Embrague:** Mecánico en seco. **Dirección:** De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre ejes: 3,2 vueltas. **Diámetro de giro:** 3,7 metros. Velocidad máxima: 116 kilómetros por hora.



Italo-Japonesa. Pequeña por fuera pero grande en cualidades. Con un pequeño motor de tres cilindros la economía será uno de sus puntos fuertes.

NUEVO ROVER SERIE 200 COUPE

SUPERA SU PROPIO NOMBRE

Superior en todo. Así son los nuevos Rover 200 Coupe. Insuperables. Por su poderoso motor 1.6, TWIN CAM 16 V, de 122 CV, o la versión con motor 2.0 de 200 CV del Rover 220 Turbo Coupe, el coche más potente jamás construido por Rover. Impecables. Por su diseño deportivo, que destaca en la carretera. Ingeniosos. Por su techo acristalado desmontable, para que se sienta como en un convertible en cuestión de minutos. Incomparables. Por su confortable interior y su completo equipamiento, que incluye dirección asistida, llantas de aleación, volante regulable en altura y sistema de alarma ultrasónico. Y es que todo en los nuevos Rover 200 Coupe posee el perfecto acabado y el estilo de Rover. Siempre inconfundible. Desde 2.595.000 pts.*



NUEVO ROVER SERIE 200 COUPE

SOBRE TODO ES UN ROVER.

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

Audi 80



GAMA AUDI 80: AUDI 80 2.0 115 CV AUDI 80 2.3 133 CV AUDI 80 1.6 150 CV AUDI 80 2.6 AUTOMATICO 150 CV AUDI 80 2.8 174 CV AUDI 80 2.8 QUATTRO 174 CV AUDI 80 TDI 90 CV.

Felicidades a todos los que saben lo que quieren y lo consiguen.

Quien conduce un Audi 80 tiene las ideas muy claras. Desea exclusividad. Y una visión del diseño que combine con éxito elegancia de líneas y el más puro estilo deportivo. Busca potencia. Y la encuentra en motorizaciones de hasta 174 CV. Exige los más avanzados sistemas de seguridad. Ambiciona espacio. Así como un refinamiento, un confort y unos acabados tan concienzudos que le aseguran

que la decisión que ha tomado al elegir un Audi 80 es la mejor. Y necesita saber que la tecnología que lleva entre manos, es de vanguardia. Un Audi 80 es para aquellos que saben muy bien lo que quieren y se proponen conseguirlo. A todos ellos, felicidades.



A la vanguardia de la técnica

A FONDO

Seat Ibiza 1.8i GLX

NUESTRO PEQUEÑO GOLF

Quien se haya sentado al volante de un Volkswagen, ya sea Passat, Golf, Corrado o incluso quien conozca de cerca un Seat Toledo podrá imaginar fácilmente las sensaciones que se experimentan al volante del nuevo Seat Ibiza. Un pequeño Golf fabricado en España por Seat.



VIRTUDES

Calidad de acabado
Comportamiento noble
Línea moderna y atractiva

SEAT IBIZA 1.8i GLX
PRECIO APROX: 1.670.000

Rumorosidad mecánica
Manejo del cambio
ABS no ofrecido ni en opción

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

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: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro cilindro: 81,0 mm. Carrera: 86,4 mm. Relación de compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 90 CV(65 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,0 km/h

DIRECCION

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

FRENOS

Delanteros: Discos (239 mm). Posteriores: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de brazos longitudinales interconectados, cojinetes autoalineantes, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 6J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.055 kilogramos. Depósito de combustible: 47 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,2 km/h de promedio	8,8
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,4
En conducción rápida	12,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	10,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	530

A FONDO

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

COMO UN GOLF
El Ibiza 1.8i GLX se comporta como un Golf de motorización equivalente. Sus reacciones son nobles y su amortiguación cómoda aunque la ausencia de barra estabilizadora en el tren trasero implica algunas inclinaciones no deseadas en la carrocería.



PARA lo bueno y también para lo menos bueno, la chispa que ha encendido la gran fábrica de Martorell (244.500 millones de pesetas invertidas), la nueva criatura de la firma española, tiene mucho más de Volkswagen que de Seat. Esto no es ninguna novedad si analizamos la trayectoria del matrimonio hispano-alemán. Lógicamente, la fiabilidad, la calidad y la efectividad de una serie de componentes han prevalecido sobre el resto. Y como no podía ser menos, nos encontramos ante un pequeño Golf llamado Ibiza y firmado por Seat. En cualquier caso, da gusto adentrarse en el nuevo modelo. En acabado se mejora el nivel conseguido para su hermano mayor el



Toledo, se nota el buen hacer de la nueva fábrica, pero la sensación es prácticamente idéntica. Una sensación de solidez que nada tiene que ver con la transmitida por el anterior Ibiza. El Ibiza del 93 no es una remodelación profunda del primer modelo,

se trata de un coche completamente nuevo con un chasis también específico y tremendamente rígido. En este sentido, Hans-Jürgen Belfuss, padre de la nueva plataforma, nos transmitía con orgullo lo satisfechos que estaban del trabajo realizado: «Hemos trabajado a fondo sobre las soluciones del Golf, incidiendo mucho en la rigidez estructural y la seguridad, y estamos orgullosos del resultado». Lo cierto es que tras recorrer con el coche más de 1.000 kilómetros en todo tipo de condiciones, nuestra opinión coincide en lo básico con la del técnico alemán. El coche es cómodo y las reacciones progresivas, un comportamiento muy similar al Golf de VW. El conjunto elástico absorbe bien las irregularidades y aporta un aplomo muy valioso, sin embargo la carrocería tiende a inclinarse en las curvas más cerradas. La estabilizadora trasera no se incluye en esta versión para no perjudicar con reacciones más

GIUGIARO
Diseñó el Ibiza en colaboración con el centro de diseño de Seat en Martorell.

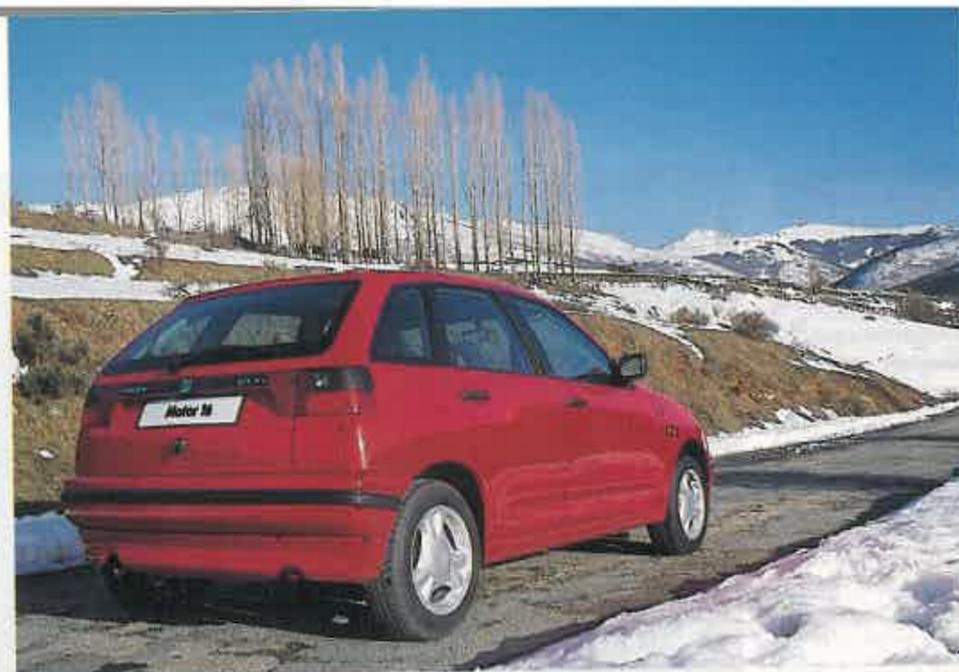
bruscas a un usuario básicamente turístico, pero a nuestro gusto no habría estado de más en un grosor adecuado. El eje posterior de efecto direccional se hereda también de VW y, por su sencillez, transmite menos sensación de efectividad al conductor que los utilizados por Citroën.

Se ha enterrado definitivamente el sistema de ballesta trasera transversal que, aunque eficaz, restaba demasiado espacio al maletero. Ahora, aunque los anclajes de los amortiguadores invaden algo más el espacio reservado para equipaje, lo cierto es que se ha ganado en profundidad lo suficiente como para integrar una rueda de repuesto de emergencia bajo el plano de carga y ganar además

35 litros suplementarios en relación al maletero del Ibiza anterior.

Aunque el tamaño del coche ha aumentado considerablemente en todos los aspectos, no se aprecian diferencias reseñables en la habitabilidad, salvo que se ha aumentado la altura al techo en las plazas traseras. De cualquier manera ésta se mantiene crítica para los más altos. En general el Ibiza continúa gozando de un habitáculo razonable con un acceso bueno a las plazas traseras y el segundo maletero (detrás del Peugeot 205) con más capacidad ¿de su categoría?, esto no está del todo claro. Para situar en el mercado al nuevo Ibiza diremos que se queda por tamaño a tan solo 14 centímetros del Fiat Tipo y a 8 del

actual Lancia Delta, y deja 7 centímetros por detrás al más grande de la categoría inferior, al Ford Fiesta. Mientras unas marcas apuestan por los microcoches, otras como Seat prefieren desmarcarse de un segmento tan competido como el de los utilitarios. Lo de obtener a cambio del mismo dinero más centímetros de coche debe de ser rentable, desde luego, en presencia se gana. Pero, aunque fuese más pequeño, el nuevo Ibiza no pasaría desapercibido. La cintura alta, el frontal aerodinámico, la trasera, conforman una silueta diferente. La visibilidad es óptima en todas direcciones. Los limpiaparabrisas (dos delanteros y uno trasero) apenas invaden el campo de visión, aunque no limpien bien



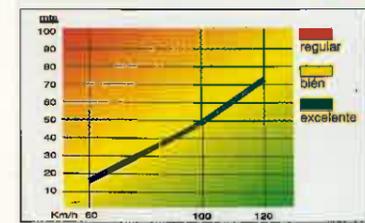
CINTURA ALTA
La línea de cintura alta permite obtener un perfil agresivo sin perjudicar en este caso la visibilidad o la habitabilidad.



PRESTACIONES

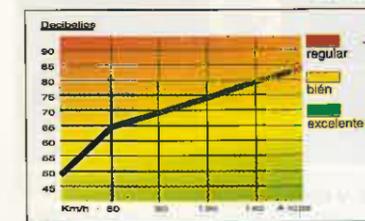
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	172
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,4
1.000 m salida parada	34,3
De 0 a 100 km/h	12,3
Recorriendo (metros)	209
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,5
recorriendo (metros)	323
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,1
recorriendo (metros)	421

FRENOS



A 60 Km/h:	15,7
A 100 Km/h:	48,9
A 120 Km/h:	72,1

SONORIDAD



Al ralentí:	48,5
A 60 Km/h:	64,9
A 90 Km/h:	67,9
A 120 Km/h:	73,4
A 140K m/h:	79,2
A Tope:	83,2

DATOS DEL COMPRADOR

SEAT IBIZA 1.8 I GLX

SEAT Fabricante: Seat S.A., Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 946 puntos de asistencia en toda España.



OTRA COSA
En relación con el anterior Ibiza, las cosas han mejorado notablemente. La mano de Volkswagen y el buen hacer de Martorell han dado sus frutos. Los asientos son duros, tipo alemán, y en habitabilidad se mantienen unas cotas interesantes.

CONOCIDO Y FIABLE
El motor es de origen Volkswagen y se ha montado con éxito en el toda la gama alemana y también en el Toledo de Seat. Es agradable y suave pero decepciona en aceleración. El consumo se mantiene en cifras muy ajustadas.



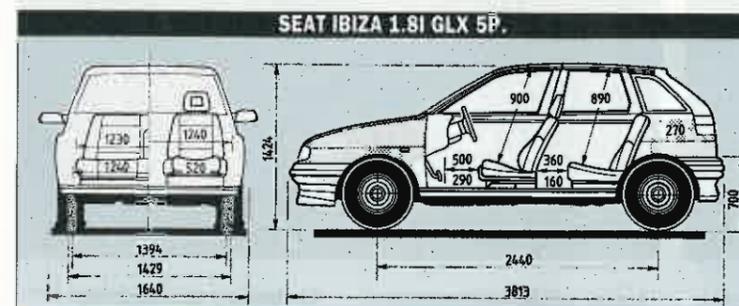
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Un punto importante a su favor es que la dirección asistida es de serie.
- ▲ El Eurobag formará parte del equipamiento opcional a partir del segundo semestre de este año.
- ▲ El acabado y la calidad.

EN CONTRA

- ▼ No se entiende que el asiento posterior partido sea opcional incluso en las versiones altas de gama.
- ▼ El ABS tampoco se ofrece en esta versión, ni siquiera en opción.
- ▼ La rueda de emergencia.



superados los 130 Km/h, y la postura ideal en el puesto de conducción, al menos con dos elementos opcionales como el volante y los asientos regulables, se alcanza en segundos.

Los interiores están en general bien resueltos y el color anaranjado de las esferas proporciona un toque deportivo que le viene al pelo. A los modelos dotados de aire acondicionado se les condena, como ya ocurre en los Golf y Toledo, una de las guanteras y se reduce la capacidad de la otra. Por otro lado, el sistema obliga, cuando no se utiliza el acondicionador, a conectar el ventilador si se quiere que entre aire

del exterior. El toque alemán vuelve a aparecer en los asientos, más firmes incluso que los del Golf, algo que agradecerán aquellos que pasen muchas horas al volante. Otro elemento que llama poderosamente la atención son los asideros de las puertas, aparatosos y antiestéticos, pero sin duda, muy prácticos.

En el apartado mecánico Porsche deja de estar presente bajo el capó aunque todo es más o menos conocido, desde el motor o el cambio, utilizados en toda la gama Volkswagen y en los Toledo, hasta la dirección o los frenos. El motor de 1,8 litros y 90 ca-

APARATOSO PERO PRÁCTICO
El nuevo asidero facilita el cierre de la puerta y sirve de sujeción en marcha.



MÁS VOLUMEN
La nueva suspensión ha permitido ganar en volumen de carga y alojar bajo el plano del maletero una rueda de emergencia. A las limitaciones del sistema hay que añadir la incomodidad de vaciar el maletero para cambiarla. En cualquier caso es una tendencia de todos los fabricantes.

ballos tiene un funcionamiento agradable pero sin la brillantez de otros propulsores. Las cifras reales proporcionadas por nuestro Correvit nos confirman las impresiones al volante, el coche no anda lo esperado y sin embargo, no dejan de ser razonables, sobre todo las recuperaciones. Al coche le cuesta alcanzar la velocidad máxima y en aceleración muestra cierta pereza para subir de vueltas y una sonoridad elevada. Globalmente mejora las cifras de sus hermanos el Golf y el Toledo. Mejora las del primero gracias a los desarrollos, muy largos en el VW, y las del segundo por el peso de la berlina, pero queda lejos de rivales más reales como el nuevo Corsa 1.4 o el Fiesta 16V, equivalente por precio. En cambio se muestra decididamente parco en consumos con una cifra interesantísima de gasto en ciudad de 8,8 litros a los 100 kilómetros y una media de 8,1 que deja en evidencia a otros vehículos del estilo.

La dirección asistida es muy suave en ciudad y lógica en carretera y obviamente se agradece que sea de serie por el protagonismo que ha alcanzado en la conducción. Sin embargo, el cambio, aunque suave de funcionamiento, cuenta con holguras innecesarias que restan rapidez y precisión de funcionamiento, sobre todo cuando el recorrido y el ritmo de marcha obligan a utilizarlo con frecuencia y rapidez.

Aunque no se entiende el planteamiento inicial del equipo opcional, en el que sólo se ofrece el ABS para el GT, teniendo en todos que pagar aparte por el respaldo partido, la verdad es que el nuevo Ibiza cuenta con buenos argumentos para heredar los éxitos que, incluso en la actualidad, cosecha el «jubilado».

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

El precio oficial del Ibiza de nuestra prueba, la versión GLX con motor 1.6i, se aproxima a 1.670.000 pesetas con un margen de error de, más o menos, 25.000 pesetas. Si esta cifra se mantuviese habría que hablar de un precio competitivo, por cuanto a igualdad de equipamiento sus más directos rivales cuestan más. ¿Pero realmente cuáles son sus rivales? El más grande de los considerados utiliza-

rios, es el Ford Fiesta que a pesar de todo se queda a 7 centímetros del nuevo Ibiza. Hemos incluido pues rivales de dos segmentos diferentes, por un lado los tres modelos más vendidos del segmento de los cuatro metros, que son el Citroën ZX, el Opel Astra y el Renault 19. Y por otro, los tres modelos de más éxito entre el público en el segmento de los pequeños: El recién llegado Corsa de Opel, el

CITROEN ZX 5P. 1.6I AURA



Precio: 1.502.007 pesetas.
Cilindrada: 1.599 c.c.
Potencia: 88 CV a 6.400 rpm. Par: 13,3 mKg. a 3.000 rpm. Velocidad máxima: 174 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 12,1 seg.
Consumo medio: 10,4l./100 km. Peso: 995 kg. Volumen del maletero: 325 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.070/1.700/1.400.

Por equipamiento y potencia es la versión del ZX que rivalizaría con el Ibiza 1.6i GLX y se va bastante de precio. En prestaciones ambos modelos quedan emparejados. Sin embargo, si equiparlo, tanto en el habitáculo como en el maletero, es mucho mayor. Docientas mil pesetas cuesta tener más stilo.

OPEL ASTRA 1.6 5P GLS



Precio: 1.065.000 pesetas.
Cilindrada: 1.599 c.c.
Potencia: 100 CV a 5.300 rpm. Par: 12,7 mKg. a 3.400 rpm. Velocidad máxima: 189 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,4 seg.
Consumo medio: 9,4 l./100 km. Peso: 980 kg. Volumen del maletero: 380 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 4.000/1.580/1.410.

El diseño y la calidad de acabados junto con un consumo muy razonable para esta mecánica conforman los mejores lazos del Astra, un modelo que a igualdad de equipamiento de serie, también se acerca en precio en relación a nuestro Ibiza. En este caso el Seat se enfrenta a la mejor mecánica a ese nivel.

OPEL CORSA 1.4 SI



Precio aprox.: 1.450.000 pesetas. Cilindrada: 1.396 c.c.
Potencia: 82 CV a 5.000 rpm. Par: 17,3 mKg. a 5.300 rpm. Velocidad máxima: 179,8 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,9 seg.
Consumo medio: 7,9 l./100 km. Peso: 990 kg. Volumen del maletero: 260 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 3.720/1.600/1.420.

Con una línea muy acertada y un motor extraordinario el nuevo Corsa se interpondrá con fuerza en el camino entre el Ibiza y el comprador. El tamaño del Seat le permite conservar una mejor habitabilidad y un superior maletero. En acabado van a la par, así como en precio a igualdad de equipamiento. La lucha promete ser fuerte.

FORD FIESTA MANGO 1.8 16V.



Precio: 1.642.000 pesetas.
Cilindrada: 1.796 c.c.
Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Par: 15,8 mKg. a 4.000 rpm. Velocidad máxima: 182 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 10,2 seg.
Consumo medio: 9,8 l./100 km. Peso: 920 kg. Volumen del maletero: 104 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 3.904/1.600/1.326.

Se trata de uno de los más directos rivales, por precio, tamaño y características. El motor 2 es lo mejor que le podía pasar al Ford porque arrasa en prestaciones. El Ibiza lo supera en habitabilidad, agilidad y equipamiento, ya que el Ford no puede llevar ni dirección asistida, ni aire acondicionado.

Renault Clio y el Ford Fiesta. El que Seat sitúa al nuevo Ibiza, por precio, más cerca de los pequeños que de los grandes, obviamente le beneficia por cuanto nos dan más coche por el mismo precio. Sin embargo, siempre se puede uno plantear la duda de pagar un poco más (200.000 más de media) y a costa de prescindir de algunos elementos, adquirir un vehículo de dimensiones algo más grandes.

RENAULT 19 RT 1.8 5P.



Precio: 1.960.000 pesetas.
Cilindrada: 1.794 c.c.
Potencia: 95 CV a 5.750 rpm. Par: 14,8 mKg. a 2.750 rpm. Velocidad máxima: 183 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 12,4 seg.
Consumo medio: 11,2 l./100 km. Peso: 1.045 kg. Volumen del maletero: 396 litros.
Longitud/anchura/altura (en mm.): 4.162/1.696/1.412.

En este caso la diferencia alcanza las 300.000 pesetas, aunque cuenta con más equipamiento que el Ibiza. En prestaciones queda por detrás del Seat pero el espacio a favor de este segmento vuelve a marcar las mayores diferencias. El 19 es el coche más vendido de su clase por su equilibrio y relación precio-equipamiento.

RENAULT CLIO RT 1.8I



Precio: 1.750.000 pesetas.
Cilindrada: 1.794 c.c.
Potencia: 95 CV a 5.750 rpm. Par: 14,8 mKg. a 2.750 rpm. Velocidad máxima: 185 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 11,2 seg.
Consumo medio: 9,2 l./100 km. Peso: 915 kg. Volumen del maletero: 215 litros.
Longitud/anchura/altura (mm.): 3.700/1.640/1.395.

El Clio de Renault es uno de los pequeños más homogéneos del mercado, pero le ha salido un gran competidor. Tanto en habitabilidad como en equipamiento y precio, el Seat lleva las de ganar. Sin embargo, nos sigue gustando más el comportamiento del pequeño Renault. El Clio puede llevar ABS en opción.

GAMA IBIZA 93

A gama que comienza a venderse en España en los primeros días de abril estará compuesta por 22 versiones, resultantes de combinar carrocerías de 3 ó 5 puertas, motores de 45, 55, 75, 90, 115 y 64 caballos, y cuatro tipos de acabado: CL, CLX, GLX y GT. Se trata pues de una gama muy bien estructurada y escalonada, en esto son expertos los de Seat, cuyos precios, definidos entre 1.150.000 y 1.850.000 pesetas de la versión GT de 115 caballos y cinco puertas con una diferencia, por tener un punto de referencia, de 600.000 pesetas respecto al Golf GTI de VW, parecen ser muy competitivos dado el aumento de tamaño y de equipamiento respecto a lo conocido en el segmento. Otra de las cifras facilitadas es la de una versión media como el Ibiza 1.3 CLX, con un precio de 1.350.000 pesetas.

Lo más destacable, en lo que se refiere a los acabados, es el que se incluyan los faros halógenos, los cinturones regulables en altura o la preinstalación de radio con antena en todas las versiones y que a partir del segundo semestre de este año se pueda encargar, sin problemas, un Ibiza con airbag. No nos ha gustado por otra parte que sólo los que compren el Ibiza de 115 caballos puedan acceder al ABS, ni tampoco que haya que pagar en todos los modelos aparte el práctico respaldo partido. En cambio, un punto importante a favor de Seat es el que se incluya la dirección asistida de serie a partir de la motorización 1,6 litros y que el control de tracción EDS puede formar parte del equipamiento opcional en un vehículo de este segmento.



SUMARIO

A FONDO / PEQUEÑOS

Daihatsu Charade TR 1.3 16V	pag. 38
Ford Fiesta XR2 1.8 16V	pag. 38
Nissan Micra 1.3 SLX	pag. 39
Opel Corsa 1.4 Si	pag. 39
Renault Clio Mecano	pag. 40
Renault Clio RS	pag. 40

A FONDO / MEDIOS

Honda Civic ES	pag. 51
Honda Civic VTi	pag. 51
Hyundai Lantra 1.6 GLS 16V	pag. 52
Hyundai Lantra 1.8 GT 16V	pag. 52
Lada Samara 1.5 4p	pag. 53
Peugeot 306 1.6 XR	pag. 53
Volkswagen Golf Gama	pag. 54

A FONDO / BERLINAS

Alfa Romeo 155 2.0 Twin Spark	pag. 70
Alfa Romeo 155 Q4	pag. 70
Alfa Romeo V6	pag. 72
Audi 80 TDI	pag. 72
BMW 320i	pag. 74
Citroën Xantia 2.0i	pag. 74
Honda Accord 2.0i LS	pag. 76
Peugeot 405 SRi	pag. 76
Opel Vectra Gama	pag. 77

Pontiac Trans Sport GT	pag. 112
Skoda Forman	pag. 112

A FONDO / TODO TERRENO

Bertone Freeclimber II	pag. 114
Daihatsu Feroza EL	pag. 114
Ford Explorer XLT	pag. 115
Jeep Grand Cherokee	pag. 115
Mercedes 300 GE	pag. 116
Opel Frontera Sport	pag. 116
Opel Monterey LTD	pag. 117
Opel Monterey RS	pag. 117
Range Rover TD	pag. 118
Rousta 2.2D	pag. 118

A FONDO / DESCAPOTABLES

Mercedes 300 CE	pag. 119
Suzuki Swift 1.3i	pag. 119

BAJO LA LUPA 30.000 KMS

Alfa Romeo 155 1.8	pag. 121
Honda Concerto 1.6	pag. 122
Opel Astra 1.4 GLS	pag. 123
Peugeot 106 XT	pag. 124
Volkswagen Golf GTi	pag. 125

COMPARATIVAS / PEQUEÑOS

Renault 19 Cabrio/Rover 216 Cabrio	pag. 120
------------------------------------	----------

Volkswagen Passat 1.8	pag. 87
Seat Toledo 1.9 TD	pag. 88
Volkswagen Vento GL TD	pag. 88

COMPARATIVAS / BERLINAS LUJO

Alfa Romeo 164 2.0 Turbo	pag. 97
Lancia Thema 2.0 Turbo	pag. 97
Audi 100 2.6 E V6/Mercedes 220E	pag. 98
Volvo 850 GLE	pag. 98
Audi 100 2.8 V6/Saab 9.000 CD 2.0	pag. 99
Volvo 850 GLT	pag. 99
BMW 520i/Saab 9.000 CDI 2.3 16V	pag. 100
Citroën XM V6	pag. 101
Renault Safrane RXE V6	pag. 101

COMPARATIVAS / DEPORTIVOS

Audi Coupé 2.3E/BMW 320i Coupé	pag. 108
Lancia Delta HF Integrale/Mazda 323 GTR	pag. 109
Toyota Celica Turbo CS	pag. 109
Rover 216 Coupé/Opel Calibra 2.0i	pag. 110

COMPARATIVAS / FAMILIARES

Citroën XM Turbo D Break	pag. 113
Renault Espace TDX	pag. 113

COMPARATIVAS / DESCAPOTABLES

Renault 19 Cabrio/Rover 216 Cabrio	pag. 120
------------------------------------	----------

Renault 21 GTX	pag. 78
Rover 420 GT	pag. 78
Seat Toledo 1.8 16V Auto y TD	pag. 79
Subaru Legacy	pag. 80

A FONDO / BERLINAS LUJO

BMW 540i y 518i	pag. 90
BMW 730i V8	pag. 91
BMW 740i	pag. 91
Citroën XM Turbo CT	pag. 92
Honda Legend V6 24V	pag. 92
Mazda Xedos 6 2.0 V6	pag. 93
Mercedes 320E	pag. 93
Renault Safrane 2.2 Si RT	pag. 94
Renault Safrane 2.1 DT	pag. 94
Rover 800 Gama	pag. 95
Saab 9.000 2.3 CST	pag. 96
Toyota Camry V/ GX	pag. 96

A FONDO / DEPORTIVOS

BMW 318is Coupé	pag. 102
Ford Escort RS Cosworth	pag. 102
Honda Prelude 2.3i	pag. 103
Hyundai Scoupe 1.5	pag. 103
Jaguar XJSR	pag. 104
Mazda RX7	pag. 104
Mitsubishi 3.000 GT	pag. 105
Opel Calibra Turbo 4x4	pag. 105
Porsche 928 GTS	pag. 106
Porsche 968 CS	pag. 106
Rover Coupé 220 Turbo	pag. 107
Volkswagen Corrado VR6	pag. 107

A FONDO / FAMILIARES

Ford Escort Nomade 1.8D	pag. 111
Nissan Serena 2.0 SGX	pag. 111

Citroën AX 11 TRE/Nissan Micra 1.0 LX	pag. 42
Peugeot 106 XR 1.1	pag. 42
Citroën AX GT/Suzuki Swift GT	pag. 44
Fiat Uno Selecta/Rover 114 Auto	pag. 45
Fiat Cinquecento/Seat Marbella	pag. 45
Fiat Panda 1.000/Peugeot 106 1.1	pag. 45
Renault Five	pag. 46
Ford Fiesta Mango 1.8	pag. 48
Renault Clio RT 1.8/Rover 114 GTi	pag. 48
Nissan Micra 1.0 LX/Rover 111L	pag. 50

COMPARATIVAS / MEDIOS

Citroën ZX 16V/Opel Astra GSi	pag. 56
Renault 19 16V	pag. 56
Citroën ZX Sport 1.8/Renault 19 RTi	pag. 57
Ford Escort 1.6i/Citroën ZX 1.6i	pag. 57
Fiat Tipo 1.6/Opel Astra 1.6	pag. 58
Renault 19 1.8	pag. 58
Ford Orion 1.8/Opel Astra GT 1.6	pag. 60
Hyundai Pony 1.5 GLS/Renault 19 RN	pag. 62
Opel Astra 1.7 TD/Renault 19 DT 1.9	pag. 64
Renault 19 DT 1.9/Citroën ZX TD	pag. 66
Volkswagen Golf 1.4 CL	pag. 68
Citroën ZX 1.4/Opel Astra 1.4	pag. 68

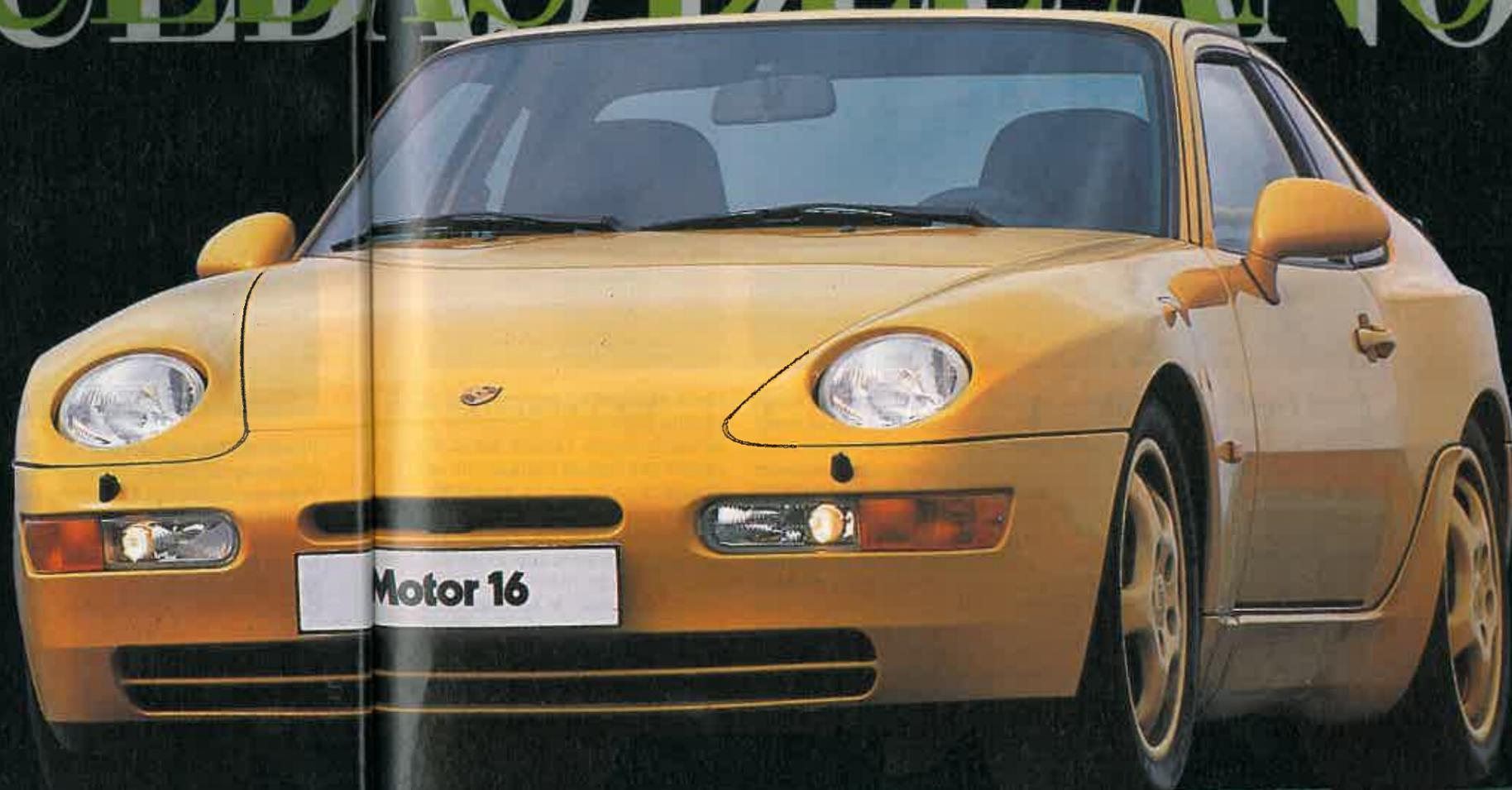
COMPARATIVAS / BERLINAS

Audi 80E V6 2.8	pag. 81
Volkswagen Passat VR6	pag. 81
BMW 318i/Volvo 460 GLE	pag. 82
Fiat Tempra TD/Peugeot 405 GR TD	pag. 83
Renault 21 TDX	pag. 83
Lancia Dedra 1.8/Alfa Romeo 155 1.8	pag. 84
Nissan Primera 2.0 SLX	pag. 85
Toyota Carina E 2.0 GLi	pag. 85
Peugeot 405 GR 1.8/Renault 21 Driver	pag. 86
Seat Toledo 1.8/Volkswagen Vento 1.8	pag. 86

Como cada año, volvemos a reunir para usted el resumen de todas las pruebas en un solo número. Para que sepa en qué número se publicó la prueba de aquél coche que le interesa, y para que pueda comparar, sin tener que archivar gran cantidad de papel, las principales características de los 162 modelos que hemos traído a estas páginas. Esperamos que disfruten tanto de estos resúmenes como lo hemos hecho nosotros probando a fondo cada uno de estos modelos, poniéndolos en apuros para encontrar sus fallos y gozando de sus virtudes. Las horas pasadas en el taller para controlar todos los parámetros, los kilómetros recorridos y los litros de gasolina consumidos se condensan en estas páginas. Va por ustedes.



LAS PRUEBAS DEL AÑO



PRUEBA



Daihatsu Charade 1.3 TODO AGARRE

VIRTUDES

- Motor elástico
- Comportamiento excelente
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Precio elevado
- Detalles de equipamiento
- Acceso a las plazas traseras

Precio 1.784.536 Ptas.

EL Charade es un modelo de dimensiones similares a las mostradas por cualquiera de los utilitarios que conocemos. Un modelo de rasgos deportivos que incorpora un buen número de innovaciones tecnológicas.

El pequeño Daihatsu es un GTI de bolsillo que permite afrontar cualquier tipo de carretera sin complejos. También en ciudad se mueve como pez en el agua, pero es en los tramos de curvas en el terreno en el que más se disfruta con el Charade. Asociado siempre con un

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.295 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 90 CV (66Kw) a 6.500 rpm. Par máximo/rpm: 11,0 mkg (108 nm)/5.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida Frenos (del/tras): Discos / Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 790 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,1 s. 1.000 m. salida parada: 33,1 s. Velocidad máxima: 172 km/h. Consumo urbano: 7,4 l/100 km. A 90 km/h: 5,9 l/100 km. A 120 km/h: 8,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,8 m. (Publicado en el Nº 456)

japonés, la palanca de cambios se maneja con un dedo, es de recorridos cortos, rápidos y precisos. La dirección es asistida, fácil y agradable de utilizar.

El consumo sorprende por lo ajustado de las cifras conseguidas, sea cual sea el ritmo de marcha.

Quizá su aspecto más criticable sea el precio, que lo penaliza fuertemente frente a la competencia. Pero a cambio se puede presumir de lo maravillosamente que se sujeta y de ser poseedor de un automóvil exclusivo en toda regla.



Ford Fiesta XR2 16V CORAZON DE ORO

VIRTUDES

- Excelente motor
- Relaciones de cambio
- Volante forrado en cuero

DEFECTOS

- Frenos pocos resistentes
- Sonoridad elevada
- Dirección dura

Precio 1.895.000 Ptas.

LAS mejores bazas del nuevo XR2 16V de Ford son el motor, el acabado y el precio.

El primero destaca no sólo en este modelo, sino también en todos los Ford en los que se ha montado. Se trata de un moderno propulsor de 16 válvulas, con una impresionante respuesta a bajas revoluciones, con una elasticidad que deja clavados en el asfalto a los rivales más directos. Los desarrollos se han adecuado claramente para obsequiar al conductor con lo mejor de la mecánica, con tan sólo apre-

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.796 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 130 CV (96Kw) a 6.250 rpm. Par máximo/rpm: 16,5 mkg (162 nm)/4.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera Frenos (del/tras): Discos ventilados / Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/Semi-independiente. Peso en orden de marcha: 920 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s. 1.000 m. salida parada: 29,8 s. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo urbano: 10,1 l/100 km. A 90 km/h: 7,0 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,5 m. (Publicado en el Nº 447)

tar el pie derecho sea cual sea la marcha engranada y la velocidad a la que se circule. Lástima que la dirección sea dura de manejar y no se ofrezca la asistencia ni en opción, porque el comportamiento ha mejorado sobremanera. Los frenos tienden a la fatiga en cuanto se les exige un esfuerzo continuado. En el interior, la calidad de los materiales y el acabado son, como es habitual en la marca, estupendos. Y el precio, bastante razonable a cambio de lo que se ofrece y, sobre todo, de lo que ofrecen los demás.



Nissan Micra 1.3 SLX COCHE DEL AÑO

VIRTUDES

- Mecánica brillante
- Acabado y equipamiento
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Eje rígido trasero
- ABS no disponible
- Precio elevado

Precio 1.680.000 Ptas.

CONSTRUIDO en la misma fábrica donde se produce el Nissan Primera, al Micra, galardonado con el título al «Coché del Año», no le afectan los cupos de importación. El Micra parece más pequeño de lo que luego es. Sin embargo, sus medidas interiores no son mayores que las de la competencia. Eso sí, el acabado y la calidad de los materiales se asemejan a los de un vehículo de superior categoría.

El «motorcito» de 75 caballos es otra de las mejores bazas del Nissan, un grupo propulsor totalmente

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.275 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 75 CV (55Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 10,5 mkg (105 nm)/4.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida Frenos (del/tras): Discos / Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 835 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,8 s. 1.000 m. salida parada: 34,1 s. Velocidad máxima: 161 km/h. Consumo urbano: 6,2 l/100 km. A 90 km/h: 5,3 l/100 km. A 120 km/h: 7,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 54,8 m. (Publicado en el Nº 476)

nuevo, con cuatro válvulas por cilindro, y que sorprende por su suavidad de funcionamiento y su capacidad de recuperación.

El Micra gasta muy poco en condiciones normales y manejar la palanca de cambios resulta una delicia por su precisión y suavidad.

El pequeño Nissan aporta una cuidada terminación, un equipamiento completo y una moderna carrocería, sus tres años de garantía también son una baza a tener en cuenta. Su precio poco competitivo es quizá su defecto más importante.



Opel Corsa 1.4 Si EL DISEÑO AL PODER

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Posición de conducción
- Desarrollos del cambio

DEFECTOS

- Rumorosa del motor
- Suspensión blanda
- Tacto del freno

Precio aprox.: 1.450.000 Ptas.

A primera prueba en España de un Opel Corsa de la nueva generación la hemos realizado con la versión de tres puertas, 1,4 litros, inyección multipunto y 82 caballos. Se trata de un vehículo de diseño atractivo, muy al estilo japonés, cuya motorización le va a permitir estar en el punto intermedio de la gama y, con ello, por prestaciones, consumos y precio, ser uno de los Corsa más equilibrados.

El motor, ya visto en el Astra, tiene un rendimiento óptimo y, ayudado por unos desarrollos más bien corti-

tos (se pueden solicitar en opción), sube de vueltas con alegría desde cualquier velocidad.

En lo que se refiere al bastidor, sorprende la excelente rigidez del conjunto y proporciona una sensación acentuada de solidez. La suspensión, de corte clásico, adolece de unos tarados blanditos, que dejan que la carrocería balancee bastante. El sistema de frenos ha mejorado mucho, mientras que el cambio aunque se maneja bien, mantiene una imprecisión poco agradable. La habitabilidad es suficiente.

PRUEBA



Renault Clio Mecano CON MUCHA MARCHA

VIRTUDES

- Comportamiento
- Amplitud interior
- Equipamiento

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Asientos planos
- Recuperaciones lentas

Precio 1.485.000 Ptas.

DESDE finales del verano pasado, Renault puso a la venta, precedido por un despliegue publicitario formidable, un Clio muy particular, un Clio firmado por el grupo español *Mecano*, que con un aire desenfadado y juvenil se ponía en el punto de mira de un potencial comprador joven y con no muchos recursos económicos.

La base del Clio Mecano no es otra que la del modelo de 1,2 litros y 60 caballos, una mecánica fiable para un vehículo robusto, sencillo y que requiere un mínimo manteni-

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.172 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Potencia máxima: 60 CV (43Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 8,9 mkg (85 nm)/3.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/independiente. Peso en orden de marcha: 825 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,7 s. 1.000 m. salida parada: 37,9 s. Velocidad máxima: 151 km/h. Consumo urbano: 8,5 l/100 km. A 90 km/h: 5,4 l/100 km. A 120 km/h: 8,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,6 m. (Publicado en el Nº 465)

miento. El habitáculo del Clio Mecano está tan bien distribuido como en los demás Clio, con un acabado de calidad y un equipamiento que, en este caso, ofrece más por el mismo precio. En el apartado de las pegadas, nos encontramos con unos desarrollos demasiado largos que acaban por alargar en el tiempo las recuperaciones del coche, y también con unos asientos ostensiblemente planos. La altura al techo en las plazas traseras tampoco es la adecuada para personas que superen los 1,80 metros.



Renault Clio RSi PUNTO DE UNION

VIRTUDES

- Precio interesante
- Facilidad de manejo
- Motor muy elástico

DEFECTOS

- Rueda de repuesto expuesta
- Calidades interiores
- Sonoridad elevada

Precio 1.680.000 Ptas.

EL Clio RSi es la clara apuesta de Renault por los utilitarios semideportivos, un vehículo para plantar cara a modelos de la talla del Fiesta 16V. Con inyección multipunto, 110 caballos de potencia y un precio bastante ajustado, la nueva versión de Renault va dirigida a esos jóvenes que necesitan un vehículo ágil, seguro y moderno.

Este pequeño marchoso se mueve bien por cualquier tipo de carretera, pero es en las que están salpicadas de curvas, donde se desenvuelve con una agilidad impre-

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.794 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica mult. Potencia máxima: 110 CV (81Kw) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 16,1 mkg (158 nm)/4.250. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera Frenos (del/tras): Discos ventilados /Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 955 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,4 s. 1.000 m. salida parada: 31,1 s. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo urbano: 10,1 l/100 km. A 90 km/h: 6,5 l/100 km. A 120 km/h: 8,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,5 m. (Publicado en el Nº 490)

sionante. El aspecto del RSi es casi como el del 16 válvulas. Y el interior presenta un volante de tres radios y los relojes justos para quien no quiera saber mucho.

La rueda de repuesto se encuentra demasiado expuesta en el exterior, bajo el maletero, y la sonoridad del motor pasa a ser elevada en cuanto se le exige que rinda al máximo. A pesar de todo, su rendimiento es sensacional y sorprende la capacidad de recuperación, que se complementa con un adecuado escalonamiento de las marchas.



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



Solo hay un camino: ser los mejores.

NISSAN
MICRA 16 v.
NIEGATE A SER MAYOR.



Desde **1.150.000** ptas.

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



Garantía total 3 años o 100.000 km y 8 años anticorrosión • Más de 800 puntos de venta y de servicio Nissan le aseguran la mejor atención

PRUEBA



**Citroën AX 11 TRE/ Nissan Micra LX/ Peugeot 106 XR
PEQUEÑOS CON PRETENSIONES**

APARENTEMENTE, estos tres utilitarios pueden hacernos pensar que su utilización debe limitarse a trayectos ciudadanos más o menos largos. Sin embargo, podemos adentrarnos en largas autovías o aburridas autopistas sin mayores problemas. Sus mecánicas rondan los 60 caballos y, mientras que la del Micra presenta la particularidad de contar con una culata de cuatro válvulas por cilindro, otras, como la del AX, conservan el carburador monocuerpo y el mecanismo de starter manual. Con todo, el Citroën,

que cuenta con 100 kilogramos menos que sus rivales, ha sido el que mejores prestaciones ha conseguido. Del Micra destaca el excelente consumo y la suavidad de funcionamiento, amén de la precisión con la que se maneja el cambio.

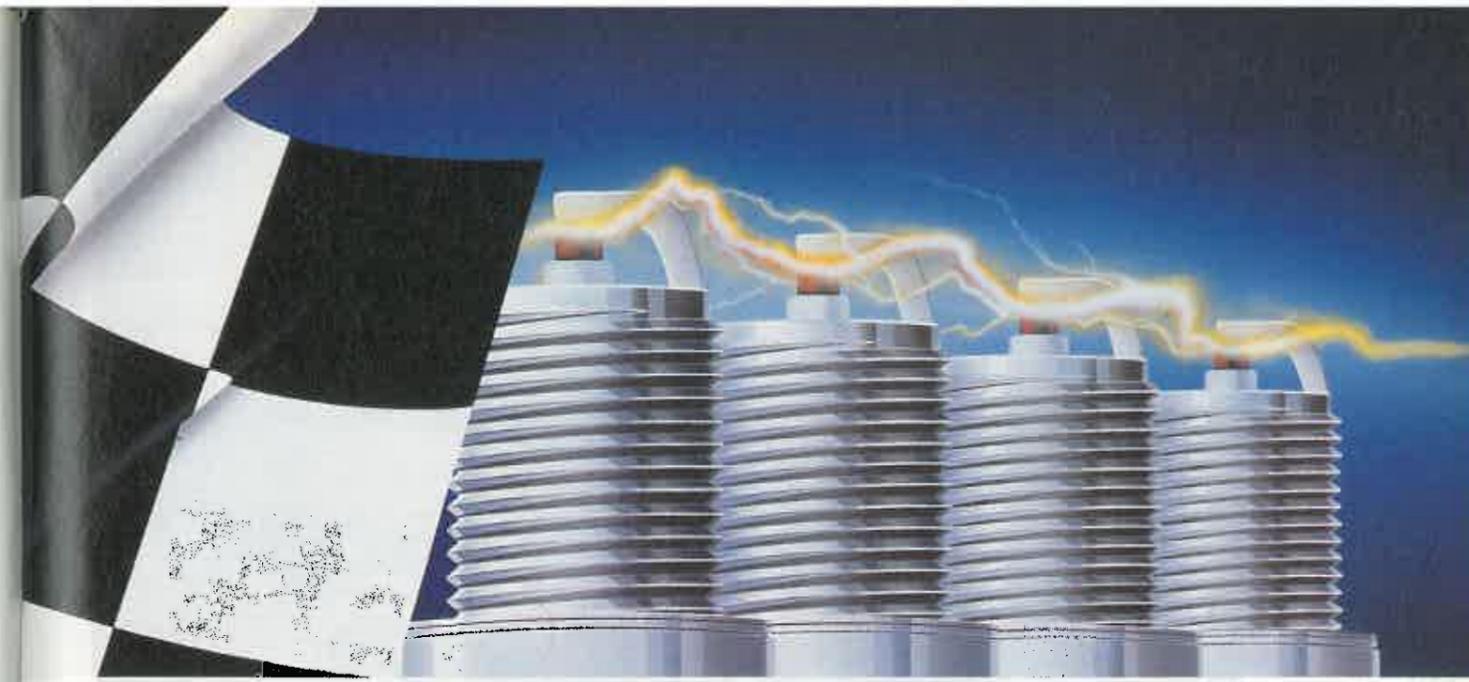
Globalmente, la mecánica que mejor funciona es la del 106, que con sus 60 caballos obtiene unas prestaciones envidiables y una autonomía de 600 kilómetros. En el capítulo de comportamiento también el Peugeot supera a sus rivales. El pequeño león circula como sobre

raíles, sin perder los papeles en ningún momento. El Nissan Micra y su eje trasero rígido no se encuentran agusto en terrenos muy bacheados, aunque normalmente su comportamiento es neutro y eficaz. El Citroën AX también admite ritmos fuertes de conducción, aunque su carrocería acusa fuertes inclinaciones en las curvas más cerradas tomadas a ritmo alto.

Los tres modelos tienen más cualidades urbanas que viajeras, sobre todo por la limitación de espacio si tienen que viajar cuatro personas. El que nos ha parecido más agradable de uso, y desde luego más equilibrado, es el Peugeot 106. El Micra es original y el AX el más barato.

1º PEUGEOT 106 En Peugeot han conseguido un vehículo equilibrado y muy agradable de conducir. Precio 1.345.000 Ptas.
2º CITROËN AX Juega con dos ventajas importantes, ser el más barato y estar muy equipado. Precio 1.248.417 Ptas.
3º NISSAN MICRA Al Micra le penaliza su alto precio. La facilidad de conducción y el motor, lo mejor. Precio 1.361.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 486)

	FICHA TÉCNICA		
	AX	MICRA	106
Cilindrada c.c.	1.124	998	1.124
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	4	2
Alimentación	Carburador mono.	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	55CV(40kw)/5.800	55CV(40kw)/6.000	60CV(44kw)/5.800
Par máx./rpm	9,1mkg(89Nm)/3.200	8,1mkg(79Nm)/4.000	8,9mkg(87Nm)/3.200
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	690	750	790
Acel. 0-100 km/h (s)	13,5	14,3	13,8
1.000 m. salida parada	35,4	36,2	35,5
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,2	38,1	36,7
Rec. 1km desde 40km/h V	39,7	40,9	40,7
Velocidad máx. (km/h)	153	144	164
Cons. urbano (l/100 km)	7,1	6,4	7,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,4	5,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,8	8,0	7,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	67,8	67,5
Frenada a 100 km/h (m)	36,6	60,1	53,2



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



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



BOSCH

PRUEBA



**Citroën AX GTi/Peugeot 106 XSi/ Suzuki Swift GTi
JOVENES CON MUSCULO**

EL Citroën AX GTi se presenta como un pequeño juguete cargado de fuerza y de sensaciones, mientras que el Peugeot 106 XSi, el más reciente de los tres, conjuga su línea moderna y juvenil con un bastidor capaz de satisfacer a los conductores más exigentes. La última renovación del Suzuki le ha permitido mejorar el equipamiento y disponer de dirección asistida. Se trata de un coche cómodo y manejable, con un motor de 1,3 litros y con culata de cuatro válvulas por cilindro. Entre los tres no hay diferen-

cias notables de potencia; sin embargo, la buena predisposición del cuatro cilindros japonés marca la diferencia. En general, los consumos de los tres modelos son bastante recortados, gracias a la inyección electrónica, y se puede obtener un consumo medio en torno a los siete litros sin dejar el pie derecho pegado al acelerador.

Los tres modelos tienen una estabilidad excepcional pero hay notables diferencias de forma. Por una parte, en el 106 se busca la estabilidad a costa de otros aspectos. Su

suspensión es más dura. Lo que se mezcla con una distancia entre ejes corta, consiguiendo un comportamiento eficaz pero muy nervioso.

En un término medio está el AX, con unas suspensiones algo más blandas. El Suzuki es el más burgués de los tres modelos y su blanda suspensión no le permite gozar de un comportamiento ideal para el público marchoso.

La igualdad mecánica de estos tres coches se rompe cuando evaluamos los aspectos de confort y precio. El Suzuki es más cómodo para dos ocupantes que sus rivales y cuenta con bastante más equipamiento, pero, a pesar de todo, sigue siendo el más caro.

1º PEUGEOT 106
Es el más reciente de los tres y conjuga una línea moderna con un bastidor extraordinario.
Precio 1.658.000 Ptas.

1º SUZUKI SWIFT
Mecánica, confort y rendimiento del motor son sus mejores bazas. Lástima que el precio sea alto.
Precio 1.690.000 Ptas.

3º CITROËN AX
Se trata de un modelo equilibrado que, sin embargo, acusa el paso de los años. Lo mejor, su precio.
Precio 1.637.568 Ptas.

(Publicado en el Nº 443)

	FICHA TECNICA		
	AX GTI	106 XSi	Swift GTI
Cilindrada c.c.	1.360	1.360	1.298
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	100CV(72kw)/6.800	100CV(72kw)/6.800	101CV(74kw)/6.450
Par máx./rpm	13,0mkg(127Nm)/4.200	12,2mkg(120Nm)/4.200	11,1mkg(113Nm)/4.950
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	795	860	750
Acel. 0-100 km/h (s)	9,4	10,5	10,0
1.000 m. salida parada	31,2	32,0	31,4
Rec. 1km desde 40km/h IV	35,4	34,2	33,5
Rec. 1km desde 40km/h V	38,9	38,3	36,5
Velocidad máx. (km/h)	189	186	185
Cons. urbano (l/100 km)	8,6	8,4	8,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,2	6,0	5,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,1	8,2	7,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	68,8	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	45,8	46,8	44,3



**Fiat Uno Selecta /Rover 114 Aut.
CON UN PIE MENOS**

EL cambio automático no es patrimonio de los coches grandes y, tanto el Fiat como el Rover, son dos pequeños y eficaces ejemplos de ello. En cuanto a resultados conseguidos en ciudad, campo donde el cambio automático de ambos cobra su auténtica razón de ser, consiguen resultados similares, mostrándose como coches cómodos, descansados de conducir y con la necesaria agilidad como para circular con ventaja entre el tráfico denso.

Las diferencias son de matiz y así se puede destacar una ligerísima

1º ROVER 114 SL
A igualdad de rendimientos, es más moderno y está mejor equipado.
Precio 1.615.000 Ptas.

2º FIAT UNO SELECTA
Gana en cuanto a habitabilidad y autonomía, además de comportarse mejor en curvas.
Precio 1.578.489 Ptas.

(Publicado en el Nº 457)

	FICHA TECNICA	
	UNO SELECTA	114 SL AUTOMATICO
Cilindrada (c.c.)	1.362	1.396
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	72CV(53kw)/6.000	75CV(55kw)/5.500
Par máx./rpm	11,1mkg(108Nm)/3.250	11,9mkg(117Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Variador continuo	Automática
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	850	895
Acel. 0 a 100 km/h (s)	14,1	13,5
1.000 m. salida parada (s)	35,1	35,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,8	32,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	—	—
Vel. máx. (km/h)	159	160
Cons. urbano (l/100km)	9,6	9,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	8,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,4	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	51,9	52,4

superioridad del Rover en cuanto a prestaciones, gracias a tres caballos de más en su rendimiento. También el inglés juega una importante baza al ser de concepción más moderna y de líneas más atractivas.

El Fiat destaca sobre su rival en un comportamiento más firme en curva y en una habitabilidad mejor aprovechada, incluido un maletero de mayores dimensiones.

Económicamente, el Rover justifica su diferencia de precio, casi cincuenta mil pesetas por encima, con un equipamiento claramente por encima del que posee el italiano.

Ambos coches gastan un poco más que sus versiones de cambio manual, algo lógico en este tipo de transmisiones. En este apartado, el Fiat Selecta aventaja al Rover 114 en el sentido de que, aunque consume muy poco más, dispone de una autonomía mayor en casi cien kilómetros, característica siempre interesante en un coche de diario.

El funcionamiento de la palanca del cambio resulta más cómoda de manejo en el Rover.

El Fiat adopta un sistema de variador continuo, de funcionamiento más simple que una caja automática de varias relaciones y que evita tener que pisar el freno cuando el coche se detiene en un semáforo. En carretera, ambos coches se comportan sin complejos y, en zonas de curvas, puede actuarse manualmente sobre el cambio para reducir el desarrollo.

PRUEBA

PRUEBA



Fiat Cinquecento/Seat Marbella/Fiat Panda/ Peugeot 106/ Renault 5

LA RESPUESTA AL CAOS

A finales del año pasado, concretamente en noviembre, se abrió el fuego en el duro combate por el reinado en el tráfico urbano. El Cinquecento de Fiat era el primero en llegar al mercado español, con algunas cosas muy claras. El minúsculo Fiat ofrece, por menos de un millón de pesetas un diseño moderno, unos interiores agradables y un acabado de calidad. El coche es muy manejable en ciudad y cuenta con una habitabilidad extraordinaria en relación a sus medidas exteriores. Lástima que en carretera el Cinquecento no dé tanto de sí como otros modelos de su segmento. Los 41 caballos se quedan claramente cortos fuera de los límites de la ciudad y los adelantamientos se alargan lo suficiente como para pensárselo dos veces. El maletero es otro de los puntos no muy favorables. Lo cierto es que los respaldos abatibles por partes permiten, en determinadas ocasiones, que se

aumente considerablemente la capacidad de carga. La altura en las plazas traseras es razonable, incluso para los más altos.

Entre los rivales hay para todos los gustos. En el Renault los asientos son muy blandos, el volante grande y el diseño del cuadro bastante pasado. El 106 está bien acabado pero ofrece poca información y el diseño es algo aburrido. Panda y Marbella necesitan una remodelación, aunque son eminentemente prácticos.

En ciudad, el Cinquecento sólo encuentra rivales en el Panda y el Marbella, aunque ninguno de los dos giran tanto como el último modelo de Fiat. En carretera, el Cinquecento compensa su falta de brío con un comportamiento excepcional; ahora bien, cuando se dejan atrás las curvas y llega la planicie... En este terreno el 106 arrasa a los componentes de esta prueba. Goza de un comportamiento excelente y

se puede salir con él a carretera sin complejos. Su consumo es el más alto de los tres, pero por muy poco. El Renault 5 también se porta bien en viajes largos, con un consumo muy aquilatado, pero su suspensión es algo más blanda que la del 106.

El Marbella, con su saltarín eje trasero, ofrece la peor y más incómoda respuesta, sobre todo en carreteras rizadas y en mal estado. El Panda en este sentido tampoco se queda atrás.

El rey de los consumos no es el nuevo Cinquecento como era lógico y de esperar, sino el Fiat Panda 1000. El motor Fire, por el que no se decidieron los técnicos italianos para el nuevo modelo, no da lugar a dudas, y es el que más se aprieta el cinturón a la hora de ahorrar combustible. En el momento de la prueba no llevaba instalado el catalizador, porque no era obligatorio, lo que le permitió arrasar en este aspecto. En cualquier caso, lo que es-

tá claro es que las mediocres prestaciones del Cinquecento obligan a que el conductor apure algo más las marchas (sobre todo en carretera), con el consiguiente aumento del consumo. El consumo medio ponderado no llega a ser tan alto como para preocuparse, pero sorprende

que casi todos sus rivales le superen en este punto.

Antes de decidirse por uno u otro modelo conviene tener claras las cosas sobre el tipo de utilización que se le va a dar al coche.

Si el uso diario va a ceñirse básicamente a la ciudad y su entorno,

con dos o tres salidas al año de viaje, nuestro coche es el Cinquecento. Si por el contrario se va a visitar mucho la carretera abierta, la elección se decantaría por el 106, aunque últimamente ha subido de precio unas 100.000 pesetas por el catalizador.

FICHA TÉCNICA

	500	MARBELLA	PANDA	106	5 FIVE
Cilindrada (c.c.)	903	903	909	1.108	1.124
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador electrónico	Carburador monocuerpo	Carburador monocuerpo	Carburador monocuerpo
Potencia máx./rpm.	41 CV(30kw)/5.500	41 CV(29kw)/5.800	45 CV(33kw)/5.800	49 CV(37kw)/5.250	60 CV(44kw)/5.800
Par máx./rpm.	6,7 mkg(65Nm)/3.000	6,1 mkg(60Nm)/3.000	8,2 mkg(80Nm)/2.750	6,7 mkg(66Nm)/3.000	8,9 mkg(87Nm)/3.200
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	710	680	715	740	780
Accel 0-100 km/h (s)	21,0	20,7	17,4	13,9	15,7
Rec. 3km desde 40 km/h en IV	41,5	39,9	39,5	37,8	36,6
Rec. 3km desde 40 km/h en V	44,9	43,1	42,4	41,1	41,9
Vel. máx. (km/h)	131	136	142	155	149
Cons. urbano (l/100km)	7,2	7,0	5,8	7,7	6,6
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,3	5,2	5,5	5,0	5,1
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,9	6,7	7,7	7,5	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,8	68,2	67,3	67,5	67,4
Frenada a 100 km/h (m)	53,7	53,5	51,9	53,2	44,2

1º PEUGEOT 106

Es caro, pero conjuga una agilidad ciudadana interesante con un comportamiento rutero ideal
Precio 1.106.000 Ptas.

2º FIAT CINQUECENTO

Es moderno, coqueto y netamente ciudadano. Sus posibilidades en carretera son muy limitadas.
Precio 930.000 Ptas.

3º RENAULT 5 FIVE

Globalmente presenta unas características interesantes, pero sus soluciones están superadas.
Precio 1.095.000 Ptas.

4º FIAT PANDA 1000

Lo mejor de todo es su consumo y sus honestas prestaciones. Lástima de rebotes en el tren trasero.
Precio 930.760 Ptas.

5º SEAT MARBELLA

Tiene un precio algo elevado para tratarse de un utilitario con pobre equipamiento. Lo mejor, sus aptitudes urbanas.
Precio 974.100 Ptas.

(Publicado en el Nº 473)

PRUEBA



Ford Fiesta 1.8/Renault Clio 1.8/Rover 114 Gti AGILIDAD CATALIZADA

Al entrar en vigor la reglamentación comunitaria EURO 93, que obliga a montar catalizador en todos los vehículos nuevos, los fabricantes han introducido este dispositivo en sus gamas más pequeñas, que también han recibido las modificaciones necesarias para su correcta adaptación.

Este es el caso de estos tres nerviosos modelos que han visto incrementada su potencia para seguir cumpliendo el planteamiento de coches versátiles, buenos ciudadanos y que se comporten en carretera

con un rendimiento propio de un segmento superior.

Empezando por la comodidad de los pequeños habitáculos, es el Renault quien parte con clara ventaja sobre sus rivales. Además de ser el más confortable es el que presenta mejores calidades de acabado. El Rover se decanta por una faceta claramente deportiva, con asientos más pequeños y envolventes. El Ford, aunque hace valer su amplitud interior, opta asimismo por una presentación interior más juvenil.

Respecto al comportamiento, es

el Rover el que demuestra ser más deportivo, firme y, en consecuencia más exigente para con la conducción. En recta, el inquieto Rover 114 GTI 16V exige constantes correcciones de dirección.

El Ford Fiesta Mango 1.8i 16V, de apariencia más tranquila, sorprende sin embargo con una personalidad deportiva realizada por el excelente motor Z. Es el más seco de suspensiones y su tren delantero adolece de pérdidas de motricidad que también lo hacen delicado de conducir al límite.

Renault ha optado por una solución de compromiso para su Clio RT 1.8i. A la hora de una utilización normal resulta el más equilibrado.

1º RENAULT CLIO RT 1.8i
Es el más equilibrado y cómodo. Sus acabados y calidades también son superiores.
Precio 1.690.000 Ptas.

2º FORD FIESTA 1.8 16V
El motor Z es tan agradable como eficaz. Los acabados y calidades son también de alto nivel.
Precio 1.572.000 Ptas.

3º ROVER 114 GTI 16V
Es el más exclusivo, coqueto y atractivo. Tiene un comportamiento muy deportivo.
Precio 1.598.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 482)

FICHA TÉCNICA

	FIESTA 1.8 16V	CLIO 1.8i RT	114 GTI
Cilindrada c.c.	1.796	1.794	1.596
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	2	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	105CV(76kw)/5.500	95CV(70kw)/5.750	103CV(76kw)/6.000
Par máx./rpm	15,6mkg(153Nm)/4.000	14,8mkg(145Nm)/2.750	13mkg(127Nm)/5.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos vent./Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	920	915	875
Acel. 0-100 km/h (s)	10,2	11,2	12,5
1.000 m. salida parada	32,1	32,9	33,8
Rec. 1km desde 40km/h IV	30,8	34,1	34,5
Rec. 1km desde 40km/h V	33,6	37,1	38,2
Velocidad máx. (km/h)	182	185	181
Cons. urbano (l/100 km)	9,8	10,3	7,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,5	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,7	10,9	8,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,8	67,4	69,2
Frenada a 100 km/h (m)	53,1	57,0	49,9

¡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

PRUEBA



Nissan Micra 1.0 LX / Rover 111 L PARA TODOS LOS PUBLICOS

Por primera vez un producto japonés alcanzó el título de Coche del Año en Europa. Y lo ha hecho en un segmento donde la competencia es muy apretada, el de los pequeños ciudadanos. También fabricado en Inglaterra, el Rover 111 es un contendiente del Micra y comparte la misma filosofía de utilitario con aptitudes para afrontar la carretera sin problemas.

En el Micra se notan las últimas tendencias estilísticas y se dispone de un espacioso habitáculo de diseño moderno y original; mientras el

1º NISSAN MICRA 1.0 16V
Con un diseño muy moderno, con una carrocería bien aprovechada interiormente y muy segura ha merecido las mejores críticas.
Precio 1.302.000 Ptas.

2º ROVER 111 L
Dispone de un motor con un buen rendimiento y bajo consumo, además se adapta perfectamente a la utilización en carretera.
Precio 1.091.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 481).

FICHA TECNICA		
	NISSAN MICRA 1.0 LX	ROVER 111 L
Cilindrada (c.c.)	998	1.120
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador
Potencia max./rpm	55CV(40Kw)/6.000	60CV(44Kw)/6.000
Par max./rpm	8,1mkg(79Nm)/4.000	9,2mkg(90Nm)/3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	775	835
Acel. 0 a 100 km/h (s)	15,6	16,0
1.000 m. salida parada (s)	38,6	37,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	38,2	38,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,5	42,6
Vel. máx. (km/h)	147	153
Cons. urbano (l/100km)	6,3	8,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,8	69,2
Frenada a 100 km/h (m)	60,1	49,2

Rover 111L ofrece una habitabilidad aceptable con un motor muy agradable, con el atractivo de costar 187.000 pesetas menos que su rival originario del Japón.

Esta sustanciosa diferencia económica da mucho que pensar en cuanto a decidirse por uno u otro modelo. Es más, ninguno de los dos destaca por disponer de un equipo generoso, sino lo imprescindible para cumplir las funciones más sencillas de instrumentalización. La única diferencia entre los dos modelos es el volante regulable en altura del Micra y la interesante posibilidad de montar aire acondicionado en el Rover, eso sí por un alto precio, cifrado en 243.000 pesetas.

Las mecánicas son distintas y el Micra dispone de un litro de cilindrada y 16 válvulas en culata mientras que el Rover cubica 1.120 centímetros cúbicos y se alimenta mediante un carburador. Ambos coinciden en disponer de unas palancas de cambio muy cómodas en su manejo, aunque más imprecisa en el Rover.

A la hora de enfrentarse con el problema económico, el Micra resulta más moderado en cuanto a consumo de combustible y además dispone de una autonomía cercana a los 500 kilómetros.

Ambos disponen de suspensiones confortables y apropiadas tanto para ciudad como para carretera, aunque el Rover manifiesta mayor aplomo en curvas y se adapta más a una conducción deportiva.



Honda Civic ESi FORMA ATRACTIVA

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Exclusividad
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Acceso a las plazas posteriores
- Relación del cambio
- Precio elevado

Precio 2.590.000 Ptas.



Honda Civic VTI DOBLE CARA

VIRTUDES

- Sistema V-TEC
- Rendimiento en alta
- Comportamiento

DEFECTOS

- Capacidad del maletero
- Acabado mediocre
- Precio alto

Precio 3.140.000 Ptas.

Y A sólo por su carrocería el Honda Civic de última generación es uno de los coches más deseados de su categoría. Pero una vez probado, el agradable funcionamiento de su motor y una estabilidad muy adecuada para sacar partido al pequeño deportivo, seduce igualmente, haciendo de este coche un modelo tan homogéneo como atractivo. En contrapartida, sus llamativas formas exteriores condicionan un tanto el habitáculo, restándole confort y habitabilidad. El motor ESi se conforma con una discreta cilin-

drada para proporcionar unos buenos 125 caballos. Su comportamiento, en gran parte debido a este pequeño cubicaje, es muy vivo por encima de ciertas revoluciones, pero con grandes lagunas de potencia a medio régimen. La caja de cambio, con relaciones abiertas, tampoco ayuda en este sentido y hay que adoptar una conducción con buen ritmo en los cambios para mantener al ESi en su gama más óptima de rendimiento. El precio también hace sobresalir al Civic ESi por encima de los demás.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.590 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyec. electrónica**. Potencia máxima: **125 CV (91,9Kw) a 6.500 rpm**. Par máximo/rpm: **14,5 mkg (142 Nm)/5.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida** Frenos (del/tras): **Discos vent. /Tambores**. Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **985 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,4 s.** 1.000 m. salida parada: **30,8 s.** Velocidad máxima: **195 km/h**. Consumo urbano: **8,9 l/100 km**. A 90 km/h: **6,3 l/100 km**. A 120 km/h: **8,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,6 m.** (Publicado en el Nº 462)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.595 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **160 CV (118Kw) 7.600 rpm**. Par máximo/rpm: **15,3 mkg (150 Nm)/7.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambio: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera** Frenos (del/tras): **Discos vent. /Discos**. Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.085 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,5 s.** 1.000 m. salida parada: **29,6 s.** Velocidad máxima: **214,5 km/h**. Consumo urbano: **10,5l/100 km**. A 90 km/h: **7,4 l/100 km**. A 120 km/h: **8,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,8 m.** (Publicado en el Nº 450)

do de la posición del acelerador, temperatura y revoluciones del motor.

El comportamiento de esta mecánica muestra una doble personalidad cuyo desdoblamiento se produce a unas 5.000 revoluciones por minuto. El Civic deja de ser un agradable y elástico coche polivalente para convertirse en una fiera que devora cualquier tipo de carretera con una voracidad sorprendente.

El equipo es completísimo e incluye dirección asistida y aire acondicionado.

PRUEBA

PRUEBA



Hyundai Lantra 1.6i LOGICA COREANA

VIRTUDES

- Acabado y equipamiento
- Habitabilidad
- Comportamiento noble

DEFECTOS

- Prestaciones mediocres
- Consumo urbano alto
- Motor ruidoso en alta

Precio 1.820.500 Ptas.

El tamaño del Lantra engaña en un principio. Aparentemente parece ser un coche más pequeño de lo que se debe esperar en una berlina del tipo medio, sin embargo, las medidas interiores dan mucho de sí y una vez en el habitáculo puede comprobarse que el espacio es más que suficiente, incluido el maletero, que dispone de mayor volumen que, por ejemplo, un Renault 21 o un Ford Orion. El Lantra se comporta de una forma noble siempre que no se le exija una dinámica de deportivo. El confort prima sobre el resto y

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.593 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **114 CV (84Kw)** a **6.200 rpm.** Par máximo/rpm: **14,2 mkg (139 nm)/4.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.140 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,7 s.** 1.000 m. salida parada: **34,0 s.** Velocidad máxima: **191,1 km/h.** Consumo urbano: **12,6 l/100 km.** A 90 km/h: **7,2l/100 km.** A 120 km/h: **8,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **60,9 m.** (Publicado en el Nº 442)

aunque el coche agarra en asfalto de una forma eficiente, en los cambios de apoyo pronunciados, la carrocería balancea en exceso.

El motor de 1,6 litros y 114 caballos presenta la elasticidad como su mejor baza frente a las brillantes prestaciones de otros contrincantes. Este motor, heredado de Mitsubishi gracias al acuerdo entre ambas marcas, sube de vueltas con decisión y entre las 5.000 y 7.000 revoluciones por minuto el sonido de la mecánica aumenta considerablemente perjudicando el confort.



Hyundai Lantra 1.8i ENCANTO SECRETO

VIRTUDES

- Precio muy ajustado
- Garantía interesante
- Equipamiento

DEFECTOS

- Distancias de frenado
- Consumo alto
- No puede montar ABS

Precio 1.982.000 Ptas.

COREA ya está presente en nuestro mercado de una forma ostensible mediante toda la gama de Hyundai. En el 1.8i, lo que más destaca en comparación al resto de los competidores del segmento es un precio competitivo y un equipo de alto nivel. Por lo demás, el Lantra no busca destacar por formas sugestivas ni por un rendimiento mecánico sobresaliente. En conjunto resulta un coche honesto y satisfactorio en todas sus facetas. El motor 1.8, también de origen

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.836 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyec. electrónica.** Potencia máxima: **126 CV (93Kw)** a **6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **16 mkg (157 nm)/4.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera** Frenos (del/tras): **Discos /Tambores.** Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.129 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,3 s.** 1.000 m. salida parada: **31,9 s.** Velocidad máxima: **190 km/h.** Consumo urbano: **11,2 l/100 km.** A 90 km/h: **7,7 l/100 km.** A 120 km/h: **11,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **57,0 m.** (Publicado en el Nº 482)

Mitsubishi, es el más potente de la gama Lantra. La forma de rendir su potencia ha sacrificado caballos a altas revoluciones en beneficio de ofrecer un motor agradable y suave de funcionamiento a bajo y medio régimen, lo que se busca en definitiva en una berlina familiar para todo tipo de uso.

Esta característica se deja notar cuando, a poca velocidad se pisa a fondo el acelerador. En cualquier marcha la respuesta es corta y efectiva, ayudando mucho a la conducción.



Lada Samara 1.5 4P BARATO, BARATO

VIRTUDES

- Amplitud interior
- Capacidad de carga
- Precio contenido

DEFECTOS

- Nivel de acabado
- Frenos secos
- Postura al volante

Precio 999.000 Ptas.

YA con cuatro puertas, el coche ruso sigue prescindiendo de cualquier lujo para ofrecer, a un precio muy bajo, una amplitud interior notable y una mecánica sencilla además de robusta. Veinte centímetros más largo que la versión anterior, incorpora además un maletero de mayor capacidad que supera al del Samara de dos volúmenes, 130 litros más de capacidad.

El equipamiento no es precisamente de lujo, pero hay sin embargo algo más que lo imprescindible,

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.499 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Un carburador doble.** Potencia máxima: **71 CV (52Kw)** a **5.550 rpm.** Par máximo/rpm: **11,8 mkg (115 nm)/3.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Indep./eje semi-rígido.** Peso en orden de marcha: **920 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,4 s.** 1.000 m. salida parada: **36,4 s.** Velocidad máxima: **153,6 km/h.** Consumo urbano: **10,2 l/100 km.** A 90 km/h: **6,2 l/100 km.** A 120 km/h: **9,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **61,3 m.** (Publicado en el Nº 478)

como un práctico lector de mapas. El puesto de conducción no es muy cómodo pues el volante está muy encima del conductor, los pedales están ladeados a la derecha y la palanca de cambios está algo baja.

En cuanto al motor, es el mismo que el utilizado en otros modelos. Lleva carburador doble para alimentarse aunque el encendido es ya electrónico. Las prestaciones proporcionadas por los 71 caballos se muestran suficientes para mover con agilidad al Samara manteniéndose los consumos moderados.



Peugeot 306 XR 1.6 SABOR CONOCIDO

VIRTUDES

- Estabilidad y comportamiento
- Baja sonoridad
- Motor y cambio agradables

DEFECTOS

- Aspecto materiales salpicadero
- Asientos ligeramente blandos
- Rueda de repuesto expuesta

Precio 1.813.000 Ptas.

Sustituto del 309, el 306 se inscribe en el segmento de más venta en España. La versión que más novedades aporta a la gama es este 1.6 XR, que incorpora un motor nuevo cuya potencia alcanza los 90 caballos.

Las formas exteriores del 306 siguen los cánones de la moda imperante y recuerdan poderosamente a las del 106. En el interior, la banqueta de los asientos se ha alargado para proporcionar mejor apoyo a las piernas, pero su mullido resulta blando. El volante se puede regular

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.587 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **90 CV (66Kw)** a **5.600 rpm.** Par máximo/rpm: **13,8 mkg (135 nm)/3.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.060 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,8 s.** 1.000 m. salida parada: **33,6 s.** Velocidad máxima: **175 km/h.** Consumo urbano: **9,7 l/100 km.** A 90 km/h: **6,1l/100 km.** A 120 km/h: **7,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,9 m.** (Publicado en el Nº 485)

y, en versiones superiores, la banqueta también puede variar en altura. El diseño interior es agradable a la vista y la instrumentación es completa y de buena lectura. Sin embargo, los materiales plásticos no tienen el acabado de otros coches del segmento. El bastidor, similar al del Citroën ZX, tiene el eje trasero direccional y su comportamiento en curva es sensacional. El motor es muy agradable de utilizar sin ser nada fuera de la norma. Destaca su excelente cambio, aunque con una quinta muy larga.

PRUEBA

PRUEBA



Gama Volkswagen Golf BIENVENIDO HERR GOLF

GAMA completa, la del nuevo Golf, en la que se puede encontrar cualquier opción en cuanto a motorizaciones, potencia y nivel de equipamiento. En la presente comparativa faltan no obstante el menos potente de los famosos Volkswagen, el de 60 caballos de motor 1.4 y el más potente de todos, el VR6.

Después de rondar ya veinte años de existencia, en el transcurso de los cuales ha sufrido dos remodelaciones, los Golf de los 90 están en nuestro mercado plétóricos de forma y con su fama intacta.

Lo primero que llama la atención son los faros, de forma ovalada, a ras de la superficie de la carrocería y muy al estilo nipón. Se abandonan así definitivamente los faros redondos tan característicos de los Golf y que ya ningún coche quiere incorporar a su estilo. La carrocería ha recibido importantes mejoras en su diseño, enfocadas a aumentar la rigidez y la seguridad; como pueden

ser los anchos montantes traseros o los largueros de refuerzo en el interior de las puertas.

El nuevo Golf es más aerodinámico y sigue la tendencia de la carrocería en forma de gota de agua que tanta aceptación tiene actualmente entre los fabricantes. Por ello es ahora más alto en la parte delantera que en la trasera. En cuanto a medidas externas, se mantiene la distancia entre ejes pero se incrementa el ancho de vía, tanto delantero como trasero.

Las suspensiones encuentran ese difícil punto intermedio entre eficacia y confort. Además, incorporan unos silent-blocks en las ruedas traseras que permiten cierto juego direccional y mejoran el apoyo en curva. Con todo ello, el comportamiento del nuevo Golf es más seguro y menos brusco que el de su antecesor, siendo mucho más dócil de manejar. En el interior, las diferencias son apreciables y gratas. El sal-

picadero ha perdido sus rígidas formas rectangulares, para dar paso a una bóveda redondeada que alberga los distintos relojes e indicadores. El acabado es, visualmente, de mejor calidad que en los antiguos Golf. Con profusión de espacios y bandejas donde guardar los pequeños objetos característicos del viaje, todo el interior sigue una línea de practicidad y economía muy alemanas.

Todos los propulsores que mueven los nuevos Golf han experimentado un aumento de cilindrada y no precisamente para rendir más potencia, sino para conseguir unos motores más elásticos y con más bajos, que responden nada más pisar el acelerador.

En cuanto al acabado y equipamiento, están agrupados en dos niveles CL, que es el básico, y GL con un equipamiento superior. Por supuesto, todas las versiones están disponibles en carrocería de tres y

cinco puertas. El acabado GL incluye en su equipo de serie elementos como la dirección asistida, asientos delanteros regulables en altura, asientos traseros abatibles por partes, apagado retardado de luces interiores cuando se cierran las puertas, elevalunas eléctricos de-

lanteros, cierre centralizado y retrovisores de regulación eléctrica con desempañado propio.

¿Qué Golf elegir? Primero tenemos que tener claro qué tipo de motorización queremos: gasolina o diésel, un deportivo como el GTi o un coche de andar tranquilo y con un

consumo mínimo. Entre estos dos extremos hay toda una gama de opciones a cada cual más interesante. En general, los nuevos Golf son coches muy dóciles, cómodos, con una estabilidad extraordinaria, con mecánicas más bien suaves de respuesta y de poco consumo.

FICHA TÉCNICA

	75 CV GL	90 CV GL	115 CV GTI	64 CV CLD	75 CV GTD
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.781	1.584	1.896	1.896
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección mecánica diésel	Inyección diésel y turbo
Potencia máx./rpm.	75CV(55kw)/5.500	90CV(66kw)/5.500	115CV(83kw)/5.400	64CV(47kw)/4.400	75CV(55kw)/4.200
Par máx./rpm.	14,3 mkg(140Nm)/2.500	14,8 mkg(145Nm)/2.500	15,7 mkg(154Nm)/3.200	17,7 mkg(174Nm)/2.000	15,3 mkg(150Nm)/2.400
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos vent./discos	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	1.095	1.045	1.060	1.020	1.085
Acel. 0-100 km/h (s)	15,0	13,4	11,4	16,9	14,5
Rec. 11km desde 40 km/h en IV	53,2	36,7	34,8	40,2	38,4
Rec. 11km desde 40 km/h en V	42,0	40,5	37,9	44,8	43,5
Vel. máx. (km/h)	165	174	181	152	167
Cons. urbano (l/100km)	10,1	10,2	10,9	7,5	7,1
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,8	6,0	6,8	5,3	5,3
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,8	8,0	7,9	7,0	6,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,2	65,2	67,8	67,6	67,6
Frenada a 100 km/h (m)	42,3	44,5	53,6	41,0	39,0

GOLF 75 CV GL

Es el más asequible sin renunciar a las cualidades innatas del clásico modelo alemán.

Precio 2.120.000 Ptas.

GOLF 90CV GL

Aunque muy equilibrado, por precio queda demasiado próximo a un GTI como para hacerlo económicamente atractivo.

Precio 2.230.000 Ptas.

GOLF 115 CV GTI

Es el Golf español por tradición y el preferido de nuestros usuarios por su perfecto equilibrio entre eficacia y deportividad.

Precio 2.390.000 Ptas.

GOLF 64 CV CLD

Es el más económico en cuanto a consumo de carburante en toda esta gama, y además se comporta como un rutero incansable y eficaz.

Precio 2.005.000 Ptas.

GOLF 75 CV GL TD

El turbo da más vida y brío al motor diésel de la firma alemana y así lo hace más versátil en un uso general.

Precio 2.325.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 444)

PRUEBA



Citroën ZX 16V/Opel Astra GSI 16V/R-19 16V CAMPEONES DE VALVULAS

SON deportivos medios, a los que se les ha incorporado motores de dieciséis válvulas para elevar las potencias. Pero el usuario de un vehículo de este segmento, quiere destacar también por los distintos símbolos externos de sus carrocerías: alerones, *spoilers*, faldones, tomas de aire, llantas específicas y anagramas nominativos, son los detalles más reclamados. El interior también gusta de tapicerías llamativas y equipamientos completos y lujosos. Pero estos coches no sólo relucen por fuera, los aproxi-

mados 150 caballos de potencia de sus mecánicas, han obligado a reforzar los chasis, aumentar el tamaño de los neumáticos, el rendimiento de los frenos y endurecer la suspensión, para adecuar las carrocerías a las nuevas potencias. La dirección asistida es común en los tres dieciséis válvulas, mientras que el antibloqueo de frenos es de serie en el ZX y Astra. En este apartado el Opel es el que frena en menor distancia, distancia más propia de un deportivo de superior potencia. El Citroën es el que equipa la

dirección más rápida, la más lenta corresponde a la del coche alemán, con tres giros y medio. Para la suspensión, la menos confortable, sobre todo a su paso por terrenos bacheados, es la del Opel por su excesiva dureza. Los tres coches son muy estables en condiciones normales y sólo en situaciones límite aparecen las diferencias. El ZX, con su denominado eje trasero autodireccional, supera con claridad a sus dos rivales. De los tres motores, el del ZX es el más potente y destaca por ser elástico y de bajo nivel sonoro. El del Astra tiene un buen rendimiento aunque es ruidoso y el del Renault es el menos potente pero el que menos consume.

1º CITROËN ZX 16V
Destaca por su excelente estabilidad, un equipamiento completo y precio competitivo.
Precio 2.546.620 Ptas.

2º OPEL ASTRA GSI 16V
Líder de ventas en este segmento, las versiones '93 disponen de la opción del A.A.
Precio 2.684.000 Ptas.

3º RENAULT 19 16V
Dispone de menos potencia que sus rivales, no obstante mantiene un acertado equilibrio.
Precio 2.360.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 472)

FICHA TECNICA

	CITROËN	OPEL	RENAULT
Cilindrada c.c.	1.998	1.998	1.764
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	155 CV(114kw)/6.500	150 CV(110kw)/6.000	137CV(101kw)/6.500
Par máx./rpm	19 mkg(156Nm)/3.500	20 mkg(196Nm)/4.800	16mkg(162Nm)/5.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./discos, ABS	Discos vent./discos, ABS	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.150	1.100	1.115
Acel. 0-100 km/h (s)	9,6	8,9	9,1
1.000 m. salida parada	31,1	29,4	30,3
Rec. 1km desde 40km/h IV	32,7	31,7	33,3
Rec. 1km desde 40km/h V	36,8	36,7	37,7
Velocidad máx. (km/h)	207	220	207
Cons. urbano (l/100 km)	10,5	11,0	9,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	6,8	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,9	8,9	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,8	70,0	68,3
Frenada a 100 km/h (m)	50,5	42,3	50,4



Citroën ZX Sport 1.8i/Renault 19 RTI 1.8i COMBATE DE PESOS MEDIOS

ESTOS dos coches medios, de algo más de cuatro metros de longitud, tienen en común, entre otras cosas, la nacionalidad francesa. Con cierto aire deportivo, carrocería de tres puertas -aunque en el caso del Renault se vende también en versión de cuatro y cinco puertas-, alerón trasero y potencia por encima de los cien caballos, están enfocados a un público de carácter más bien joven.

Los motores se distinguen por su suavidad y silencio de marcha, destacando la buena elasticidad del

1º RENAULT 19 RTI
Responde con más potencia y elasticidad de motor, así como en variedad de tipos de carrocerías.

Precio 2.040.000 Ptas.

2º CITROËN ZX SPORT 1.8i
Su mejores argumentos son: la excelente estabilidad y unos frenos potentes.

Precio 1.795.449 Ptas.

(Publicado en el Nº 467).

FICHA TECNICA

	CITROËN ZX SPORT	RENAULT 19 RTI
Cilindrada (c.c.)	1.761	1.794
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	103 CV(76Kw)/6.000	113CV(83Kw)/5.500
Par máx./rpm	15,6mkg(153Nm)/3.000	16,7mkg(164Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos vent./tambores
Peso (kg)	1.008	1.020
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,5	10,1
1.000 m. salida parada (s)	33,1	31,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,5	34,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,1	37,7
Vel. máx. (km/h)	183	193
Cons. urbano (l/100km)	9,2	10,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,8	6,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,1	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,7	66,0
Frenada a 100 km/h (m)	44,4	68,3

propulsor del Renault que, con unos desarrollos del cambio sensiblemente más cortos y diez caballos más de potencia, aventaja a su rival, sobre todo cuando le pedimos que se recupere. En contrapartida, el Citroën gasta de media aproximadamente un litro menos cada 100 kilómetros y llega a recorrer hasta cien kilómetros más con un depósito de gasolina.

En comportamiento, el ZX aventaja a su rival, ayudado por su especial eje trasero autodireccional. La suspensión en el Renault 19 es más firme e incómoda y acusa ligeros rebotes en pisos bacheados. Para los frenos, los del Citroën ZX Sport ganan en buen tacto y efectividad. Los del Renault 19 RTI son potentes y ventilados, pero tienden rápido al bloqueo, lo que alarga las distancias de frenado. En lo que se refiere a equipamiento, la ausencia más significativa es la de la dirección asistida de serie, en el Citroën. Elemento, éste, que su rival sí incluye entre el equipo de serie. El Renault, además, está provisto de un reglaje en inclinación del asiento del conductor y de una plataforma especial para apoyar el pie izquierdo. El Citroën, por no tener, no tiene ni una goma antideslizante en el pedal del acelerador. Otra apreciación en contra del ZX es la de quedar anulada la guantera si optamos por el aire acondicionado. El 19, por su parte, tiene una visibilidad trasera y lateral trasera bastante reducida.



PRUEBA



**Ford Escort 1.6i/Citroën ZX 1.6i/Fiat Tipo 1.6/Opel Astra 1.6i/R-19 1.8
MEDIOS, FAMILIARES Y DISCRETOS**

LOS coches aquí comparados son los de mayor aceptación y venta entre los usuarios de automóviles, puesto que son los que ofrecen el mejor compromiso entre precio, equipamiento, espacio y utilidad. Son los coches que están en el punto de mira de familias de poder adquisitivo medio y que harán de ellos un uso exhaustivo. De éstos, el único que incorpora culata de dieciséis válvulas es el Ford Escort. Este modelo, además, ha experimentado una reciente remodelación. Reestructuración que salta a la vista tanto en su parte frontal, con nuevas rejillas de aireación y parachoques de nuevo diseño. Como en su parte trasera, que incorpora ahora un portón más amplio y abovedado, una luneta más curvada y unas grandes ópticas

rasgadas de estilo actual. La comparación de las carrocerías de los cinco coches nos muestra que la del Renault 19 es la que admite más capacidad de carga del maletero, seguida muy de cerca por la del Ford Escort.

En último lugar se sitúa el ZX de Citroën, con una diferencia de volumen del maletero de 60 litros con respecto al del Renault, diferencia a tener en cuenta para aquellos que suelen tener problemas con el equipaje. El espacio interior no defrauda en ninguno de los cinco, pero hay que matizar que es en el ZX donde los viajeros podrán sentarse más holgadamente, mientras que el Tipo es el que ofrece mayor altura. En cuanto a comodidad es difícil proclamar un ganador. El Astra es el que tiene los asientos delan-

teros más envolventes y cómodos, mientras que los traseros resultan escasos en cuanto a espacio para las piernas, si nos toca alguien que, por estatura, conduzca con el asiento muy desplazado hacia atrás.

El Escort expone unos asientos delanteros algo cortos y estrechos, pero es el único que ofrece dos regulaciones de la banqueta, una en altura y otra en inclinación. Los del Renault pecan de demasiado blandos y los del tipo y ZX son los únicos que no se regulan en altura.

En todos, menos en el Astra, se puede ajustar el volante, con mención especial para el del Escort que se regula en profundidad, lo que es poco frecuente en vehículos de tipo medio. A este coche, además, por fin se le ha dotado de un

chivato luminoso de reserva de combustible. Otro detalle práctico del Escort, que no tienen los demás, es una tecla de apertura del

maletero, situada en el suelo de la puerta del conductor.

En el apartado de comportamiento dinámico, el claro vencedor

- 1º RENAULT 19 RT 1.8**
Ganador de este enfrentamiento y líder de ventas, ofrece una interesante relación precio-equipamiento.
Precio 1.960.000 Ptas.
 - 2º CITROËN ZX 1.6i AURA**
Con un diseño de líneas modernas y diferentes, este modelo entusiasma sobre todo por la buena estabilidad.
Precio 1.902.097 Ptas.
 - 3º FORD ESCORT 1.6i 16V**
Remodelado recientemente en su exterior, debajo del capó también incorpora un nuevo propulsor de 16V elástico y suave.
Precio 1.910.000 Ptas.
 - 4º OPEL ASTRA GLS 1.6i**
Es un modelo compacto y equilibrado en el que destaca el comportamiento de su motor y la calidad del conjunto.
Precio 1.955.000 Ptas.
 - 5º FIAT TIPO 1.6 SX**
La vena original de Fiat se aprecia en este modelo a todas luces muy personal y que aporta gran espacio interior.
Precio 1.864.511 Ptas.
- (Publicado en el Nº 476)

es el Citroën ZX. Su especial configuración del eje trasero, que la marca define autodireccional, consigue una adherencia y estabilidad en curvas fuera de lo común. En general todos los motores son tranquilos y hasta suficientes si no se viaja muy cargado.

PRUEBA

FICHA TÉCNICA

	FORD	CITROËN	FIAT	OPEL	RENAULT
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.580	1.581	1.598	1.794
Nº de cilindros	4 en línea				
Nº de válvulas	4	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Un carburador doble	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	90CV(65kw)/5.500	89CV(65kw)/6.400	86CV(62kw)/5.800	100CV(74kw)/5.800	95CV(70kw)/5.750
Par máx./rpm.	13,7mkg(134Nm)/3.000	13,5mkg(132Nm)/3.000	13,5mkg(130Nm)/2.900	13,7mkg(135Nm)/3.400	14,8mkg(145Nm)/2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades				
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./tambores				
Peso (kg)	1.175	995	970	980	1.045
Acel 0-100 km/h (s)	12,6	12,1	13,1	11,4	12,4
Rec. 11km desde 40 km/h en IV	37,1	36,0	35,9	35,0	34,7
Rec. 11km desde 40 km/h en V	41,6	39,2	41,8	39,8	38,7
Vel. máx. (km/h)	177	174	174	189	183
Cons. urbano (l/100km)	10,6	11,3	9,5	9,5	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,6	8,2	6,1	6,6	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,7	11,9	8,6	7,5	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,7	65,9	66,5	66,5	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	55,0	49,3	47,5	41,5	68,3

PRUEBA



Ford Orion Ghia 1.8i 16V/Opel Astra GT 1.6i PELTON DE CABEZA

EL segmento de los vehículos de cuatro metros es el que tradicionalmente produce mayor número de ventas en nuestro país. Estos dos, además, luchan por los primeros puestos de ventas con dos principales novedades: el nuevo motor Z montado en el Orion y la carrocería de tres volúmenes del Astra. Longitudinalmente, la diferencia entre el Astra y el Orion es tan sólo de un centímetro. Tanta igualdad obliga a unas medidas interiores muy parecidas. En el Orion se cuenta con mayor espacio para los pasajeros,

1ª OPEL ASTRA GT 1.8i 4p
Unos desarrollos cortos y unas suspensiones tirando a duras, invitan a conducir con rapidez.

Precio 1.984.000 Ptas.

2ª FORD ORION GHIA 1.8
El motor tranquilo y elástico y las suaves suspensiones lo conforman en un reposado familiar.

Precio 2.085.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 450).

FICHA TECNICA		
	ORION 1.8i 16V	ASTRA GT 1.6i
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.598
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	105CV(77Kw)/5.500	100CV(74Kw)/5.600
Par max/rpm	15,6mkg(153Nm)/4.500	13,5mkg(132Nm)/3.400
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	1.065	980
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,0	11,4
1.000 m. salida parada (s)	32,7	32,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,7	35,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,9	39,8
Vel. máx. (km/h)	194	189
Cons. urbano (l/100km)	9,9	9,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	66,5
Frenada a 100 km/h (m)	53,7	41,5

en tanto que en el Astra se puede alojar un volumen de equipaje superior. Sólo en anchura y en las plazas delanteras se aprecia una ventaja importante a favor del Orion, mientras que en altura hasta el techo, el Astra es claramente mejor. De todos modos, la habitabilidad es suficiente para que cinco personas viajen con comodidad, siempre que las tres que ocupen las plazas traseras sean poco corpulentas.

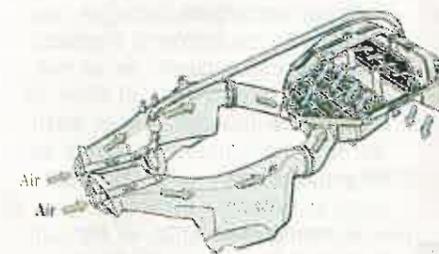
Por cuanto respecta a los motores la potencia final resulta muy similar, pero las plantas motrices difieren considerablemente. El nuevo motor Z de Ford dispone de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol en cabeza. Tiene mayor cilindrada y potencia que su rival y se manifiesta elástico y agradable de utilizar. El motor del Opel es de menor cilindrada y está más apretado. A causa de ello no se trata de un propulsor especialmente elástico, pero, gracias también a unos desarrollos cortos, tira del coche con vigor y agilidad. Éste es el problema del Orion, una caja de cambios con relaciones largas que perjudica en recuperaciones.

En cuanto a comportamiento en curva, el Astra lleva unas suspensiones más duras que aportan un mejor apoyo y permiten abordar los giros a mayor velocidad. En contrapartida se resiente la comodidad. En el Orion, las suspensiones benefician la comodidad, pero el tren delantero es impreciso.

LA NUEVA REINA DE KAWA

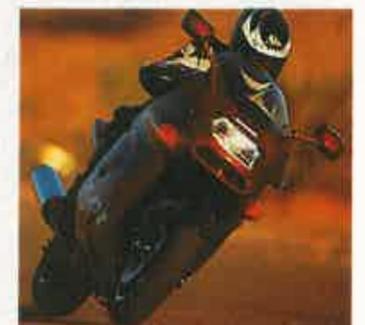


ZZR 1100 Para ti, que la experiencia te permite obtener el máximo placer en la conducción. Para ti, que deseas la máxima potencia acompañada del más sofisticado diseño e impecables acabados. Para ti, que sólo te conformas con lo mejor, Kawasaki ha creado la nueva reina de las super sport/touring.



Sorprendente. Deslumbrante. Irresistible. Con su exclusivo TWIN RAM AIR SYSTEM, el primer sistema de Doble Admisión de Aire a presión que aumenta la eficiencia de su ya brillante motor de 154 CV.

Con un nuevo chasis de aluminio muy liviano y a la vez increíblemente rígido y resistente. Con un carenado rediseñado para obtener una protección total del piloto frente al viento. Y con un sinfín de novedades que la convierten en tu más fiable y cómoda compañera. Te está esperando.



Kawasaki
Let the good times roll

FREE SHOP



CAMPEONA DEL MUNDO
DERBI | **Kawasaki**
DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. 08100-Montornès (Barcelona) Spain
Téléphone: T093 24 184-DEPDI E.Tel. 1931 570 20 107 Telex: 374 55 02

MOTUL
UTILIZADO Y
HOMOLOGADO POR DERBI

PRUEBA



Hyundai Pony 1.5i GLS/Renault 19 RN 1.4
¿LA DUDA OFENDE?

La pregunta de cómo se puede enfrentar todo un Renault 19 contra un Hyundai Pony, la respuesta se argumenta principalmente por el competitivo precio y completo equipamiento.

El Pony es el modelo más pequeño de Hyundai. La primera consideración a hacer es la de que el Pony cuesta poco para el equipamiento tan completo que lleva de serie, y la garantía de tres años no deja de ser eso, una garantía. Aunque, de momento, la cifra de concesionarios Hyundai presentes en España es

1º RENAULT 19 RN 1.4
La motorización pequeña de la gama 19 tiene un buen rendimiento.

Precio 1.725.000 Ptas.

2º HYUNDAI PONY 1.5 GLS
Pocos coches ofrecen tanto equipamiento de serie por tan bajo precio.

Precio 1.645.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 475).

FICHA TECNICA		
	R 19 RN 1.4	Pony 1.5i GLS
1.390	1.468	
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador doble	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	80CV(59Kw)/5.750	84CV(62Kw)/5.500
Par max./rpm	11,0mkg(107Nm)/2.750	12,4mkg(122Nm)/3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/tambores	Discos vent./tambores
Peso (kg)	960	955
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,8	12,5
1.000 m. salida parada (s)	34,7	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,6	37,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,4	41,0
Vel. máx. (km/h)	169	169
Cons. urbano (l/100km)	9,8	8,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,0	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,3	8,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	66,2
Frenada a 100 km/h (m)	52,9	49,9

mínima comparada con la de Renault.

El motor de este Renault, cuando se probó, incorporaba un carburador de doble cuerpo como sistema de alimentación; los 19 RN 1.4 actuales han sustituido el carburador por la inyección electrónica y catalizador para cumplir con la normativa vigente. Este motor, con inferior cilindrada y algún caballo menos y alimentado por carburador, consigue casi los mismos resultados de prestaciones y consumos que el de su rival, el Pony. Victoria para el Pony al comparar la dirección, que es asistida de serie y requiere menos de tres vueltas para girar las ruedas entre un extremo y el contrario.

En comportamiento, el Renault supera al Hyundai, y no es que el Pony tenga mala estabilidad, pero la carrocería balancea más al entrar deprisa en una curva y no da tanta confianza como en el coche francés.

El análisis de las carrocerías arroja sólo seis centímetros a favor de la longitud del Renault, mientras que en anchura la diferencia es de nueve. Sin embargo, es en la distancia entre ejes donde la diferencia es notable, son dieciséis centímetros otra vez a favor del Renault, lo que perjudica la habitabilidad del coreano. Basta con sentarse en las plazas traseras y comprobar los malederos de ambos coches para confirmarlo. Sin embargo, el Pony se impone en equipamiento de serie y en precio de venta.

HAY CABALLOS Y KAWALLOS



ZZR 600 Para ti, que disfrutas con la agilidad de las deportivas de peso medio. Para ti, que buscas obtener el máximo rendimiento de cada caballo. Para ti, que te gusta ir siempre por delante, Kawasaki pone a tu alcance la nueva ZZR 600. Brillante. Cómoda. Polivalente. Sin rival. La más potente de su categoría. Con su nuevo TWIN RAM AIR, el sistema exclusivo que presuriza el aire de admisión e incrementa la respuesta especialmente en altas revoluciones. Con una estabilidad impecable gracias a su nuevo chasis de aluminio perimetral y a sus nuevos sistemas de suspensión y frenado. Con un nivel de calidad y acabados superior en todos los frentes. Mírala detenidamente, descubrirás que no hay comparación.



Kawasaki

Let the good times roll

FREE SHOP



DERBI I-E Kawasaki

DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. (C/DO Maitres, 10 - Barakaldo - Spain)
Teléfono: 94 184 20 10 - Telex: 570 45 02

MOTUL
UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

PRUEBA



Opel Astra GLS 1.7 TD/Renault 19 RT 1.9 DT ECONOMIA DE MERCADO

LOS motores alimentados por gasóleo siguen aportando la ventaja del menor precio de este combustible y también de su menor consumo. El Opel Astra turbodiésel es el más nuevo de los dos coches de esta comparativa. El Renault 19 turbodiésel, sin embargo, es un viejo conocido. Las características mecánicas de ambos modelos son similares; no obstante, la potencia del Renault 19 es casi un quince por ciento superior a la del Astra. Esta diferencia es consecuencia lógica de la mayor cilindrada del Re-

1º OPEL ASTRA 1.7 TD
Resulta un coche cómodo y económico para viajar por autopista a velocidad moderada.

Precio 2.146.000 Ptas.

2º RENAULT 19 RT 1.9 DT
Tiene un andar más alegre que su rival, pero hay que pagar algo más por él.

Precio 2.240.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 489)

	FICHA TECNICA	
	ASTRA 1.7 TD	R-19 1.9 TD
Cilindrada (c.c.)	1.686	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección mec. y turbo	Inyección mec. y turbo
Potencia max./rpm	82CV(60Kw)/4.400	93CV(68,5Kw)/4.200
Par max./rpm	17,1mkg(163Nm)/2.400	18,2mkg(175Nm)/2.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	1.065	1.040
Acel. 0 a 100 km/h (s)	14,1	11,7
1.000 m. salida parada (s)	35,9	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	38,0	34,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,0	40,3
Vel. máx. (km/h)	170	188
Cons. urbano (l/100km)	7,2	7,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	4,5	5,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,3	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,8	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	48,1	46,2

nault, que también le permite alcanzar una cifra de par motor superior a menor número de vueltas. Es lógico, pues, que el rendimiento del coche francés sea superior al del alemán.

En comportamiento dinámico, la presencia de un motor diésel (más pesado que uno de gasolina) deja notar su efecto en la parte delantera, puesto que tienen una tendencia subviradora, en todo caso sin exceso y perfectamente controlable con el volante, con una dirección bien asistida en ambos modelos. El comportamiento en ambos coches es bueno y las suspensiones mantienen un adecuado compromiso entre comodidad y estabilidad.

En cuanto a carrocería, ambos modelos derivan de otro de dos volúmenes. Como suele ser habitual en estos casos, su maletero es de considerables dimensiones, mayor en el Astra, a pesar de ser dos centímetros más corto. Este superior volumen para equipajes se consigue en detrimento del espacio para las piernas de los pasajeros del asiento posterior, alrededor de cuatro centímetros mayor en el Renault 19. En ambos casos, el respaldo del asiento posterior es abatible por partes asimétricas.

La instrumentación resulta escasa en ambos modelos y disponen de equipamiento similar incluido en el precio de serie. Pero en las opciones las diferencias son acusadas, el Renault 19 puede montar ABS y aire acondicionado, el Astra no.

121 KAWALLOS DE CARRERAS



ZXR 750

Para ti, que vibras ante la llamada del circuito. Para ti, que buscas en una motocicleta la última tecnología de competición. Para ti, que exiges las mejores prestaciones, Kawasaki pone en tus manos toda la potencia de los 121 caballos de su nueva ZXR 750. La filosofía "R" elevada a su máximo exponente. Con 9 campeonatos en su palmarés. Con un nuevo RAM AIR SYSTEM que incrementa aun más el rendimiento de su tetracilíndrico en línea de alto régimen. Con un nuevo bastidor perimetral de aluminio.



Con nuevos reglajes en las suspensiones. Con nuevos superfrenos. Con nuevos neumáticos ZR. Con un nuevo carenado. Con un nuevo diseño totalmente ergonómico. Con nuevos... ¡Tienes que verla!

Kawasaki
Let the good times roll

FREE SHOP



CAMPIONA DEL MUNDO
DERBI Kawasaki

DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. 08100 Mahadulles (Barcelona) Spain
Teléfono: Telex 94114 DERBI E. Tel: (00) 571 00 10/ Telex: 3105502

MOTUL
UTILIZADO Y
HOMOLOGADO POR DERBI



Citroën ZX TD/Renault 19 TD LUCHA EN LA CUMBRE

La pauta de los coches del segmento medio con mecánica turbodiésel la marcan curiosamente dos coches de origen francés, el Citroën ZX TD y el Renault 19 DT. Ambos modelos ofrecen, además de unas buenas prestaciones, un consumo de primera.

La diferencia de potencia entre los dos es mínima, lo que origina que su rendimiento sea muy similar. En el Renault, se nota más la entrada del turbo con un tirón y tiene a su favor una mejor velocidad máxima y una ligerísima ventaja en pres-

1º CITROËN ZX TD
Pese a las similitudes en muchos aspectos, en comportamiento y precio supera a su rival.

Precio 2.168.480 Ptas.

2º RENAULT 19 DT
Sólo supera al ZX en capacidad de maletero y lo iguala en confort y mecánica. Es más caro.

Precio 2.240.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 456).

FICHA TÉCNICA		
	CITROËN ZX TD	R-19 DT
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo
Potencia max./rpm	92CV(67,5Kw)/4.000	93CV(68,5Kw)/4.250
Par max./rpm	20,5mkg(196Nm)/2.250	18,3mkg(175Nm)/2.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos Vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	1.102	1.040
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,1	11,7
1.000 m. salida parada (s)	33,7	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,7	34,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,0	40,3
Vel. máx. (km/h)	180	188
Cons. urbano (l/100km)	7,5	7,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,1	5,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,4	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,2	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	46,1	46,2

taciones y consumos. En el ZX, el turbo es mucho más progresivo y llega sin brusquedades al régimen máximo de giro. Gracias a su mayor par motor, mueve mejor los desarrollos largos, lo que le da ventaja en las recuperaciones en quinta velocidad.

En los dos casos, y en frío, la rumorosidad de los motores es alta y va disminuyendo a medida que se calienta el motor. También en este apartado el ZX supera al Renault ligeramente, aunque su emisión de humos es más alta.

Donde se encuentran más diferencias es en el apartado de las suspensiones y comportamiento. El ZX supera a su rival gracias a unos tarados más duros y al eje trasero auto-direccional. En el 19, la carrocería se inclina mucho más y las inercias generadas repercuten en el comportamiento, que entre otras particularidades ofrece una tendencia más acusada a tirar de morro.

El cuidado de los interiores se asemeja bastante en ambos modelos, si bien la balanza termina inclinándose a favor del Renault, con un mejor acabado y un maletero más capaz. La dureza de los asientos marca, una vez más, una diferencia entre estos dos turbodiésel. En el ZX se ha elegido un mullido de mayor dureza, lo que favorece la comodidad a la larga. La balanza finalmente está muy equilibrada y en la elección tendrá mucho que ver la fidelidad a la marca y el diseño exterior.

KAWA GRAN RESERVA



GPZ 500 Para ti, que buscas la perfección depurada de un "gran reserva". Para ti, que quieres asegurarte un acierto pleno en tu decisión. Para ti, que valoras la fiabilidad por encima



de todo, Kawasaki te lo pone fácil. GPZ 500 es posiblemente la máquina con mejor reputación del mercado. Un valor seguro que combina ligereza, potencia, agilidad y ergonomía con una insuperable relación calidad-precio. Una cuatro tiempos con las mejores prestaciones de una dos tiempos: buena aceleración, bajo consumo y excelente funcionamiento. Con

un conjunto de características fruto de su avanzada tecnología que la sitúan a la altura de muchas motocicletas de mayor cilindrada. Ven a "catarla".



Kawasaki
Let the good times roll

FREESHOP



Y MEMBRO DEL GRUPO
DERBI | **Kawasaki**
DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. 08100 Mataró (Barcelona) Spain
Teléfono: 94 184 0876 Fax: 93 570 20 10 Telex: 570 55 02

MOTUL
UTILIZADO Y
HOMOLOGADO POR DERBI

PRUEBA



VW Golf 1.4/Citroën ZX 1.4/Opel Astra 1.4 UN DEPORTE CARO

De estos tres modelos el Volkswagen sale perdiendo en el precio, es el más caro y es además el que ofrece el peor equipamiento de serie y el que tiene unas opciones más caras. También es de los tres el que cuenta con una mecánica menos brillante. Sin embargo, esto lo compensa con otras cosas. Tiene una buena imagen y fama, está muy bien acabado y realizado con unos materiales de gran calidad.

En lo que a capacidad interior se refiere, el Astra es el que más sitio ofrece a sus ocupantes, seguido del

Golf, siendo el menos capaz el ZX. En lo que a capacidad del maletero se refiere el Astra de nuevo se impone a sus rivales.

En el puesto de conducción hay diferencias apreciables entre ellos. El Golf dispone de unos asientos tirando a duros, ideales para afrontar viajes de largo recorrido. En el Opel y el Citroën son más blandos, pero también confortables. Aquí y debido a la postura de los pedales un poco elevados en el Golf, en este modelo es más difícil encontrar la postura más adecuada.

Entrando de lleno en sus apartados mecánicos, entre los tres hay claras diferencias. El motor más potente es el del Astra, con 82 caballos, le sigue el ZX con 75, mientras que el Golf con 60 caballos se queda muy atrás. Los tres coches frenan muy bien, aquí sólo hay que criticar el tacto del pedal del Golf, muy esponjoso, sin embargo es el único que ofrece antibloqueo en opción.

Los tres hacen gala de un comportamiento noble. En esto el ZX es ligeramente superior, seguido del Golf. El Astra por un escaso margen hay que situarlo en tercera posición. Por contra, es superior en la dirección que se puede equipar opcionalmente con asistencia.

1º CITROËN ZX
Tiene un magnífico comportamiento y una mecánica con un buen rendimiento.
Precio 1.673.591 Ptas.

2º OPEL ASTRA
Tiene un motor potente, también es el que tiene el habitáculo más capaz.
Precio 1.800.000 Ptas.

3º VOLKSWAGEN GOLF
Equipa el motor menos potente. También es el que más cuesta y con las opciones más caras.
Precio 1.771.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 446)

FICHA TÉCNICA

	ZX	ASTRA	GOLF
Cilindrada c.c.	1.360	1.389	1.391
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Carb. de doble cuerpo	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	75CV(55kw)/5.800	82CV(60kw)/5.800	60CV(44kw)/5.200
Par máx./rpm	11,8mkg(116nm)/3.800	11,5mkg(113nm)/3.400	10,5mkg(107nm)/2.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tamb. ABS opc.
Peso (kg)	945	995	960
Acel. 0-100 km/h (s)	12,0	14,7	17,1
1.000 m. salida parada	33,8	36,3	38,3
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,7	39,6	40,3
Rec. 1km desde 40km/h V	39,8	45,0	44,5
Velocidad máx. (km/h)	170	162	154
Cons. urbano (l/100 km)	8,5	8,2	8,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,5	5,6	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,7	8,2	7,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	73,1	68,2	69,3
Frenada a 100 km/h (m)	52,1	47,2	41,6



ZEPHYR 1100

ZEPHYR Para ti, que sueñas con el regreso a los orígenes. Para ti, que sueñas con volver a vivir los momentos inolvidables que pasaste sobre aquella moto que era una auténtica obra de arte. Para ti, que sueñas con disfrutar de la más pura esencia del motociclismo, la serie ZEPHYR te ofrece la imagen y el estilo inconfundibles de las máquinas legendarias de Kawasaki, con todos los avances tecnológicos y la facilidad de mantenimiento de las motos de los 90. Por la elasticidad de su motor,



ZEPHYR 750



ZEPHYR 550

por su cómoda conducción y por la gran calidad de sus acabados, sea cual sea la ZEPHYR que elijas -en 550, 750 ó 1100 cc.- disfrutarás de la clásica más actual. Haz realidad tu sueño.



Kawasaki

Let the good times roll



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE MOTOCICLISTAS
DERBI **Kawasaki**

DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. 08100 Manlleu (Barcelona) Spain
Teléfono: 93 4184 DERBI - E. Tel: (33) 570 20 10 - Telex: 570 35 02

MOTUL
UTILIZADO Y
HOMOLOGADO POR DERBI



Alfa Romeo 155 2.0 EL CENTRO DE GAMA

VIRTUDES

- Habitabilidad interior
- Equilibrio del conjunto
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Visibilidad trasera
- Distancias de frenado
- Rueda de repuesto más pequeña

Precio 2.650.000 Ptas.

EL 155 2.0 Twin Spark es la versión más equilibrada de la gama de este modelo de Alfa Romeo. Tiene un motor de dos litros con una potencia de 143 caballos, que permiten afrontar viajes de largo recorrido con toda la familia sin ningún inconveniente, y lo que es mejor con un elevado confort de marcha. En este motor los consumos son muy variables al uso. Si se practica una conducción moderada se mantienen en unos márgenes razonables, pero si se abusa del acelerador se disparan considerable-

mente. Su comportamiento es noble, permitiendo practicar una conducción ágil. La dirección tiene un tacto agradable y el selector del cambio es suave y preciso. Lo peor son sus frenos con unas distancias de frenado un poco largas.

El interior es espacioso, capaz de albergar a cinco pasajeros, su maletero previsto para una utilización familiar es muy capaz. Otra cosa importante que hay que destacar del interior es lo cuidado de su terminación y su equipamiento de serie que es realmente completo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.995 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: inyección elect. Potencia máxima: 143 CV (104Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 19,3 mkg (187 nm)/5.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Antibloqueo opc. Suspensión(del/tras): Independ./Independ. Peso en orden de marcha: 1.215 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,3 s. 1.000 m. salida parada: 31,6 s. Velocidad máxima: 201,5 km/h. Consumo urbano: 10,1 l/100 km. A 90 km/h: 6,4 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,9 m. (Publicado en el Nº 467)



Alfa Romeo 155 Q4 HERENCIA GENETICA

VIRTUDES

- Comportamiento seguro
- Prestaciones
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Rueda de recambio pequeña
- Maletero justo
- Respaldo de los asientos delant.

Precio 4.200.000 Ptas.

BAJO una apariencia pacífica, con carrocería de tipo burgués, se esconde la mecánica de una auténtica fiera. El 155 Q4 equipado con un motor turboalimentado de 194 caballos de potencia, complementado con un sistema de tracción integral, se convierte en un coche que además de ofrecer unas elevadas prestaciones, es tremendamente eficaz en terrenos de poca adherencia, permitiendo circular a una velocidad bastante alta con unos márgenes de seguridad muy elevados. El sistema de tracción es

muy similar al utilizado por Lancia en el Delta y en el Dedra. Dispone de un diferencial central con acoplamiento viscoso, que en condiciones normales de adherencia reparte un 47 por ciento de par delante y un 53 detrás. Cuando empeoran las condiciones del suelo, reparte más tracción al eje que más motricidad tiene.

Por lo demás, teniendo en cuenta que se trata de un coche de claro enfoque familiar, dispone de un equipamiento completo para favorecer el confort de conducción.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.995 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyecc. Elect. Turbo. Potencia máxima: 190 CV (137Kw) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 30,3 mkg (291 nm)/2.500. Tracción: Integral. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Antibi. de frenos. Suspensión(del/tras): Independ./Independ. Peso en orden de marcha: 1.390 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,6 s. 1.000 m. salida parada: 28,3 s. V. máxima: 224km/h. C. urbano: 13,2 l/100 km. A 90 km/h: 8,3 l/100 km. A 120 km/h: 10,5 l/100 km. D. de freno a 100 km/h: 37,5 m. (Publicado en el Nº 481).

PRUEBA

LA KAWACUSTOM



VULCAN 750

VULCAN Para ti, que el estilo custom es algo más que un esnobismo. Para ti, que buscas potencia, buenas prestaciones y la máxima comodidad de conducción por ciudad y por carretera. Para ti, que valoras los acabados de calidad hasta en los más mínimos detalles, Kawasaki te ofrece la gama VULCAN. En ella encontrarás el concepto custom enriquecido con la más avanzada tecnología Kawasaki. Con las mejores características de su motor bicilíndrico de última generación en la 500 y con el bicilíndrico en "V" con taqués hidráulicos en la 750. El resultado es una potencia y una aceleración sin rival en sus categorías. Y con la limpia, fiable



VULCAN 500

y exclusiva transmisión por Correa Kawasaki en la 500 y con transmisión por "cardan" en la 750. Escoge tu VULCAN y disfruta al máximo de la filosofía "Kawacustom".



Kawasaki

Let the good times roll

FREE SHIP



DERBI / Kawasaki

DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. 08100 Martorell (Barcelona) España
Teléfono: 93 462 0000 E-mail: info@derbi.es Fax: 93 462 0001

MOTUL

LITELIZADO Y
HOMOLOGADO POR DERBI



Alfa Romeo 155 V6 PARA NO ABURRIRSE

VIRTUDES

- Brillantez mecánica
- Comportamiento (con susp. int.)
- Línea discreta y atractiva

DEFECTOS

- Consumos altos
- Interior un poco seco
- Postura al volante

Precio 3.495.000 Ptas.

El Alfa Romeo 155 V6 es una berlina de corte deportivo, que a pesar de sus 166 caballos, resulta un coche fácil de conducir y seguro. Su motor de seis cilindros en V, responde con rabia, decisión y seguridad a las exigencias del conductor. Es un motor que resulta muy agradable de conducir, con una magnífica elasticidad y facilidad para subir de revoluciones. Por lo que respecta al comportamiento, la unidad de pruebas estaba equipada con sistema de amortiguación controlada, que en la posición automá-

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.492 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **166 CV (121Kw) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **21,7 mkg (216 nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Discos, ABS**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Paso en orden de marcha: **1.290 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,2 s**. 1.000 m. salida parada: **30,3 s**. Velocidad máxima: **212 km/h**. Consumo urbano: **14,1 l/100 km**. A 90 km/h: **8,9 l/100 km**. A 120 km/h: **10,5 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,4 m**. (Publicado en el Nº 449)

tica permite viajar con unos márgenes de seguridad muy elevados. Ahora bien, los amantes de una conducción más al límite, encontrarán más a su medida las suspensiones en la posición deportiva, con unos tarados mucho más enérgicos. El apartado técnico peor logrado es el sistema de frenos, que no aguanta los esfuerzos prolongados y el ABS es muy sensible y entra en funcionamiento muy pronto. Un punto favorable es su interior, amplio y confortable, y su equipamiento de serie muy completo.

PRUEBA



Audi 80 TDI COMO UN MECHERO

VIRTUDES

- Consumos excepcionales
- Motor muy elástico
- Buena seguridad

DEFECTOS

- Asientos poco cómodos
- Cortes de inyección bruscos
- Interiores poco atractivos

Precio 3.245.000 Ptas.

El punto fuerte del Audi 80 1.9 TDI son sus superajustados consumos, podríamos catalogarlos de récord en un coche de su segmento. Basta echar un vistazo a las cifras arrojadas por el Correvit para comprender esto: 7,0 litros en ciudad ó 4,1 litros a una velocidad sostenida de 90 kilómetros por hora pueden servir de ejemplo. Con estos consumos y con una capacidad del depósito de combustible de 66 litros, se pueden recorrer más de mil kilómetros sin repostar. Esto lo convierte en el vehículo ideal pa-

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.896 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: **Inyección directa y turbo**. Potencia máxima: **90 CV (66Kw) a 4.000 rpm**. Par máximo/rpm: **18,6 mkg (182 nm)/2.300**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores, ABS opc.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Paso en orden de marcha: **1.200 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,9 s**. 1.000 m. salida parada: **35,7 s**. Velocidad máxima: **176 km/h**. Consumo urbano: **7,0 l/100 km**. A 90 km/h: **4,1 l/100 km**. A 120 km/h: **5,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **63,6 m**. (Publicado en el Nº 440)

ra todos aquellos que realicen al año muchos kilómetros. Otro de los valores de este modelo de la marca de los cuatro aros, es su calidad de acabado, realmente elevada. Lo peor en ese sentido es el diseño del interior, muy sobrio y aburrido. Por lo que se refiere a su comportamiento, es un coche con unos niveles de seguridad elevados. Además, está dotado con sistema Proconten, con lo que la seguridad pasiva del vehículo aumenta considerablemente.

AKAWA GANANDO



KLX 650

Para ti, que esperabas la mejor máquina para practicar tu afición a los rallyes.

Para ti, que esperabas la trail que te ofreciera la mayor agilidad en terrenos difíciles y una suave conducción en ciudad y carretera. Para ti, que esperabas la última aportación de Kawasaki en este campo, ya tienes aquí la KLX 650. Una trail/ dual purpose realmente superdotada. Con un gran "mono" que le proporciona un fuerte par motor. Con arranque eléctrico con KACR. Con chasis perimetral de acero de gran resistencia y estabilidad directamente derivado de las KX Cross. Con la rígida



horquilla invertida de las KDK enduro. Con potentes frenos de disco. Con neumáticos mixtos de alto rendimiento. Y con un sinfín de detalles y complementos que la hacen única en su clase. Con ella, seguro que acabas ganando en todos los terrenos.



Kawasaki
Let the good times roll

FREE STOP



DERBI / **Kawasaki**
DERBI NACIONAL MOTOR S.A. 08100 Martorelles (Barcelona) Spain
Teléfono: Telex: 34-184 DERBI E. Tel: (34) 939 26 107. Fax: (34) 939 26 102

MOTUL
UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

PRUEBA



BMW 320i
¡SIGUE LA EVOLUCION

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Comportamiento
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Tónel de transmisión voluminoso
- Motor ruidoso
- Maletero justo

Precio 3.671.000 Ptas.

GRACIAS a la adopción del sistema VANOS, que gestiona electrónicamente la distribución, el rendimiento del motor de seis cilindros de dos litros, con culata de 24 válvulas ha mejorado notablemente sobre todo a bajos regímenes, contribuyendo a que su conducción sea mucho más agradable y eficaz. Con este sistema no sólo gana el motor en prestaciones, también en consumos, que son más ajustados.

Este modelo, aunque con apariencia familiar, debido al toque deportivo que BMW imprime a sus diseños

pide guerra. El suave ronroneo del motor al ralentí, el rápido y preciso funcionamiento del cambio de marchas y un sinfín de detalles, empujan a su conductor a una conducción alegre. En ese momento es cuando se descubre su comportamiento, que es realmente ejemplar. En condiciones normales este comportamiento es neutro y para que aparezca su condición de tracción trasera, hay que salirse de los límites de una conducción de tipo turístico.

Otro aspecto relevante es su confort de marcha y acabado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.991 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 150 CV (110Kw) a 5.900 rpm. Par máximo/rpm: 19,4 mkg (190 nm)/4.200. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera, asis. Frenos (del/tras): Discos/Discos. ABS. Suspensión (del/tras): Indep./Indep. Peso en orden de marcha: 1.315 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,7 s. 1.000 m. salida parada: 30,6 s. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo urbano: 12,2 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 km. A 120 km/h: 8,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,1 m. (Publicado en el Nº 483)



Citroën Xantia 2.0i
LA OPCION LOGICA

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Estabilidad
- Rendimiento del motor

DEFECTOS

- Sensible al viento lateral
- Guanteros pequeña
- Diseño del salpicadero

Precio aprox. 2.600.000 Ptas.

LA versión con el motor de dos litros, se sitúa justo en el centro de la nueva gama Xantia de Citroën. Este motor no es nuevo para los usuarios españoles. Es el mismo que equipa el ZX Volcane, que se distingue por contar con un elevado par a bajo régimen. Esto, unido a unos desarrollos del cambio muy bien elegidos hacen que sea una mecánica muy agradable de conducir. Pero en el conjunto de sus diferentes elementos mecánicos, destaca su sistema de suspensiones hidráulicas, que permite ade-

más de un buen comportamiento, variar la altura al suelo. Si a esto unimos el eje trasero de efecto autodireccional, similar al del ZX, aunque más perfeccionado, sus límites de seguridad aumentan hasta cotas insospechadas.

El interior está muy cuidado y dispone de un sitio generoso para sus ocupantes, sobre todo los de las plazas traseras. Su equipamiento de serie es bueno, y en el salpicadero destaca la instrumentación que es muy completa. Lo peor es la guantera con poca capacidad.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.998 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 123 CV (89Kw) a 5.750 rpm. Par máximo/rpm: 18,3 mkg (179 nm)/2.750. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera, asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.238 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,7 s. 1.000 m. salida parada: 32,0 s. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo urbano: 12,0 l/100 km. A 90 km/h: 6,5 l/100 km. A 120 km/h: 8,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,4 m. (Publicado en el Nº 490)



AKAWA
DONDE TU QUIERAS

KLE 500 Para ti, que no aceptas los límites. Para ti, que quieres moverte a tus

anchas por la jungla urbana y por pistas de montaña.

Para ti, que buscas la máxima comodidad de conducción,

Kawasaki te ofrece la nueva KLE 500. Equipada con un

bicilíndrico de cuatro tiempos de alto rendimiento. Con

chasis de doble cuna en acero de alta tensión. Con sus-

pensiones muy versátiles. Con frenos de disco. Con una óptima ergonomía para la conducción.

Y con todos los componentes y características que la convierten en la máquina más cómoda y



práctica para sumergirse en el tráfico ciudadano, para reco-

rrer las sinuosas carreteras suburbanas y para realizar esca-

padadas "off-road". Con la KLE 500, acabarás con la rutina.



Kawasaki

Let the good times roll

FREE STOP



DERBI / Kawasaki

DERBI NACIONAL MOTOR, S.A. Del 00 Miramontes (Barcelona) Spain
Teléfono: Tlx. 94-194 DE-RBI E. Tel. (91) 5 30 20 10 Tlx. 970 55 02

MOTUL

UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

PRUEBA



Honda Accord 2.0i LS CAMBIO DE ESTILO

VIRTUDES

- Suavidad y facilidad de conducc.
- Manejo del cambio
- Equipamiento y precio

DEFECTOS

- Dirección incómoda
- Habitabilidad justa
- Radio de giro

Precio 2.930.000 Ptas.

HONDA en la realización de su nuevo Accord, ha apostado por el diseño, prefiriendo ofrecer un modelo con personalidad a costa de sacrificar algo el espacio interior. A simple vista sorprende que una berlina de cuatro puertas tenga una línea de coupé, con un diseño original. Pero a cambio de disfrutar un coche exclusivo tenemos que renunciar a un habitáculo espacioso, resultando el del Accord un poco justo. Aunque eso sí, un interior muy bien cuidado, muy agradable y confortable, dotado de un completo

equipamiento que hace muy agradable su conducción.

En el aspecto mecánico, Honda ha preferido sacrificar potencial en el motor de cuatro cilindros con dos litros y dieciséis válvulas, dotándolo con una potencia de 131 caballos, y ha intentado mejorar, en todo lo posible, su suavidad de funcionamiento, con una elasticidad encomiable.

Las suspensiones están muy bien resueltas, con un buen compromiso entre confort y seguridad. Lo peor es la dirección que cuenta con mucha asistencia a elevada velocidad.

002 KM



Peugeot 405 SRi MAQUILLAJE DE LUJO

VIRTUDES

- Mejoras de acabado
- Confort de marcha
- Amplitud interior y comportam.

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Cambio impreciso
- Maltrato de los asientos blando

Precio 2.648.000 Ptas.

TRAS la remodelación a la que sometió Peugeot a su modelo 405, éste ha mejorado notablemente. En el exterior la principal novedad es la parte trasera, similar a la del 605 y con una tapa del maletero con un nivel de carga mucho más bajo, lo que facilita enormemente la operación de cargar y descargar su generoso maletero. Los cambios más importantes están en el interior. Esta nueva generación del 405 está mejor realizada y cuenta con materiales de calidad superior. Otro aspecto destacable es su equipa-

miento mucho más completo que el de su predecesor, incluye de serie aire acondicionado.

Otra novedad muy interesante es el nuevo motor de esta versión, que aumenta su cilindrada hasta dos litros, aunque conserva la misma potencia que el de 1.9, 125 caballos. En comparación con aquél ha perdido algo de brío, a cambio es más elástico y con una mejor respuesta a bajos regímenes. Las suspensiones también han variado algo, sus tarados son más suaves, pero sin perder seguridad.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.997 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **131 CV (96Kw)** a **5.400 rpm.** Par máximo/rpm: **18,2 mkg (178 nm)/4.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.300 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,6 s.** 1.000 m. salida parada: **32,0 s.** Velocidad máxima: **196 km/h.** Consumo urbano: **9,6 l/100 km.** A 90 km/h: **7,2 l/100 km.** A 120 km/h: **9,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,6 m.** (Publicado en el Nº 491)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **125 CV (89Kw)** a **5.750 rpm.** Par máximo/rpm: **17,9 mkg (175 nm)/2.750.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.135 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,0 s.** 1.000 m. salida parada: **33,0 s.** Velocidad máxima: **195 km/h.** Consumo urbano: **12,3 l/100 km.** A 90 km/h: **6,9 l/100 km.** A 120 km/h: **8,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **49,3 m.** (Publicado en el Nº 468)



Los Opel Vectra deportivos PAPAS IMPETUOSOS

BAJO una carrocería familiar, de aspecto pácifico, las versiones más altas de la gama Vectra esconden unas mecánicas brías y potentes, que harán las delicias de aquellos padres de familia, que de vez en cuando gustan de practicar una conducción alegre. Estas versiones más deportivas son las que equipan el motor de dos litros de 115 caballos, la 2.0 16 válvulas de 150 caballos y la Turbo 16V 4x4, con una potencia de 204 caballos. Esta última con su generosa mecánica y su sistema de tracción inte-

gral, es capaz de competir de tú a tú con deportivos de prestigio reconocido.

Los otros dos motores de dos litros ofrecen cada uno atractivos diferentes. El más pequeño con 115 caballos, es adecuado para aquellos que gustan de unas buenas prestaciones, pero sin gravar en demasía el consumo, ya que de los tres ofrece, en este sentido, unas cifras notablemente más reducidas. El de 150 caballos se sitúa justo en el medio del grupo, distinguiéndose por ofrecer unas prestaciones real-

mente elevadas. Algo común en estas tres versiones del Opel Vectra es su comportamiento muy noble, que se acentúa mucho más en la versión 4x4, permitiendo realizar una conducción rápida con unos márgenes de seguridad bastante altos. También coinciden en su interior, muy espacioso y en la capacidad de carga del maletero, que es muy generoso, salvo en el de tracción a las cuatro ruedas, que debido al puente de transmisión del eje trasero se ve penalizado notablemente. En algo que coinciden estas tres versiones de la nueva generación del Opel Vectra, es en la calidad de acabado, superior a la de la gama anterior.

OPEL VECTRA 2.0i CD
Permite disfrutar de unas buenas prestaciones, pero sin gravar los consumos.
Precio 2.890.000 Ptas.

OPEL VECTRA 2.0 GT 16V
Cuenta con uno de los mejores motores multiválvulas que se comercializan hoy en día.
Precio 3.137.000 Ptas.

OPEL VECTRA TURBO 4X4
Su motor con 204 caballos y la tracción a las cuatro ruedas lo convierten en una fiera.
Precio aprox. 4.000.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 474)

	FICHA TECNICA		
	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO 16V 4X4
Cilindrada c.c.	1.998	1.998	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	4	4
Alimentación	Iny. electrónica.	Iny. electrónica	Iny. electrónica+Turbo
Potencia máx/rpm	115CV(85kw)/5.200	150CV(110kw)/6.000	204CV(280kw)/5.600
Par máx/rpm	17,3mkg(170nm)/2.600	20,0mkg(196nm)/4.600	28,5mkg(280nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Dirección	Cremallera asist.	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Frenos (del/tras)	Dis. vent./Dis. ABS op.	Dis. vent./Dis. ABS	Dis. vent./Dis. ABS
Peso (kg)	1.155	1.190	1.365
Acel. 0-100 km/h (s)	10,2	8,6	7,0
1.000 m. salida parada	31,7	29,6	27,5
Rec. 1km desde 40km/h IV	36,3	33,5	30,4
Rec. 1km desde 40km/h V	41,2	38,5	34,4
Velocidad máx. (km/h)	196	218	241
Cons. urbano (l/100 km)	10,6	10,4	11,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,0	6,4	7,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,4	9,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,8	71,8	64,6
Frenada a 100 km/h (m)	56,6	44,9	40,7

PRUEBA

PRUEBA



**Subaru Legacy Turbo
ALGO DISTINTO**

VIRTUDES

- Motor potente
- Buen comportamiento
- Precio razonable

DEFECTOS

- Dirección muy asistida
- Desarrancos largos
- Consumo muy sensible al uso

Precio 3.732.583 Ptas.

HAY pocos coches que, como este Subaru Legacy Turbo, oculten los encantos que ofrece su mecánica. Con un aspecto totalmente tranquilo este coche es capaz de «mojar la oreja» a los deportivos más pintones. Dispone de un motor de 200 caballos que lo encuadra en la misma categoría de coches tan agresivos como puede ser el Ford Sierra Cosworth y, a pesar de su modesta apariencia, no tiene nada que envidiarle en cuanto a prestaciones y comportamiento. Es un coche que se conduce con toda faci-

dad y permite realizar una divertida conducción deportiva con toda seguridad. El único aspecto que hay que vigilar es el consumo. Si bien a velocidades moderadas éste se mantiene parco, en cuanto se sube de régimen las cifras se disparan a las nubes. En el interior, el coche destaca por un equipamiento cuidado y muy completo, muy al estilo de todos los productos japoneses. La generosa presencia de plásticos en el habitáculo se compensa totalmente por la excelente calidad de montaje de los mismos.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.994 c.c.** Número de cilindros: **4** boxes. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección y turbo**. Potencia máxima: **200 CV (147Kw)** a **6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **26,5 mkg (260 nm)/3.600**. Tracción: **Permanente a las 4 ruedas**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos vent/Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.375 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,8 s**. 1.000 m. salida parada: **27,6 s**. Velocidad máxima: **224 km/h**. Consumo urbano: **9,3 l/100 km**. A 90 km/h: **7,8 l/100 km**. A 120 km/h: **12,5 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **48,6 m**. (Publicado en el Nº 444)



**Audi 80 2.8EV6/Volkswagen Passat VR6
SEÑOR Y VASALLO**

ES curioso ver cómo dentro de un mismo grupo industrial se encuentran coches sin apenas elementos comunes, pero directamente competitivos. Este es el caso del Audi 80 y del Volkswagen Passat, que por su tamaño y tipo de carrocería son perfectamente comparables, sobre todo desde que el Volkswagen dispone de su motor de seis cilindros en V estrecha. Lo que hoy por hoy no tiene el Volkswagen es la excelente imagen que tiene el Audi por el mero hecho de llevar cuatro arcos en el morro. Ambos modelos

1ª VOLKSWAGEN PASSAT VR6

Es una berlina rápida capaz de realizar viajes largos a un ritmo muy elevado.

Precio 4.095.000 Ptas.

2ª AUDI 80 2.8E V6

Berlina de clase media con excelente reputación y buenas prestaciones.

Precio 4.365.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 480).

se conducen con total seguridad, pero en el Audi se notan unos modos más suaves. El nuevo motor de 2,8 litros de capacidad supone un tremendo avance respecto a los de cinco cilindros que hasta ahora montaban. El brío del motor VR6 del Passat hay que dosificarlo y por ello el fabricante ha dispuesto del sistema EDS antipatinamiento, que resulta muy eficaz. Curiosamente, el Passat dispone de algo más de neumático que su rival, lo que se aprecia en unas reacciones algo más nerviosas que aquél. Por su parte, el Audi destaca por su facilidad de maniobra y lo único criticable es el exceso de asistencia de la dirección, que hace que este mecanismo resulte excesivamente sensible.

En los interiores quedan bien patentes los orígenes de uno y de otro. Un salpicadero más cuidado en el Audi contrasta con el completo, pero sencillo, tablero del Passat. Sin embargo, los que busquen primordialmente la funcionalidad, encontrarán un maletero mucho más grande en el Volkswagen y, sobre todo, mucha más amplitud en las plazas posteriores. La diferencia de precio no resulta decisiva ya que aunque el Audi es más caro también incorpora toda una serie de elementos que su rival no tiene ni puede disponer, tal y como el sistema de seguridad Procon Ten. La calidad de acabado es semejante en ambos, pero los materiales son claramente mejores en el Audi.

FICHA TECNICA

	AUDI 80E V6	VW PASSAT VR6
Cilindrada (c.c.)	2.771	2.792
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	174CV(128Kw)/5.500	174CV(128Kw)/5.800
Par max./rpm	25,5mkg(245Nm)/3.000	24,5mkg(240Nm)/4.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Peso (kg)	1.330	1.300
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,6	8,8
1.000 m. salida parada (s)	29,7	29,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,8	32,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,0	36,7
Vel. máx. (km/h)	220	230
Cons. urbano (l/100km)	12,1	12,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,7	7,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,6	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,6	61,4
Frenada a 100 km/h (m)	41,3	44,2

MOMO - El estilo inconfundible



EN ESPAÑA MOMIT S.A. (93) 774 15 03 Agentes oficiales MOMO: ALAVA: Universal Araba 27 65 44 ALICANTE: R. Juanito 45 93 90 AVILA: Mohaja 25 39 00 ASTURIAS: Aviles T. Arechi 592 22 19 Gijón: N. Arcoña 539 16 74 Granada: R. Granada 579 44 07 LUGONES: Opencar 526 51 03 Oviedo: R. Gualsan 26 30 58 BALEARES: Can Piau Es. Gomer 29 22 41 BARCELONA: Almangue 218 53 78 Auto Equip 207 35 14 Cicauto 274 21 12 Class Sport 459 25 53 Ibercabo 338 00 80 Race Bouiques 470 92 20 Ninos Rojas 463 37 35 Tumi 209 67 33 CELENA: Almangue 218 53 78 Auto Equip 207 35 14 Cicauto 274 21 12 Class Sport 459 25 53 Ibercabo 338 00 80 Race Bouiques 470 92 20 Ninos Rojas 463 37 35 Tumi 209 67 33 ARENYS: Merens 795 74 95 Cardedeu: Server 2 846 17 95 Espiluga: Autotelefonio 473 55 61 Granollers: Auto Kils 879 43 75 Hospitalet: S. Jordi 338 43 75 Manresa: R. Poble Nou 874 51 03 Martorell: R. Martorell 775 17 19 Mataró: Kit 16 790 49 18 J. Armau 796 43 67 Molins R.: 12 V. 620 24 68 Rubí: R. Urto 699 51 62 Sabadell: KIL 4 4 727 80 80 T. Martín 710 33 86 S. Ouirza: Noiauto 712 00 17 S. Vicéns H.: N. Garcia 856 25 53 Sta. Coloma: Area 486 32 41 Terrassa: Ph. Sans 768 83 45 Technart 731 05 22 Vic: Tot Motor 889 27 04 V. Iudecana: A. Vich 658 04 30 BURGOS: Carlos y Fernando 23 86 30 CACERES: R. Krom 21 11 17 CANARIAS: Fleck Canarias 36 60 44 Fleck Tenerife 85 55 07 CASTELLON: R. Juví 23 67 71 Omnia 25 31 13 C. REAL: C. Ayala 29 08 20 GIRONA: Autos Prat 23 99 62 Tuillvi 22 25 24 GRANADA: Norauto 15 68 00 Avila Castro 44 65 52 GUIPUZCOA: S. Sebastián: Auto design 47 34 07 Omnia 27 55 04 Tolosa: Imagen Auto 65 23 82 URNIELA: Inurain 55 93 73 HUESCA: Huguel Ninos 91 13 92 JAEN: N. Sur 25 11 85 LA CORUNA: Carpaulo 25 56 60 Fey. car 23 11 89 Feu Vert 10 52 55 LEON: Accorasa 20 58 99 Cregar 25 22 03 Feu Vert 26 73 50 Pontferrada: Semauro 41 05 95 LOGRONO: N. Albetino 21 41 66 Norauto 20 61 27 LUGO: C. Lamas 21 32 66 Villuid 21 55 75 LLEIDA: Dalmau 28 13 10 MADRID: Al Accesorios 534 00 04 Donpiedo 505 17 16 C. Chamber 445 69 38 Korta Berica 403 72 15 055 10 01/445 32 60 Rally Manzaneros 475 47 93 Saka Boutique 764 42 95 Alcalá de Henares: Norauto 883 06 76 N. Valleros 889 65 74 Fuenlabrada: R. Reyes 880 43 02 Leganes: Norauto 698 10 19 Mostoles: Feu Vert 617 88 61 Villalba: Sport Kit 850 22 54 Villavieja: Scherbag 616 46 75 MALAGA: Star Car System 86 11 95 MURCIA: El Corte Ingles 29 60 50 N. Fort 30 00 33 Car. toles: Omnia 16 01 53 NAVARRA: Pamplona: Adapco 23 80 33 N. Eraso 32 51 02 Ledosa: N. Mar. Gar 69 33 61 ORENSE: N. Orense 22 61 70 SANTANDER: Sport Auto 37 28 70 Ilegona: Omnia 16 01 53 TARRAGONA: Sumitac 21 28 94 TOLEDO: N. Espinosa 21 07 07 VALENCIA: Escamóvil 362 75 25 Escamóvil 374 62 61 Omnia 354 34 05 369 43 29 Alaquas: SEVILLA: E. Lobo 467 82 20 TARRAGONA: Sumitac 21 28 94 TOLEDO: N. Espinosa 21 07 07 VALENCIA: Escamóvil 362 75 25 Escamóvil 374 62 61 Omnia 354 34 05 369 43 29 Alaquas: N. Saez 150 33 45 Alboraya: Norauto 372 31 11 Alfafar: Feu Vert 396 53 09 Burjassot: Norauto 390 18 64 Gandia: Nolasco 287 18 42 Sedivi: Norauto 376 14 54 VALLADOLID: Feu Vert 37 42 02 WIGO: Aycom 29 28 63 VIZCAYA: R. Bizar 427 39 16 Omnia 441 03 48 ZARAGOZA: Becars 56 86 25 Omnia 32 87 83 R. Pastor 41 35 39 Ruben D. 22 52 56



PRUEBA

PRUEBA



**BMW 318i/Volvo 460 GLE
GUERRA A LA VULGARIDAD**

SON claros representantes de la categoría media, pero con un sello de distinción propiciado por las marcas que los fabrican. Aunque por precio y tamaño son rivales directos, resultan muy diferentes de concepción. El Volvo tiene una disposición mecánica moderna con el motor situado en posición transversal. La tracción es a las ruedas delanteras y su estructura de suspensiones resulta muy sencilla pero suficientemente eficaz. Por su parte, el BMW se mantiene firme a la tradicional propulsión posterior con

1º VOLVO 460 GLE
Es un coche con un buen nivel de confort y facilidad de conducción.
Precio 2.933.000 Ptas.

2º BMW 318i
Se reúnen la excelente calidad de acabado y la técnica bajo una estética acertada.
Precio 3.066.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 470).

FICHA TECNICA		
	BMW 318i	Volvo 460 GLE
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica.	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	113CV(83kw)/5.500	110CV(81kw)/5.800
Par máx./rpm	16,5mkg(162Nm)/4.250	16,8mkg(164Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.145	1.030
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,3	11,3
1.000 m. salida parada (s)	32,8	32,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,3	34,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,2	39,9
Vel. máx. (km/h)	196	183
Cons. urbano (l/100km)	9,0	10,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,3	10,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,9	66,0
Frenada a 100 km/h (m)	44,1	48,6

un moderno cuatro cilindros dispuesto longitudinalmente bajo el capó delantero. Las suspensiones resultan mucho más sofisticadas que en su rival y el eje posterior resulta especialmente efectivo. El coche alemán destaca por contar con un toque deportivo mucho más acentuado que su rival sueco. Sin duda, en el Volvo se ha buscado el confort y la suavidad de marcha.

El motor del Volvo no es tan brillante como el del 318, pero muestra genio si se aprieta a fondo el acelerador. Su forma de funcionar es suave con unos consumos muy razonables en todo momento.

Por su parte, el 318 dispone de una caja de cambio con unos desarrollos muy apropiados para el carácter del motor. Bastante cortos, pero permiten aprovechar al máximo el potencial del cuatro cilindros.

El nivel de equipamiento es mejor en el Volvo que incluye de serie elementos tales como el aire acondicionado. Sin embargo, la calidad de los materiales y el ajuste de los mismos es mejor en el BMW.

Para un uso familiar, el BMW cuenta con la ventaja adicional de disponer de un maletero algo más capaz, aunque, para contrarrestar, el Volvo dispone de una mayor amplitud en las plazas posteriores.

Ambos modelos resultan muy interesantes para todos aquellos que busquen por un precio razonable, un coche de marca de prestigio, capaz y funcional.



**Fiat Tempra TD/Peugeot 405 GRTD/R-21TDX
PRESION TACTICA**

LA crisis ha vuelto a ponerle moda los coches impulsados por motor de gasóleo. Las berlinas de tipo medio tienen una importante oferta de este tipo de motorizaciones y van destinadas a conductores que tienen que compaginar un uso intensivo del coche por motivos profesionales, con el uso familiar. El Peugeot 405, con su recién estrenado cambio de imagen, es el equilibrio personificado en un coche. Se puede viajar cómodamente, con un nivel sonoro razonable y con un comportamiento fuera de toda du-

da. Por su parte, el Fiat Tempra comparte con el 405 el buen hacer de su motor. Ambos disponen de la misma potencia, pero el Fiat resulta algo más ruidoso. El tercero de la comparativa es el Renault 21, cuyo motor rinde algunos caballos menos, a pesar de ser el de mayor cilindrada. Resulta elástico de utilización, pero a la hora de apurar el ritmo, se descuelga de sus rivales con unas prestaciones algo más modestas.

Los tres disponen de unos habitáculos amplios, pero es de nuevo el

405 el que mejor tamaño ofrece, tanto en el interior como en el maletero. El Tempra también ofrece un generoso maletero, mientras que el R-21 queda en un tercer lugar.

En equipamiento no hay grandes diferencias entre unos y otros. La mejor calidad de acabado la presenta el Renault, puesto que ofrece el aire acondicionado como equipo de serie y sus rivales sólo como opción. El sistema antibloqueo de frenos ABS es opcional en los tres.

Hay que destacar que de éstos, es el Renault el que ofrece unos buenos precios. Conclusión, el Peugeot por el conjunto, el Fiat por el motor y el Renault por su excelente acabado.

1º PEUGEOT 405 GRDT
Gracias a su nuevo motor, este modelo mejora todavía más su buen hacer en carretera.
Precio 2.684.000 Ptas.

2º FIAT TEMPRA TD SX
Lo más destacable es el bajo nivel de consumo y la buena voluntad del motor.
Precio 2.329.617 Ptas.

3º RENAULT 21 TURBO DX
Es una de las mejores opciones económicas del mercado, por su nivel de equipamiento.
Precio 2.885.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 469)

FICHA TECNICA			
	TEMPRA	405	R-21
Cilindrada c.c.	1.929	1.905	2.068
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora/turbo
Potencia máx./rpm	92CV(66kw)/4.100	92CV(67kw)/4.000	88CV(65kw)/4.250
Par máx./rpm	20,7mkg(199Nm)/2.400	20mkg(196Nm)/2.250	18mkg(178Nm)/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor
Peso (kg)	1.160	1.150	1.140
Acel. 0-100 km/h (s)	13,7	13,9	13,2
1.000 m. salida parada	35,3	36,0	34,8
Rec. 1km desde 40km/h IV	37,1	36,0	35,6
Rec. 1km desde 40km/h V	47,2	44,2	40,2
Velocidad máx. (km/h)	181	172	178
Cons. urbano (l/100 km)	6,3	8,6	10,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,2	5,9	5,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,3	8,2	6,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	68,9	70,9
Frenada a 100 km/h (m)	63,8	54,3	59,9

PRUEBA

PRUEBA



Lancia Dedra 1.8/Alfa Romeo 155 1.8 UN DUEÑO Y DOS RIVALES

BAJO un mismo grupo industrial, Fiat, es sorprendente que se puedan encontrar coches tan comparables y a la vez tan distintos. Aunque el Lancia Dedra tiene a sus espaldas tres años más que el Alfa 155, es un coche que está plenamente vigente. Ambos disponen de carrocerías modernas y aerodinámicas, con un coeficiente de penetración de 0,29 que no ha obligado a sacrificar el interior en virtud de su eficacia.

Ambos disponen de propulsores semejantes en cuanto a su configura-

1º ALFA ROMEO 155 1.8
Con una mecánica puesta al día, este Alfa mantiene el encanto de los coches italianos.

Precio 2.194.000 Ptas.

2º LANCIA DEDRA 1.8
Es una berlina cómoda que combina el carácter familiar con el aire deportivo de los Lancia.

Precio 2.357.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 454).

FICHA TECNICA		
	ALFA ROMEO	LANCIA
Cilindrada (c.c.)	1.773	1.756
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	129CV(93Kw)/6.000	110CV(81Kw)/6.000
Par max./rpm	17,7mkg(165Nm)/5.000	14,7mkg(144Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.205	1.150
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,6	10,9
1.000 m. salida parada (s)	33,1	32,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,2	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,1	39,0
Vel. máx. (km/h)	196	187
Cons. urbano (l/100km)	10,3	10,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	6,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,4	9,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,0	66,2
Frenada a 100 km/h (m)	48,4	56,6

ración y diseño, pero a la hora de la verdad tienen un carácter muy diferente. Lo más destacable en el Alfa es el sistema de doble bujía en cada cilindro, solución que ha sido empleada con profusión en las versiones más deportivas de los coches de la marca. Sobre el papel, parece que el rendimiento del Lancia es más racional que el de su rival, pero en la práctica, esos caballos de más se traducen en unas reacciones más brillantes, siempre y cuando tiremos de cambio de marchas. Las recuperaciones son coto del Lancia que se impone con autoridad. Es, en definitiva, un motor más deportivo, con todo lo bueno y lo malo que eso conlleva. En el aspecto negativo hay que destacar un sonido de motor muy elevado en el Alfa Romeo.

Ambos modelos comparten una estructura muy similar, por lo que en su interior no hay grandes diferencias en lo que se refiere a la amplitud. Los tarados de suspensión son algo más firmes en el 155 y por lo tanto los ocupantes se resienten algo más de la rudeza del camino.

Tampoco hay grandes diferencias en lo que se refiere a cuestiones de equipamiento y acabado. El primero es suficiente en ambos modelos. Tal vez se añora el toque deportivo de la instrumentación de los anteriores Alfa Romeo, que ha dejado paso a la funcionalidad actual. Por su parte en el Dedra no se echa en falta casi nada.



Nissan Primera 2.0 SLX/Toyota Carina E 2.0 PASAPORTE ROJO

EL desembarco japonés en Europa es una realidad. Ya son varios los modelos japoneses fabricados en nuestro continente y es curioso ver la gran similitud que hay entre sus representantes.

Un punto en común de los dos rivales enfrentados en esta prueba es su excelente nivel de equipamiento. En unas carrocerías muy similares tanto en corte como en dimensiones, el Toyota y el Nissan presentan todo lo que el conductor más exigente puede desear; un completo cuadro de instrumentos

1º NISSAN PRIMERA 2.0SLX
Este japonés nacionalizado europeo destaca por sus prestaciones y buen precio.

Precio 2.388.000 Ptas.

1º TOYOTA CARINA E 2.0 GLI
La suavidad de funcionamiento y la calidad son elementos generales del Toyota.

Precio 3.234.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 471).

FICHA TECNICA		
	PRIMERA	CARINA
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.988
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	121CV(89Kw)/6.400	133CV(98Kw)/5.800
Par max./rpm	16,9mkg(166Nm)/4.000	18,7mkg(183Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.210	1.150
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,7	10,6
1.000 m. salida parada (s)	31,4	31,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,1	33,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,5	36,9
Vel. máx. (km/h)	198	194,5
Cons. urbano (l/100km)	10,1	10,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,9	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,8	66,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,8	43,2

con una iluminación muy cuidada, unos asientos sobrios pero cómodos, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, y un sinfín de cosas que mirarán a sus propietarios. Además, es obligado resaltar el cuidado acabado que reciben estos productos. El hecho de haber sido fabricados en el Reino Unido, no ha supuesto la más mínima concesión en este aspecto.

En lo que se refiere a sus cualidades dinámicas, también hay muchos puntos en común, ya que la incorporación de las más modernas tecnologías está a la orden del día. Culatas de cuatro válvulas por cilindro, sistema antibloqueo de frenos y otros muchos elementos que parecían reservados a vehículos de mayor nivel se encuentran en estos coches. El Carina destaca por su brillante motor. Acelera y se recupera mejor que su rival. Éste, sin embargo está más adaptado al tipo de carreteras de nuestro país y se comporta con un mayor aplomo ante circunstancias difíciles. A favor del Nissan también hay que declarar una mejor relación entre lo que ofrece y lo que cuesta ya que las primeras unidades del Toyota que han llegado a España todavía son consideradas como japonesas por lo que su nivel impositivo es más alto y por lo tanto más caro. En cuanto la producción en la fábrica de Gran Bretaña se normalice y se alcance el nivel de componentes europeos exigidos, bajará de precio.

PRUEBA

PRUEBA



Peugeot 405 GR/Renault 21 TS Driver RIVALES ETERNOS

CON la introducción de las nuevas normas sobre emisiones de escape, los fabricantes se han visto obligados a modificar sus mecánicas para adaptar los modelos a las actuales necesidades. Así pues, coches que venían rivalizando por dominar un segmento se vuelven a enfrentar ahora con nuevos motores bajo sus carrocerías de siempre.

El Renault 21 tiene su sustitución a la vista, mientras que el 405 acaba de sufrir un lavado de cara integral con cambios en la mecánica y la suspensión. El primero, destaca

1º PEUGEOT 405 GR Es una buena combinación entre confort y eficacia en todo tipo de carreteras Precio 2.357.000 Ptas.
1º RENAULT 21 TS Calidad de acabado, fiabilidad y confort a un precio realmente competitivo. Precio 1.915.000 Ptas. (Publicado en el Nº 484).

FICHA TECNICA		
	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada (c.c.)	1.761	1.794
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	101CV(74Kw)/6.000	95CV(70Kw)/5.750
Par max/rpm	15,6mkg(153Nm)/3.000	14,8mkg(145Nm)/2.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.100	1.000
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,5	12,4
1.000 m. salida parada (s)	33,5	34,5
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,8	34,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,1	39,2
Vel. máx. (km/h)	181	181
Cons. urbano (l/100km)	10,6	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,0	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	72,0	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	56,0	68,3

por su excelente posicionamiento comercial, lo cual se añade a la excelente calidad de los productos de la marca del rombo. Por su parte, el 405 resulta un modelo más fresco con un motor brillante y un comportamiento ejemplar. En cuanto a amplitud, no hay grandes diferencias entre uno y otro, pero en términos generales, el R-21 resulta algo más cómodo.

El Renault resulta también más económico de uso. Por término medio viene a gastar casi un litro menos cada cien kilómetros que su rival. En cambio, el Peugeot, gracias a sus seis caballos más bate a su rival en prestaciones. Corre y acelera más, aunque la elasticidad del motor del R-21 le permite recuperarse algo mejor.

A la hora de realizar viajes en familia cualquiera de los dos resulta cómodo y capaz, pero para el conductor más exigente, el comportamiento del Peugeot marcará la diferencia. Los frenos y la dirección asistida de serie del coche del león son un argumento más a su favor.

Lo más interesante del Renault 21 TS Driver reside en su incomparable oferta económica. El único elemento, de los calificados como imprescindibles, que no monta de serie es la dirección asistida y por tan sólo 150.000 pesetas más, se puede contar con el aire acondicionado. Hasta su próxima sustitución, el R-21 va a seguir siendo un modelo muy interesante.



VW Vento 1.8/VW Passat 1.8/Seat Toledo 1.8 SAVIA COMUN

LA gran ventaja que tiene pertenecer a un grupo industrial grande, reside en la posibilidad de aprovechar elementos comunes para coches diferentes. Dentro del Grupo Volkswagen Audi, al cual pertenece Seat, nos encontramos con tres coches tan diferentes como el Toledo, el Vento y el Passat con elementos comunes. Lo que más destaca de estos tres coches es que comparten el motor. Se trata del cuatro cilindros de 1,8 litros que tan buena fama tiene. El rendimiento es el mismo en los tres motores,

aunque en el caso del Toledo se ha variado ligeramente la gestión del mismo para conseguir un mayor margen de utilización de acuerdo con la filosofía de las relaciones de cambio. Así pues, nos encontramos con tres coches con un rendimiento muy semejante, ya que las cifras obtenidas apenas difieren algunas décimas entre unos y otros. El único aspecto en el que el Toledo se desmarca de sus rivales, en virtud de unos desarrollos más cortos, es en las recuperaciones.

El tamaño de la carrocería es lo

que marca la diferencia. El Passat es el más grande y por lo tanto el más capaz, aunque hay que decir que ni el Toledo ni el Vento se arderán, ya que a pesar de ser más pequeños y tener unas cotas de habitabilidad más reducidas, cuentan con unos maleteros más grandes que su oponente.

También hay que analizar las diferencias de precio, ya que aunque la diferencia entre unos y otros no es demasiado grande en pesetas, sí que lo es en cuanto al equipamiento disponible de serie. Como ejemplo basta decir que el Passat no tiene elevalunas eléctricos y que el aire acondicionado cuesta 80.000 pesetas más que en el Toledo.

VW VENTO 1.8 GL Destaca el cuidado acabado del modelo que manifiesta un excelente equilibrio. Precio 2.370.000 Ptas.
VW PASSAT 1.8 CL Es una berlina de muy alto nivel para su precio. Resulta cómodo y amplio. Precio 2.450.000 Ptas.
SEAT TOLEDO 1.8 GLX Destaca por su excelente comportamiento y por la amplitud de su maletero. Precio 2.245.000 Ptas. (Publicado en el Nº 451)

FICHA TECNICA			
	TOLEDO	VENTO	PASSAT
Cilindrada c.c.	1.781	1.781	1.731
Nº de cilindros	4	4	4
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección monopunto	Inyección monopunto
Potencia máx/rpm	90CV(65Kw)/5.250	90CV(65Kw)/5.500	90CV(65Kw)/5.500
Par máx/rpm	14,3mkg(140Nm)/3.000	14,8mkg(145Nm)/2.500	14,8mkg(145Nm)/2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.090	1.075	1.125
Acel. 0-100 km/h (s)	12,3	12,5	13,0
1.000 m. salida parada	33,3	33,6	34,1
Rec. 1km desde 40km/h IV	35,7	36,1	39,5
Rec. 1km desde 40km/h V	38,0	39,9	39,9
Velocidad máx. (km/h)	178	172	170
Cons. urbano (l/100 km)	10,4	9,6	10,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,5	6,4	6,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,3	8,1	9,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,3	62,2	63,6
Frenada a 100 km/h (m)	48,1	48,4	50,2

PRUEBA

PRUEBA



Seat Toledo 1.9 TD GLX/VW Vento GL TD
CUESTION DE GENETICA

El propulsor de ciclo diésel turboalimentado que se monta en estos dos modelos resulta casi idéntico. Las pequeñas diferencias provienen de retoques introducidos por Seat, entre ellos una relación de compresión ligeramente superior, y que permiten al modelo fabricado en España un comportamiento más agradable, con un par máximo algo inferior, pero con una curva más cómoda de utilizar, circunstancia que trasluce en las cifras de recuperación, a pesar de contar con desarrollos idénticos. En cualquier caso sor-

1º SEAT TOLEDO 1.9 TD
Resulta cómodo de suspensiones y asientos. Las cinco puertas le otorgan versatilidad.
Precio 2.344.100 Ptas.

2º VW VENTO GL TD
Destaca su comportamiento, su ajustado consumo en carretera y la calidad de su frenada.
Precio 2.520.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 480).

	FICHA TECNICA	
	TOLEDO 1.9 TD GLX	Vento GL TD
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.896
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección mecánica y turbo	Inyección mecánica y turbo
Potencia max./rpm	75CV(55,1kW)/4.400	75CV(55,1kW)/4.200
Par max./rpm	14,3 mkg(140Nm)/2.200	15,3 mkg(150Nm)/2.400
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.120	1.110
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,9	14,9
1.000 m. salida parada (s)	35,4	36,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,5	38,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,7	43,9
Vel. máx. (km/h)	172	172
Cons. urbano (l/100km)	6,7	7,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,0	5,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,6	6,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	67,1
Frenada a 100 km/h (m)	53,4	41,5

prende la modesta cifra de potencia máxima de estos dos modelos. Otras marcas, con propulsores de cilindrada similar y turbocompresor, obtienen potencias del orden de un 20 por ciento superiores. El motivo que se aduce en Volkswagen para justificar esta potencia tiene su origen en una mayor pulcritud de los gases de escape. En contrapartida, el consumo resulta ajustado.

En cuanto al comportamiento dinámico, el Toledo y el Vento no pueden ocultar su origen común. En este apartado ambos se sujetan magníficamente al asfalto y únicamente al Toledo, que cuenta con una amortiguación más blanda que el Vento, se le podría poner un pequeño reproche en este apartado, sobre todo por comparación.

La carrocería de cinco puertas del Toledo, integrada en un diseño de tres volúmenes, cabe calificarla como un logro significativo. No es el primer modelo en adoptar este diseño, pero sí el más conocido por nuestros lares. La quinta puerta le otorga una versatilidad imposible para el Vento, en tanto que con el portón cerrado la diferencia de prestación es mínima.

Por lo que se refiere al acabado, el Vento alcanza cotas difíciles de igualar. Por calidad de materiales, disposición de los mandos y sujeción y comodidad de los asientos. El Toledo también merece buena nota en estos apartados, pero no llega al nivel del Vento.

novedad
FERVE

DESIGN FERRET

F-93 MICRO-TEST
EL COMPROBADOR MAS PEQUEÑO DEL MUNDO

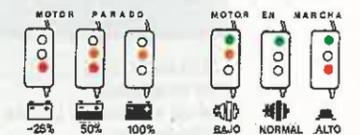


Reproducción a tamaño natural



El F-93 es un diminuto comprobador del sistema eléctrico del automóvil.

La iluminación de sus Led's le indicarán el estado de carga de la batería, el buen funcionamiento del alternador o dinamo y la tensión del regulador.



Se comercializa junto con un práctico llavero que guarda en su interior el F-93.

Con la misma tecnología que FERVE aplica a sus complejos equipos de comprobación, se ha diseñado este pequeño aparato electrónico que mide 30x15x7 milímetros y sólo pesa 5 gramos.

MADE IN SPAIN BY FERVE, S.A.

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

FERVE®

PRUEBA



BMW 518i / BMW 540i NUEVOS BMW DE LA SERIE 5

LOS dos últimos modelos que han aparecido de la Serie 5 ocupan los vértices superior e inferior de la oferta de este modelo. El 518i monta el propulsor de 113 caballos de potencia, que se conocía en la Serie 3, cuya respuesta en baja no resulta excesivamente brillante. Este hecho le perjudica en recuperaciones fundamentalmente. Sin embargo, recurriendo al cambio, que resulta agradable de utilizar por su suavidad y precisión, se puede llevar el motor a tope de vueltas, régimen en el que funciona francamente bien.

BMW 540i
Con buen motor y buen cambio bien se viaja. Además cuenta con comodidad y elevada estabilidad.

Precio 7.640.000 Ptas.

BMW 518i
Acabado de calidad, estabilidad de primer orden y cambio suave son sus mayores virtudes.

Precio 3.682.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 477).

FICHA TÉCNICA

	BMW 518i	BMW 540i
Cilindrada (c.c.)	1.796	3.982
Nº de cilindros	4 en línea	8 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	113CV(83kW)/5.500	286CV(210 kW)/5.800
Par max./rpm	16,5mkg(162Nm)/4.250	40,8mkg(400Nm)/4.500
Tracción	Posterior	Posterior
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Automática de 5 vel.
Dirección	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	1.360	1.650
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,4	7,8
1.000 m. salida parada (s)	33,9	28,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,2	
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,7	25,6
Vel. máx. (km/h)	191	240
Cons. urbano (l/100km)	10,4	10,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,8	62,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,7	37,6

Con todo, las prestaciones resultan un tanto pobres para un modelo de una marca que durante muchos años ha cultivado la imagen de deportividad. El resto de cualidades dinámicas sí se sitúa a la altura de la fama adquirida por estos modelos, ya que la estabilidad, el comportamiento en curva y los frenos superan la prueba con buena nota. Pero sin duda, lo mejor del 518i es su precio, que incluye una carrocería de representación, un equipamiento decente y buen acabado.

En el extremo opuesto, se encuentra el 540i. Un motor exuberante y un cambio automático de cinco marchas que funciona de forma impecable otorgan unas prestaciones de primer orden. En el cambio se puede elegir entre conducción deportiva, turística o invernal, situación en la que el BMW 540i arranca en segunda velocidad. Además, la regulación electrónica del cambio logra que los pasos entre marchas resulten apenas perceptibles. De ello salen beneficiados otros aspectos de mucha importancia en este modelo: comodidad y suavidad. En cuanto a estabilidad, el 540i mantiene las mismas ejemplares características que el resto de la Serie 5: la suspensión absorbe correctamente las irregularidades del piso y el eje delantero se inscribe con precisión en las curvas. Un punto débil son los frenos, que acusan el uso intensivo. En cuanto a acabado, nada que objetar. Su calidad está contrastada.



BMW 730i V8 DOBLE IDENTIDAD

VIRTUDES

- Motor elástico y agradable
- Relación comodidad/estabilidad
- Buenos frenos

DEFECTOS

- Poco elevado
- Equipamiento justo
- Visibilidad posterior

Precio 7.268.000 Ptas.

EXISTEN dos tipos de BMW 730i, uno con mecánica de 6 cilindros en V y otro con motor de ocho cilindros, también en V, que es del que nos encargamos en estas líneas. El más potente y con más cilindros se distingue de su hermano porque los riñones, típicos de BMW, que lleva en la parrilla son más anchos. Aunque las prestaciones no son brillantes, su motor de aleación ligera resulta elástico, pero acusa un peso que a poco que se cargue ronda las dos toneladas. Como es habitual en los modelos de esta

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **2.997 c.c.** Número de cilindros: **8 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **218 CV (160kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **29,6 mkg (290 Nm)/4.500**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **De recirculación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados /Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.700 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,0 s**. 1.000 m. salida parada: **29,9 s**. Velocidad máxima: **227 km/h**. Consumo urbano: **14,4 l/100 km**. A 90 km/h: **9,7 l/100 km**. A 120 km/h: **11,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **44,4 m**. (Publicado en el Nº 457)

marca, la calidad de funcionamiento del cambio incita a recurrir al mismo continuamente para elevar las prestaciones. A pesar de los kilos, el comportamiento en curva del 730i V8 resulta ágil. El eje delantero se inscribe fácilmente con precisión en las curvas e incluso permite corregir sin dificultades, ligeros problemas de apreciación en mitad de los apoyos. Los ocupantes están cuidados tanto en las plazas delanteras como en las posteriores y el acabado es de calidad. El equipamiento, sin embargo, se queda justo.



BMW 740i SOLIDA INVERSION

VIRTUDES

- Buen cambio automático
- Motor
- Comportamiento

DEFECTOS

- Consumo
- Resistencia de los frenos
- Visibilidad trasera al aparcar

Precio 9.167.000 Ptas.

El nuevo motor de BMW de ocho cilindros en V, incorporado a su gama a mediados del año pasado, ha permitido reorganizar la oferta de su serie más lujosa, donde ahora se cuenta con motores de doce, ocho y seis cilindros. Al unísono, con la introducción de nuevos motores se realizaron pequeños retoques en la carrocería, como unos riñones más anchos y pequeños detalles en el interior. Con sus 286 caballos, a pesar de su peso, el 740i obtiene unas prestaciones capaces de asombrar a cualquiera. En

este apartado influye también la calidad de la caja de cambios automática de cinco velocidades, que aún suavidad con rapidez. La contrapartida a pagar por esta vivacidad dinámica es el consumo, que no resulta descabellado pero se sitúa en la franja alta de los modelos que se comercializan actualmente. Por otra parte, los frenos, que no están ayudados por la retención del motor a causa del cambio automático, dan síntomas de flaqueza en esfuerzos continuados. En equipamiento, se echan en falta algunos elementos.

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **3.982 c.c.** Número de cilindros: **8 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **286 CV (210 kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **40,8 mkg (400 Nm)/4.500**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Automática de 5 vel.** Dirección: **Recirculación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos vent. /Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.790 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,8 s**. 1.000 m. salida parada: **28,2 s**. Velocidad máxima: **240 km/h**. Consumo urbano: **15,6 l/100 km**. A 90 km/h: **8,9 l/100 km**. A 120 km/h: **11,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,7 m**. (Publicado en el Nº 465)

PRUEBA



Citroën XM Turbo CT SUAVE RESPIRO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Equipamiento

DEFECTOS

- Visibilidad trasera
- Consumo elevado
- Precio

Precio 4.264.300 Ptas.

La sorpresa técnica llegaba a final de año de la mano de Citroën. Van, y anuncian, nada menos, un motor de potencia constante entre 4.400 y 6.200 revoluciones por minuto, además de un par constante entre 2.200 y 4.400 rpm. Con ello, según anuncia la marca, se pretende conseguir mayor elasticidad y evitar la brusquedad de los motores turboalimentados. El resultado es ciertamente agradable. Uno se olvida de la presencia del turbo y se consiguen unas recuperaciones brillantes. En

alta, aunque no se cumple la pretensión de mantener la potencia constante (ésta de hecho supera la anunciada como máxima por el fabricante), se queda un poco pobre. Se espera más tirón de un motor turboalimentado de dos litros. Otro dato negativo corresponde al consumo, que se dispara por encima de lo esperado. En cuanto a estabilidad, poco queda por decir de las cualidades de la suspensión hidroneumática que montan los XM. Entre sus defectos se encuentra la limitada visibilidad hacia atrás.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica y turbo.** Potencia máxima: **145 CV (104 kW) de 4.400 a 6.200 rpm.** Par máximo/rpm: **23 mkg (225 Nm)/ 2.200 a 4.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso: **1.400 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,7 s.** 1.000 m. salida parada: **30,8 s.** Velocidad máxima: **205 km/h.** Consumo urbano: **15,1 l/100 km.** A 90 km/h: **8,6 l/100 km.** A 120 km/h: **12,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **53,1 m.** (Publicado en el Nº 478)



Honda Legend V6 24v LEYENDA RACIONAL

VIRTUDES

- Motor elástico
- Equipamiento completo
- Precio atractivo

DEFECTOS

- Propulsor ruidoso
- Plazas traseras poco cuidadas
- Maletero justo

Precio 6.460.000 Ptas.

Con el Legend, Honda no se anduvo por las ramas. Sobre la base de un tronco sólido llevó adelante su proyecto de coche serio. La distancia exterior es grande, pero con mesura. La potencia, ni excesiva ni escasa. Y las suspensiones tienen un tarado que prima ligeramente más la comodidad que la estabilidad. El elaborado motor proporciona potencia desde pocas vueltas hasta algo por encima de las 6.000 revoluciones por minuto. Para alcanzar dicha elasticidad, el colector de admisión es de longitud y sección

variable, con lo que se consigue un buen llenado de los cilindros a pocas revoluciones a pesar de su culata de cuatro válvulas por cilindro, siempre más críticos a bajo régimen. La caja de cambios también contribuye a obtener buenas cifras. Sus desarrollos, bien elegidos, se insertan con suavidad y precisión. Es algo perezoso de reacciones por la suavidad de su suspensión, pero a cambio se consigue buena comodidad, corroborada por un buen acabado. El equipamiento, amplio, se queda corto en las plazas traseras.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.206 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **205 CV (151 kW) a 5.500 rpm.** Par máximo/rpm: **29,7 mkg (293 Nm)/4.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.570 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,6 s.** 1.000 m. salida parada: **29,4 s.** Velocidad máxima: **226 km/h.** Consumo urbano: **12,3 l/100 km.** A 90 km/h: **8,5 l/100 km.** A 120 km/h: **9,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **57,8 m.** (Publicado en el Nº 447)



Mazda Xedos V6 2.0i HILO DE SEDA

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Acabado y equipamiento
- Trabajo del motor en alta

DEFECTOS

- Altura de asientos a techo
- Respuesta del motor en baja
- Asiento no regulable en altura

Precio 4.436.480 Ptas.

Los elementos que configuran el Xedos parecen sacados de diferentes puzzles, incapaces de encajar entre sí. Pero no. El conjunto es perfectamente homogéneo, aunque el motor tenga un talante puramente deportivo, la carrocería y su equipamiento sean el paradigma del lujo y la sensualidad y las suspensiones resulten blandas. El propulsor puede dejar atónito a su propietario, que en principio no parece que pueda tener veleidades carreristas, si se olvida de cambiar de marcha. a partir de 5.000 rpm. esti-

ra implacablemente hasta casi las 7.800 rpm. A bajas revoluciones resulta muy muy suave, pero no excesivamente potente. Al ralentí resulta imperceptible tanto desde el interior como desde exterior. En el interior la habitabilidad es muy destacable, habida cuenta de la forma exterior de la carrocería, que parece propicia para restar espacio a los pasajeros. Sólo la altura hasta el techo queda un poco justa para tallas altas. En cuanto a acabado y equipamiento, sólo se puede decir que está por encima de lo habitual en Mazda.



Mercedes 320 E BUENO Y CARO

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Comportamiento noble
- Prestaciones brillantes

DEFECTOS

- Precio elevado
- Consumo muy sensible al uso
- Asientos con poco apoyo lateral

Precio 6.910.000 Ptas.

Los nuevos motores de cuatro válvulas por cilindro que se han instalado recientemente en la gama media de la oferta de Mercedes, no procuran obtener potencias desorbitadas, sino más bien, combinar consumos reducidos y baja contaminación. Son motores de prestaciones suficientes y agradable funcionamiento. Esto es lo que sucede en el 320 E, cuyo propulsor, con colectores de admisión de geometría variable, funciona bien en toda la gama de sus revoluciones y a velocidades moderadas obtiene buenas cifras

de consumo. Si se apuran las posibilidades del motor, el gasto de combustible se dispara, especialmente en modelos como el que probamos nosotros, dotado de la sensacional caja de cambios automática de cinco velocidades que se ofrece para estos modelos. Pisando el acelerador a fondo, con el cambio en posición deportiva, el motor sube hasta las 6.000 vueltas y las marchas van entrando como una ametralladora. Estabilidad, calidad de todos los elementos y seguridad no desmerecen a su fama.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.995 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **146 CV (107 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 Nm)/5.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.195 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,4 s.** 1.000 m. salida parada: **30,6 s.** Velocidad máxima: **215 km/h.** Consumo urbano: **9,0 l/100 km.** A 90 km/h: **6,8 l/100 km.** A 120 km/h: **8,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **37,6 m.** (Publicado en el Nº 432)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.199 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **220 CV (162 kW) a 5.500 rpm.** Par máximo/rpm: **31,6 mkg (310 Nm)/3.750.** Tracción: **Posterior.** Caja de cambios: **Automática de 5 vel.** Dirección: **Recirculación de bolas.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.490 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,8 s.** 1.000 m. salida parada: **28,4 s.** Velocidad máxima: **235 km/h.** Consumo urbano: **15,0 l/100 km.** A 90 km/h: **9,8 l/100 km.** A 120 km/h: **11,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,6 m.** (Publicado en el Nº 486)

PRUEBA

PRUEBA



Renault Safrane dT UN LEVE ALIENTO

VIRTUDES

- Comodidad
- Calidad de acabado
- Comportamiento

DEFECTOS

- Potencia escasa
- Lagunas de equipamiento
- Desarrollos largos

Precio 3.480.000 Ptas.

El único Safrane con motor diésel que se puede adquirir en España de momento es el turbodiésel de sólo 90 caballos de potencia. Esta cifra delimita perfectamente la utilización lógica habitual de este modelo, largos viajes por buenas carreteras aprovechando su comodidad y su escaso consumo. En cuanto se abandonan las autopistas o autovías, su velocidad de cruce desciende drásticamente. Además sus desarrollos son largos, circunstancia que obliga a recurrir al cambio constantemente en carre-

teras con tráfico o en zonas viradas, donde sí se aprecia la buena estabilidad. En el interior se pueden pasar muchas horas de viaje seguidas, gracias a la sensación de amplitud y a la buena posición al volante. Los asientos sujetan bien, aunque adolecen de un mullido algo blando. Con todo, en este modelo no se puede disponer de los asientos «Ergomatic», que disponen de gran variedad de regulaciones posibles y serían de agradecer en un modelo en el que el conductor puede pasar muchas horas sentado al volante.



Renault Safrane 2.2 Si NUEVA ERA

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Acabado y equipamiento
- Comportamiento

DEFECTOS

- Motor escaso
- Recuperaciones lentas
- Paso elevado

Precio 3.995.000 Ptas.

Con el Safrane queda patente que realizar coches de calidad no es patrimonio de unos pocos. Sólo entrando en él, se aprecia el excelente nivel de acabado y la calidad de materiales nobles. No hay nogal o tejidos sofisticados, pero los plásticos empleados y el tejido que recubre los asientos, tienen un aspecto y tacto muy agradables. En marcha, esta impresión se ratifica. La suavidad de funcionamiento de todo el conjunto, sin ruidos ni vibraciones, son la evidencia de un trabajo bien hecho. Por desgracia, el

remate de todo ello es el precio, que refleja que hacer un buen coche aún no resulta barato. Los cuatro millones que cuesta, sin opciones, lo colocan a la altura de las afamadas berlinas alemanas. También la seguridad pasiva es un aspecto en el que se ha puesto especial atención. Ello conlleva un incremento de peso, que esta versión, que supone la opción básica de gasolina, no digiere bien. El propulsor, de tres válvulas por cilindro, obliga a recurrir al cambio con asiduidad para adelantar con cierta agilidad.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.068 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección mecánica turbo.** Potencia máxima: **90 CV (66,2 kW) a 4.250 rpm.** Par máximo/rpm: **19,5 mkg (191 Nm)/2.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera** Frenos (del/tras): **Discos vent. /Tambores.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.410 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,6 s.** 1.000 m. salida parada: **36,9 s.** Velocidad máxima: **180 km/h.** Consumo urbano: **9,5 l/100 km.** A 90 km/h: **5,6 l/100 km.** A 120 km/h: **7,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **44,1 m.** (Publicado en el Nº 482)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.165 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **3.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **140 CV (103 kW) a 5.750 rpm.** Par máximo/rpm: **19,0 mkg (186 Nm)/4.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera** Frenos (del/tras): **Discos vent. /Tambores.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.410 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,6 s.** 1.000 m. salida parada: **33,0 s.** Velocidad máxima: **200 km/h.** Consumo urbano: **13,0 l/100 km.** A 90 km/h: **7,2 l/100 km.** A 120 km/h: **10,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **43,9 m.** (Publicado en el Nº 479)



Gama Rover 800 LA CLAVE DEL EXITO

Rover tenía la obligación de sustituir sus modelos de la Serie 800 si quería seguir compitiendo con posibilidades en un mercado cada día más competitivo. Con la presencia de Honda entre el accionariado de la marca británica, el influjo nipón se ha dejado notar en unas líneas de mayor redondez, más en boga actualmente. Exteriormente, el nuevo Rover 800 crece 72 milímetros con respecto al modelo anterior, incremento que revierte en mayor espacio para los ocupantes. En el interior, la primera

sorpresa proviene de un volante muy grande, aunque no por ello presente un gran hueco para ver la instrumentación, por otro lado no demasiado completa. Aparte de ello, la presentación resulta lujosa, con más inserciones de madera y con un acabado más cuidado. Los mandos quedan a mano y el equipamiento resulta completo, salvo en el apartado de instrumentación antes mencionado. En detalle, el 820 Si, modelo básico, dispone de un propulsor elástico, algo ruidoso, que mueve a este modelo con soltura.

Sus asientos se regulan eléctricamente. El propulsor turboalimentado de la versión Ti, resulta progresivo y agradable de utilizar, además de otorgar prestaciones de primer orden. Sus asientos son de tipo «baquet», con regulación manual. Por último, la versión Si, cuyo motor es de seis cilindros en V y origen Honda, puede adquirirse con cambio automático, muy bien adaptado a las cualidades del motor. Sus asientos van forrados en piel y se regulan eléctricamente. Como conjunto, los Rover de la Serie 800 adolecen de una suspensión blanda en exceso y de un cambio de marchas lento y de recorridos largos en las versiones dotadas de cambio manual.

ROVER 820 SI
Un buen propulsor, aunque no muy potente, mueve bien a este modelo bien equipado.
Precio 3.775.000 Ptas.

ROVER 820 TI
El motor turboalimentado de 180 caballos pone en apuros a un bastidor de suspensión blanda.
Precio 4.095.000 Ptas.

ROVER 827 Si Aut.
El propulsor del modelo más lujoso de Rover resulta brillante, así como su cambio automático.
Precio 5.180.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 442)

FICHA TECNICA

	820 SI	820 TI	827 Si Aut.
Cilindrada c.c.	1.994	1.994	2.675
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyec. electrón. Turbo	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	136 CV(100 kW)/6.000	180CV(132 kW)/6.000	169CV(124 kW)/5.900
Par máx./rpm	18,8mkg(185Nm)/2.500	22,0mkg(216Nm)/2.000	22,9mkg(225Nm)/3200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Automática, 4 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.350	1.398	1.460
Acel. 0-100 km/h (s)	10,8	8,2	10,3
1.000 m. salida parada	32,2	29,0	31,6
Rec. 1km desde 40km/h IV	34,3	30,0	28,8
Rec. 1km desde 40km/h V	39,4	36,5	
Velocidad máx. (km/h)	201	221	209
Cons. urbano (l/100 km)	11,9	12,8	14,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	7,8	8,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,2	8,9	9,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,6	66,4	64,4
Frenada a 100 km/h (m)	42,1	41,9	40,6

PRUEBA

PRUEBA



Saab 9000 CST-S 2.3 DISCRETO Y RAPIDO

VIRTUDES

- Motor elástico y potente
- Confort de marcha
- Acabado de primera

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Precio elevado
- Rebotes del eje trasero

Precio 5.906.700 Ptas.

El Saab 9000 CST Sport 2.3i 16V consigue ese difícil equilibrio entre el lujo y la discreción. Pero, además, disfruta de un cierto toque deportivo y de una potente mecánica turboalimentada.

Las diferencias de este modelo frente a la versión CST normal se centran en unos reglajes más duros de la suspensión y en un nivel de equipamiento superior.

El motor de 2,3 litros con culata de dieciséis válvulas y turbocompresor desarrolla una potencia de doscientos caballos y brilla con luz pro-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.290 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Iny. elect. y turbo**. Potencia máxima: **200 CV (147 Kw) a 5.000 rpm**. Par máximo/rpm: **33,6 mkg (330 Nm)/2.000 rpm**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Indep./Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.358 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,3 s**. 1.000 m. salida parada: **28,3 s**. Velocidad máxima: **233 km/h**. Consumo urbano: **13,5 l/100 km**. A 90 km/h: **7,1 l/100 km**. A 120 km/h: **12,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,3 m**. (Publicado en el Nº 455)

piá por su excelente rendimiento. La facilidad con la que acelera es sorprendente y la velocidad máxima supera los 230 kilómetros por hora. Pero, la gran virtud de este motor, reside en su capacidad de recuperación desde los regímenes más bajos.

Los largos viajes en este modelo son un auténtico placer. Permite mantener un ritmo endiablado con un alto confort de marcha. El nivel de acabado es sensacional y el equipamiento disfruta de todo tipo de elementos de lujo.



Toyota Camry V6 GX BUEN TRABAJO

VIRTUDES

- Motor agradable
- Acabado y equipamiento
- Relación estabilidad/comodidad

DEFECTOS

- Tapicería en tela no disponible
- Consumo a alta velocidad
- Instrumentación escasa

Precio 4.500.000 Ptas.

FRENTE al anterior Toyota Camry, el nuevo modelo ha crecido 12,5 centímetros de longitud y dos centímetros de distancia entre ejes. También la mecánica ha sido potenciada y ahora dispone de un motor V6 de tres litros con culata de 24 válvulas y 188 caballos de potencia. De esta forma, el actual Toyota Camry ha subido de segmento y pasa a situarse enfrente de rivales como los Audi 100, los BMW de la Serie 5, los Citroën XM y un largo etcétera.

Para no faltar a la tradición japo-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.959 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **188 CV (138 Kw) a 5.400 rpm**. Par máximo/rpm: **26 mkg (255 Nm)/4.400**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.495 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,6 s**. 1.000 m. salida parada: **29,8 s**. Velocidad máxima: **221,2 km/h**. Consumo urbano: **11,7 l/100 km**. A 90 km/h: **8,2 l/100 km**. A 120 km/h: **10,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **45,2 m**. (Publicado en el Nº 475)

nesa, el Camry disfruta de un acabado impecable y de un equipamiento que lo incluye todo de serie: aire acondicionado, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, *airbag*, ABS, techo practicable con mando eléctrico, dirección asistida, tapicería de cuero, equipo de sonido.

La relación entre calidad, equipamiento y precio en el Camry no tienen rival en su segmento, puesto que sus competidores con mecánicas similares suelen tener un precio superior y un equipamiento de serie más limitado. Todo un buen trabajo.



Lancia Thema 2.0i 16V T/Alfa 164 2.0i Turbo MATRIMONIO DE CONVENIENCIA

La compra de Alfa Romeo por parte del grupo Fiat propició un matrimonio de conveniencia entre dos rivales directos, el Lancia Thema y el Alfa Romeo 164. Ambos modelos nacieron del proyecto de berlina europea de clase media que realizaron en colaboración conjunta Alfa Romeo, Fiat, Lancia y Saab hace ya varios años y, por lo tanto, comparten el mismo bastidor. En esta ocasión hemos enfrentado a las versiones más potentes de sus respectivas gamas, dos modelos con mecánica turboalimentada que de-

1º ALFA 164 2.0i V6 TURBO
El Alfa destaca por su mejor comportamiento y por un diseño del conjunto más atractivo.

Precio 4.748.375 Ptas.

1º LANCIA THEMA 16V T
Confort de marcha, un equipo algo más completo y un mejor consumo son las bazas del Lancia.

Precio 4.800.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 487).

	FICHA TECNICA	
	LANCIA THEMA 2.0i T.	ALFA 164 2.0i V6 T.
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.996
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyec. elect. y turbo	Inyec. elect. y turbo
Potencia max./rpm	205 CV (148 Kw)/5.750	210 CV (152 Kw)/6.000
Par max./rpm	31 mkg (298 Nm)/3.750	29 mkg (284 Nm)/2.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.330	1.440
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,4	7,8
1.000 m. salida parada (s)	27,7	28,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,4	30,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,5	36,4
Vel. máx. (km/h)	231	237
Cons. urbano (l/100km)	12,0	12,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,2	8,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,3	10,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,1	64,2
Frenada a 100 km/h (m)	41,5	47,6

sarrollan una potencia de 210 caballos en el caso del Alfa Romeo y 205 caballos en el del Lancia.

Aunque ambos tienen una cilindrada de dos litros, la primera diferencia mecánica radica en que el motor del Thema es de cuatro cilindros en línea y el del Alfa es de seis cilindros en V. Ambos ofrecen un rendimiento excelente y permiten alcanzar un nivel de prestaciones muy similar. Aunque el V6 del Alfa ofrece cinco caballos más de potencia, el Thema compensa esta diferencia con un peso cien kilos menor, resultando al final incluso más brillante en aceleraciones, en recuperaciones y, sobre todo, en consumo.

Con prácticamente las mismas medidas exteriores, el Thema ofrece más amplitud en el habitáculo y un maletero de mayor capacidad. Mientras que en el Lancia se recurre a un salpicadero de corte más clásico y con inserciones de madera, en el Alfa salta a la vista un aire más deportivo y un acabado algo menos riguroso, aunque no por ello exento de calidad. El equipamiento es completo y muy similar en ambos. Así pues, el Alfa Romeo, con un mejor comportamiento, es el más indicado para los conductores más deportivos que no quieren renunciar al lujo, mientras que el Lancia Thema se muestra ideal para todos aquellos que prefieren una berlina de lujo pero no por ello no les gusta tener esos caballos extra tan necesarios para adelantarse seguros.

PRUEBA

PRUEBA



Audi 100 2.6E/Mercedes 220E/Volvo 850 GLE DIFERENTES ESTRATEGIAS

EN un segmento como el de las berlinas de representación, marcas como Audi, Mercedes y Volvo tienen mucho que decir y cumplen a la perfección con lo que se espera de un modelo de sus características. En este caso, cada constructor utiliza diferentes estrategias con el fin de captar el mayor número de clientes. Así, Audi pone en juego un motor de primera, Mercedes juega la baza del prestigio y Volvo ataca a sus rivales con un precio muy competitivo. Por lo que respecta a sus mecánicas, cada fabricante

ha recurrido a una solución diferente para obtener una potencia muy similar. Audi utiliza una mecánica V6 que desarrolla 150 caballos, Mercedes emplea un propulsor de cuatro cilindros con cuatro válvulas por cilindro que entrega la misma potencia y el Volvo acude a una mecánica de cinco cilindros en línea que proporciona 140 caballos de potencia. Aunque los tres motores disfrutan de un funcionamiento suave y elástico, el del Audi es ligeramente superior, con un par motor mejor y un consumo más moderado.

A la hora de hablar de confort, el Mercedes está en un escalón por encima de sus rivales, consiguiendo un compromiso entre confort y estabilidad perfecto. Su único gran defecto es el precio tan elevado del que hace gala.

En el aspecto económico hay un claro vencedor en el Volvo 850 GLE. Con un equipamiento muy similar al de sus rivales disfruta del precio más ajustado, aunque también es el menos potente.

Se puede decir que el Audi es el modelo más equilibrado, disfruta de un motor sensacional, incorpora un equipamiento muy completo y tiene un precio en consonancia con lo que se ofrece.

FICHA TECNICA

	AUDI	MERCEDES	VOLVO
Cilindrada c.c.	2.598	2.199	2.435
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	5 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	150CV(110kw)/5.750	150CV(110kw)/5.500	140CV(103kw)/5.400
Par máx./rpm	22,9mkg(225nm)/3.500	21,4mkg(210nm)/4.000	21mkg(206nm)/3.600
Tracción	Delantera	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Automática, 4 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Peso (kg)	1.400	1.370	1.340
Acel. 0-100 km/h (s)	9,5	10,6	9,9
1.000 m. salida parada	30,9	32,2	31,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	32,3	29,7	36,6
Rec. 1km desde 40km/h V	35,9	---	40,4
Velocidad máx. (km/h)	205	214	205
Cons. urbano (l/100 km)	14,0	15,0	12,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,7	7,2	6,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	9,1	9,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,4	65,7	64,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	42,2	47,5

1º AUDI 100 2.6E V6
Disfruta de la mejor relación precio/producto, de un excelente motor y un gran comportamiento.
Precio 4.190.000 Ptas.

2º VOLVO 850 GLE
El precio es su mejor aliado. Está bien acabado y tiene un completo equipamiento.
Precio 3.850.000 Ptas.

2º MERCEDES 220E
Como coche es, quizá, el mejor de los tres, pero no se justifica un precio tan elevado.
Precio 5.280.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 488)



Audi 100 2.8E/Saab 9.000 CDT 2.0i 16V/Volvo 850 GLT PRESTIGIO, CONFORT Y SEGURIDAD

LOS conductores que quieren acceder a un vehículo del segmento alto buscan un modelo lujoso, amplio, confortable, bien equipado y seguro y, cualquiera de estos tres modelos que aquí comparamos, son capaces de satisfacer estas preferencias. Además, disponen de unas mecánicas con unas cifras de potencia notables y unos valores contaminantes reducidos.

El V6 de 2,8 litros del Audi es el motor más potente, con 174 caballos, seguido por el motor Volvo de cinco cilindros en línea con 20 vál-

ulas y 170 caballos, para finalizar con el propulsor de dos litros y 16 válvulas que, gracias a un turbocompresor, entrega 165 caballos de potencia en el Saab.

A pesar de su menor potencia, la magia del turbo le permite al Saab superar a sus rivales en el apartado de prestaciones, aunque también en consumo se muestra menos ahorrador. Tanto el V6 del Audi como el cinco cilindros del Volvo ofrecen un rendimiento muy similar.

Aunque su medio ideal son las autopistas, donde permiten mante-

ner un buen ritmo, lo cierto es que estos tres modelos dan también la talla en las carreteras más sinuosas y hacen gala, dentro de sus límites, de una estabilidad excelente.

El Audi, con inserciones de madera noble, es el que tiene un aspecto más lujoso en el interior, además, presenta una mejor calidad de acabado, aunque los modelos suecos también están muy bien hechos. Por supuesto, el equipamiento está a la altura de las circunstancias.

A la hora de comparar lo que nos dan por nuestro dinero, el Volvo es el claro vencedor. A continuación situaríamos al equilibrado Audi y finalmente al Saab, que encuentra en su elevado precio a su peor enemigo.

FICHA TECNICA

	AUDI	SAAB	VOLVO
Cilindrada c.c.	2.771	1.985	2.435
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	5 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	4	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica+Turbo	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm	174CV(128kw)/5.500	165CV(121kw)/5.500	170CV(125kw)/6.200
Par máx./rpm	24,5mkg(250nm)/3.000	27mkg(265nm)/3.000	22mkg(220nm)/3.300
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Peso (kg)	1.400	1.335	1.330
Acel. 0-100 km/h (s)	9,2	8,9	9,6
1.000 m. salida parada	30,7	29,3	31,0
Rec. 1km desde 40km/h IV	33,3	33,0	34,3
Rec. 1km desde 40km/h V	36,9	36,2	38,4
Velocidad máx. (km/h)	209	220	212,3
Cons. urbano (l/100 km)	13,1	13,3	12,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	7,7	8,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	10,3	9,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	61,9	63,8	66,4
Frenada a 100 km/h (m)	47,2	44,6	42,7

1º VOLVO 850 GLT
La relación calidad/precio es sensacional y lo posiciona con ventaja frente a la competencia.
Precio 4.285.000 Ptas.

2º AUDI 100 2.8E V6
El mejor acabado, una mecánica brillante y un comportamiento excelente son las bazas del Audi.
Precio 4.780.000 Ptas.

3º SAAB 9.000 CDT 2.0i 16V
Un precio algo menos competitivo deslució un producto bien hecho y atractivo.
Precio 4.826.250 Ptas.

(Publicado en el Nº 465)

PRUEBA

PRUEBA



BMW 520i 24V/Saab 9.000 CDI 2.3 16V RAZON DE SER

ESTOS dos imponentes modelos suponen una sabia y equilibrada decisión para aquellos que buscan algo más que un coche familiar. En ambos casos se trata de berlinas de tres volúmenes del segmento medio-alto que recurren a mecánicas multiválvulas de idéntica potencia, 150 caballos. Mientras que en el BMW se ha utilizado un motor de seis cilindros en línea con dos litros de cilindrada, en Saab se ha confiado en un tradicional cuatro cilindros en línea con algo más de cubicaje. La potencia final es la mis-

1º SAAB 9.000 CDI 2.3 16V
Tiene la mecánica más equilibrada, un comportamiento menos exigente y un mejor precio.

Precio 4.191.500 Ptas.

2º BMW 520i 24V
Más confortable y mejor acabado es ideal para los que buscan un mayor grado de distinción.

Precio 4.323.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 478).

FICHA TECNICA		
	BMW 520i	SAAB 9.000 CDI 2.3
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.290
Nº de cilindros	6 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia max/rpm	150CV(110Kw)/5.900	150CV(110Kw)/5.500
Par max/rpm	19,3mkg(190Nm)/4.200	21,6mkg(211Nm)/3.800
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades
Dirección	De circulación de bolas	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.445	1.320
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,8	10,1
1.000 m. salida parada (s)	31,8	31,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,4	33,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,5	38,4
Vel. máx. (km/h)	203,7	201,5
Cons. urbano (l/100km)	11,1	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,1	7,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,8	10,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,6	64,2
Frenada a 100 km/h (m)	42,7	49,5

ma, pero el valor de par es mucho más favorable en el modelo sueco y esto se traduce en una utilización más agradable y en unas prestaciones algo más brillantes.

Dirección asistida y ABS completan la dotación mecánica de estos coches, en donde el diferente eje motor condiciona su comportamiento. Mientras que el Saab es tracción delantera, el BMW mantiene la propulsión trasera. En cualquier caso ambos modelos disfrutan de una estabilidad excelente y sólo en condiciones de poca adherencia el BMW es más exigente al volante.

En el interior juega con ventaja el 520i, con un diseño del salpicadero algo más moderno que el Saab y una calidad de acabado sensorial, no desmereciendo, en absoluto, el buen trabajo realizado también en el Saab 9.000.

El equipamiento de estos dos coches es prácticamente idéntico y bastante completo, aunque las opciones se pagan más caras en el modelo alemán.

Para quien quiera una berlina de cuatro puertas, potente, rápida, con unos valores de consumo lógicos y cierta exclusividad, cualquiera de estos modelos es válido. El Saab es algo más veterano pero también más barato y brillante en sus respuestas mecánicas, sin embargo, el BMW posee la perfeccionista homogeneidad de la marca, un acabado sobresaliente y, en general, es más amplio y confortable.



Citroën XM V6i/Renault Safrane RXE V6i DOS GALOS PARA UN ORO

CITROËN y Renault son dos de las marcas más representativas de la industria automovilística francesa. Sus respectivas gamas están repletas de infinidad de versiones y en lo más alto encontramos dos berlinas del segmento medio-alto, el Citroën XM V6i y el Renault Safrane RXE V6i. Son dos candidatos para la medalla de oro en cuanto a comodidad, espacio, refinamiento de equipo y confort de marcha y sus similitudes se centran también en el apartado mecánico y en la carrocería, ambas de cinco

1º CITROËN XM V6i
Tiene una mecánica muy brillante y un precio más competitivo.

Precio 5.006.315 Ptas.

2º RENAULT SAFRANE V6i
El equipamiento es algo más completo y la amplitud interior y del maletero es mayor, pero la diferencia de precio es notable.

Precio 5.665.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 462).

FICHA TECNICA		
	CITROËN XM V6i	SAFRANE RXE V6i
Cilindrada (c.c.)	2.975	2.975
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Potencia max/rpm	170CV(125Kw)/5.600	170CV(125Kw)/5.500
Par max/rpm	24,5mkg(240Nm)/4.600	24,5mkg(240Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.420	1.465
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,9	9,3
1.000 m. salida parada (s)	29,9	30,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,1	33,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,9	36,5
Vel. máx. (km/h)	207	218
Cons. urbano (l/100km)	16,2	14,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	10,1	10,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,6	11,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,5	62,2
Frenada a 100 km/h (m)	48,2	39,2

puertas. Su motor e implantación es también similar, un V6 en disposición transversal con idéntica cilindrada y potencia, 170 caballos. Un peso menor y unos desarrollos del cambio algo más cortos le permiten destacar al XM frente al Safrane en prestaciones, sobre todo en el apartado de recuperaciones, aunque las diferencias son muy pequeñas.

Tanto el Citroën como el Renault disponen de suspensiones de control electrónico. La eficacia es impresionante y ambos modelos gozan de un compromiso entre la estabilidad y el confort envidiable, sin existir un claro ganador puesto que los dos son ejemplares.

En el interior se mima a los ocupantes con todo tipo de elementos que forman parte del equipo de serie: elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, climatizador de aire automático y todo tipo de mandos con reglaje eléctrico.

Si el XM tiene de todo, el Safrane lo tiene casi todo e incluye hasta un sintetizador de voz que advierte al conductor sobre posibles irregularidades. La amplitud es sensacional en estos modelos franceses pero, una vez más, el Safrane sale destacado gracias a su tamaño algo mayor. En cualquier caso, hay sitio de sobra para viajar algo más que cómodamente en ambos coches, dos rivales entre los que no hay un perdedor, puesto que los dos salen victoriosos en su enfrentamiento.

PRUEBA



BMW 318is Coupé HERMANO PEQUEÑO

VIRTUDES

- Relación estabilidad/comodidad
- Calidad de acabado
- Motor suave y agradable

DEFECTOS

- Altura plazas traseras
- Túnel de transmisión grande
- Asientos posteriores sin cierre

Precio 3.546.000 Ptas.

EL único coupé de BMW con propulsor de cuatro cilindros, es la solitaria opción actual, dentro de la oferta de BMW, para adquirir este propulsor. Sobre el que se conocía en la Serie 3 anterior, ha recibido unas modificaciones, entre las que destaca la admisión de longitud variable. Su potencia alcanza ahora los 140 caballos y es más elástico que el anterior, pero las recuperaciones y el resto de prestaciones, salvo la velocidad máxima, que se obtienen con éste son peores. Ello se debe, principalmente, a que pe-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.796 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **140 CV (103 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **17,9 mkg (175 Nm)/4.500**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.240 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,3 s**. 1.000 m. salida parada: **31,5 s**. Velocidad máxima: **212 km/h**. Consumo urbano: **9,3 l/100 km**. A 90 km/h: **6,5 l/100 km**. A 120 km/h: **8,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,2 m**. (Publicado en el Nº 459)

sa más, sus desarrollos son más largos y lleva unos neumáticos más anchos. Esta pérdida de prestaciones se nota al volante y producen una pérdida de encanto con respecto al modelo anterior, aunque el propulsor mantiene sus cualidades y resulta muy agradable de conducir. Pero lo mejor de nuestra unidad radicaba en el comportamiento, ya que llevaba suspensión opcional M-Technic. Acabado, postura al volante, frenos y equipamiento... rinden a la altura habitual. Detrás, la altura máxima permitida es de 1,70 m.



Ford Escort Cosworth EXCITANTE

VIRTUDES

- Estabilidad a toda prueba
- Aceleraciones muy brillantes
- Equipamiento en el Luxury

DEFECTOS

- Consumo alto
- Recuperaciones discretas
- Capacidad del maletero

Precio 4.207.000 Ptas.

FORD ha ganado recientemente en Portugal, su primer rallye en el Mundial desde hace un buen puñado de años. El vehículo con el que ha conseguido tan gratificante resultado está realizado sobre la base de un Escort Cosworth. El propulsor no resulta excesivamente impresionante. Ello no se debe a que sus prestaciones sean malas, sino a que, gracias a las buenas artes de los ingenieros, la entrada del turbo no se produce con brusquedad. Va soplando progresivamente a partir de 3.000 revoluciones por minu-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.993 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **227 CV (167 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **29,6 mkg (290 Nm)/3.500**. Tracción: **Perm. a las 4 ruedas**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.230 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,0 s**. 1.000 m. salida parada: **26,3 s**. Velocidad máxima: **229 km/h**. Consumo urbano: **13,9 l/100 km**. A 90 km/h: **9,0 l/100 km**. A 120 km/h: **11,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,0 m**. (Publicado en el Nº 486)

to hasta llegar con facilidad al régimen de potencia máxima. Bien es verdad que por debajo de la cifra de revoluciones antes mencionada, ofrece poca potencia y resulta conveniente recurrir al cambio, preciso y rápido, para subirlo de vueltas. Pero mejor que el motor son las suspensiones. También gracias a la tracción total, la velocidad que se consigue en paso por curva puede llegar a quitar el hipo y ello sin un tarado que perjudique la comodidad. Para los que no piensen cōmpetir, el Luxury es más interesante.



Honda Prelude 2.3i CAPRICHOS PARA DOS

VIRTUDES

- Motor enérgico y suave
- Posición de conducción
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Plazas posteriores pequeñas
- Guantero mínima
- Tablero de difícil lectura diurna

Precio 4.190.000 Ptas.

LA capacidad para sorprender que atesoran los responsables de Honda no parece tener fin. Este modelo, la cuarta generación de Prelude, es otro ejemplo de ello. El motor de cuatro cilindros ha visto incrementada su cilindrada hasta 2,3 litros y ha sido dotado de admisión variable, responsable de su buen comportamiento en todos los regímenes de giro. Ello permite, gracias a los árboles contrarrotantes que eliminan vibraciones, que se conduzca en plan tranquilo y cómodo por debajo de 4.000 revolucio-



Hyundai Scoupe LS BUENA FACHADA

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Precio y equipamiento
- Comportamiento

DEFECTOS

- Cambio lento e impreciso
- Ausencia de cierre centralizado
- Tacto del pedal de freno

Precio 1.900.000 Ptas.

SI lo que espera el conductor de un coupé es un vehículo de altas prestaciones, que no se decante por el Hyundai Scoupe. En cambio, si sus aspiraciones no pasan por realizar promedios a altísimas velocidades o realizar tramos por carretera de montaña, pero le privan las carrocerías de dos puertas a buen precio, que albergan en sus líneas detalles de originalidad y buen gusto, este modelo podría ser una buena opción. Pero ello no quiere decir que el Hyundai Scoupe sea un vehículo lento. El propulsor

FICHA TECNICA

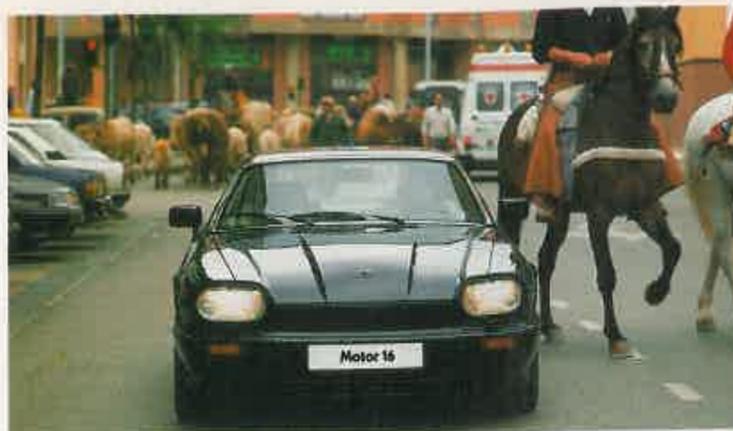
Cilindrada: **2.259 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **160 CV (217 kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **21,3 mkg (209 Nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida y en ruedas posteriores**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Independ./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.270 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,8 s**. 1.000 m. salida parada: **30,2 s**. Velocidad máxima: **209 km/h**. Consumo urbano: **10,0 l/100 km**. A 90 km/h: **7,3 l/100 km**. A 120 km/h: **10,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,2 m**. (Publicado en el Nº 454)

nes por minuto, o exprimir al máximo sus posibilidades por encima de esa cifra de revoluciones. El cambio acompaña también las dos formas de utilización. Está bien escalonado y permite conducir sin apenas utilizarlo o recurriendo constantemente a la palanca, para insertar las velocidades con rapidez y precisión. Las suspensiones están a la altura del conductor más exigente, bien ayudadas por el sistema de dirección a las cuatro ruedas. Las plazas traseras son casi impracticables. Delante, en cambio, se va muy cómodo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.495 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **3**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **92 CV (65 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **12,4 mkg (126 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera, asistida**. Frenos (del/tras): **Discos /Tambores**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **976 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,8 s**. 1.000 m. salida parada: **33,5 s**. Velocidad máxima: **185 km/h**. Consumo urbano: **8,9 l/100 km**. A 90 km/h: **5,8 l/100 km**. A 120 km/h: **8,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,8 m**. (Publicado en el Nº 486)

de tres válvulas por cilindro mueve el vehículo con agilidad, aunque conviene recurrir con presteza al cambio, debido a su carencia de potencia a pocas revoluciones. Las suspensiones están pensadas para primar la comodidad por encima de la efectividad, pero sin embargo, se consigue una buena velocidad de paso por curva, sin poner al conductor en aprietos. En el interior, los asientos procuran buena sujeción y resultan cómodos, pero existen algunos fallos de acabados, que no desmerecen la calidad del conjunto.



Jaguar XJR-S COUPE CON CLASE

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Rendimiento del motor
- Presentación y equipamiento

DEFECTOS

- Espacio interior reducido
- Diámetro de giro
- Consumos elevados

Precio 11.549.000 Ptas.

ES la versión más deportiva del fabricante del emblema del felino en nuestro mercado. Se trata de un coupé de corte clásico pero con un impresionante motor de seis litros y doce cilindros en V que desarrolla una potencia de casi 335 caballos. El coche tiene un peso del orden de 1.900 kilos con el conductor a bordo, e incluso con tal cifra las prestaciones del XJR-S son de quitarse el sombrero. La velocidad máxima es de 250 kilómetros por hora aunque lo más sorprendente son los datos de aceleración y recu-

peración; menos de ocho segundos para pasar de cero a cien y, sobre todo, 4,6 segundos en recuperarse de 80 a 120 kilómetros por hora ofrecen una idea del potencial del Jaguar. Y eso que lleva un cambio automático de tres relaciones que no es precisamente moderno. La única pega es un consumo medio superior a los 22 litros cada cien kilómetros. En el interior, el lujo es una constante y no falta la madera de nogal, cromados a la antigua usanza, tapicería de cuero y moqueta de lana en el piso.



Mazda RX-7 PECADO VENIAL

VIRTUDES

- Motor sueno y potente
- Equipamiento completo
- Línea llamativa

DEFECTOS

- Acabados deficientes
- Visibilidad lateral trasera
- Respaldo sin memoria

Precio 7.950.080 Ptas.

UNA de las peculiaridades de este deportivo es, sin duda, su motor. Un motor rotativo con dos turbocompresores, uno para disponer de más potencia a bajas revoluciones y el segundo para la zona media y alta del cuarenta y cinco mil. Por tanto, el RX-7 tiene dos respuestas, una muy suave por debajo de unas 3.500 revoluciones por minuto y otra más enérgica a partir de 4.500 rpm.; además, con la ventaja de que suena un pitido cuando se alcanzan las 7.000 vueltas. El comportamiento del Mazda

sorprende por sus reacciones tan progresivas. Con más de 240 caballos de potencia y tracción a las ruedas traseras, es lógico que se vaya de atrás en situaciones límite, pero se corrige fácilmente y en seguida se recupera la trayectoria elegida. Si es criticable la visibilidad posterior y que el respaldo del asiento no vuelve a la posición original cuando se abate para dejar algún objeto en la parte posterior. El RX-7 lleva de serie ABS, *airbag*, asientos de cuero, techo solar eléctrico, aire acondicionado, radio casete, etc.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **5.993 c.c.** Número de cilindros: **12 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **333 CV (248kW)** a **5.250 rpm**. Par máximo/rpm: **50,5 mkg (495 Nm)/3.650**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Automática de tres vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.825 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,6 s**. 1.000 m. salida parada: **27,7 s**. Velocidad máxima: **250 km/h**. Consumo urbano: **23,9 l/100 km**. A 90 km/h: **18,6 l/100 km**. A 120 km/h: **21,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,4 m**. (Publicado en el Nº 453)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.654 c.c.** Número de rotores: **2 en línea**. Alimentación: **Inyección electrónica y dos turbos**. Potencia máxima: **241 CV (177 kW)** a **6.500 rpm**. Par máximo/rpm: **30,2 mkg (296 Nm)/5.000**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos ventilados**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.310 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **5,9 s**. 1.000 m. salida parada: **25,5 s**. Velocidad máxima: **250 km/h**. Consumo urbano: **18,1 l/100 km**. A 90 km/h: **9,2 l/100 km**. A 120 km/h: **12,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,4 m**. (Publicado en el Nº 469)



Mitsubishi 3000 GT TREMENDO

VIRTUDES

- Equipamiento y precio
- Buen comportamiento
- Electrónica de vanguardia

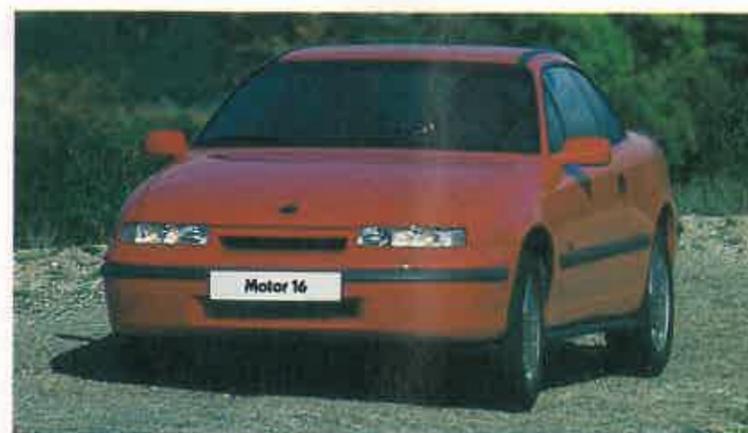
DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Peso excesivo
- Techo muy bajo para los altos

Precio 8.000.000 Ptas.

POCOS modelos, y en especial los deportivos, tienen un precio tan exacto. Porque el Mitsubishi 3000 GT cuesta justo ocho millones de pesetas, matriculación aparte. Por dicha cifra se ofrece desde un motor con dos turbocompresores hasta un sistema de transmisión permanente a las cuatro ruedas. El grupo propulsor es un seis cilindros de tres litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro que desarrolla una potencia de 285 caballos. Dotado de un cambio manual de cinco velocidades que peca de un largo

desarrollo final, el coche tiene una segunda de 140 kilómetros por hora y una tercera de ¡220! Sin embargo, la velocidad máxima está limitada a 250 kilómetros por hora. El coche incorpora también cuatro ruedas directrices, suspensión controlada electrónicamente y a partir de 80 kilómetros por hora varía el apéndice aerodinámico trasero para buscar un mejor aplomo al suelo. Este japonés es un deportivo fácil de conducir que sólo decepciona en las recuperaciones por el largo desarrollo de la transmisión y el peso elevado.



Opel Calibra Turbo MAS ALLA

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Cuatro plazas de verdad
- Relaciones de cambio

DEFECTOS

- Manejo de la sexta velocidad
- Situación mando elevaciones
- Funcionamiento tracción total

Precio 4.200.000 Ptas.

A punto de comercializarse en nuestro mercado, el Calibra Turbo no tiene en el momento de escribir estas líneas el precio fijado. Se calcula una cifra sobre los 4.200.000 ó 4.400.000 pesetas, según el equipamiento, sin duda de lo más atractivo. Es un coche con más de doscientos caballos de potencia y que acelera en menos de siete segundos para pasar de cero a cien kilómetros por hora. Si estas cifras son aún poco significativas, la velocidad máxima es del orden de 240 kilómetros por hora; unas pres-

taciones que deben satisfacer al más exigente. También hay que tener en cuenta que es un coupé con dos grandes plazas traseras lo que no deja de ser una ventaja respecto a sus principales rivales. Es novedad en esta versión la tracción a las cuatro ruedas y la caja de cambios manual de seis velocidades. El sistema de transmisión tiene la peculiaridad de desconectar el eje trasero al frenar, con la pega de que puede patinar el eje delantero en determinadas circunstancias, principalmente en nieve.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.972 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyec. electrónica y dos turbos**. Potencia máxima: **285 CV (210 kW)** a **6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **41,5 mkg (407 Nm)/3.000**. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.640 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,1 s**. 1.000 m. salida parada: **26,5 s**. Velocidad máxima: **250 km/h**. Consumo urbano: **14,9 l/100 km**. A 90 km/h: **9,9 l/100 km**. A 120 km/h: **11,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,8 m**. (Publicado en el Nº 472)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyec. electrónica y turbo**. Potencia máxima: **204 CV (154 kW)** a **5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **28,5 mkg (280 Nm)/2.400**. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.350 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,0 s**. 1.000 m. salida parada: **27,2 s**. Velocidad máxima: **243 km/h**. Consumo urbano: **11,4 l/100 km**. A 90 km/h: **7,2 l/100 km**. A 120 km/h: **9,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,2m**. (Publicado en el Nº 473)

PRUEBA



Porsche 928 GTS EL ASTRO

VIRTUDES

- Motor muy brillante
- Línea deportiva y personal
- Airbag de serie

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Rueda repuesto emergencia
- Poca altura asiento-techo

Precio 13.710.200 Ptas.

ERA hasta hace poco tiempo el Porsche más potente, aunque puede seguir presumiendo de disponer de 350 caballos, una de las cifras más altas de la actual producción. Se debe a un impresionante motor de ocho cilindros en V con inyección electrónica y culata de cuatro válvulas por cilindro. La cilindrada es de 5,4 litros y en cuanto al par motor desarrolla la friolera de 51 mKg. a poco más de 4.000 revoluciones por minuto, lo que garantiza una excelente respuesta a cualquier régimen, sobre todo en la

zona baja y en cualquier marcha. El coche tiene un equipamiento de primera categoría, como el sistema de seguridad *airbag*, tanto para conductor como acompañante, y numerosos reglajes eléctricos. Las prestaciones son de quitarse el sombrero, como lo demuestran esos 275 kilómetros por hora de velocidad máxima y una aceleración de poco más de seis segundos para acelerar de cero a cien. El comportamiento en autopista es intachable pero no es fácil de conducir rápido ya que requiere una atención constante.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **5.396 c.c.** Número de cilindros: **8 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **350 CV (257kW)** a **5.700 rpm**. Par máximo/rpm: **51 mkg (500 Nm)/4.250**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de cinco vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.620 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,3 s**. 1.000 m. salida parada: **26,7 s**. Velocidad máxima: **275 km/h**. Consumo urbano: **23,8 l/100 km**. A 90 km/h: **11,2 l/100 km**. A 120 km/h: **12,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **45,1 m.** (Publicado en el Nº 448)



Porsche 968 CS BIENVENIDO AL CLUB

VIRTUDES

- Precio atractivo
- Rendimiento del motor
- Frenos

DEFECTOS

- Marcha atrás sin gatillo
- Equipamiento de serie
- Suspensión muy rígida

Precio 6.644.600 Ptas.

ES el Porsche de la I Copa 968 Club Sport. El primer certamen deportivo organizado por el importador español para pilotos tanto *amateurs* como profesionales. El coche es el mismo que el 968 Coupé pero pesa cincuenta kilos menos, gracias a la eliminación de los asientos traseros y los detalles lujosos de equipamiento. Y lo más importante, el ahorro es superior a 1.700.000 pesetas. Porque el 968 CS puede ser utilizado por cualquier calle sin necesidad de participar en el mencionado certamen deportivo. Sí que es

recomendable para una utilización normal pedir los asientos normales, y no los de competición, poner algunas opciones, puesto que viene de serie con lo justo, si bien la suspensión deportiva resulta extremadamente dura y solamente apta para circuitos. El motor es el mismo de cuatro cilindros y 240 caballos de potencia y la caja de cambios de seis velocidades, cuya única crítica es que la marcha atrás se puede insertar fácilmente porque no lleva un gatillo. En definitiva, un excelente vehículo deportivo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.990 c.c.** Número de cilindro: **4 en línea**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **240 CV (176 kW)** a **6.200 rpm**. Par máximo/rpm: **31,1 mkg. (305 Nm)/4.100**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos ventilados**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.320 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,7 s**. 1.000 m. salida parada: **26,5 s**. Velocidad máxima: **252 km/h**. Consumo urbano: **15,1 l/100 km**. A 90 km/h: **7,6 l/100 km**. A 120 km/h: **9,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,4 m.** (Publicado en el Nº 489)



Rover 220 Turbo Coupé CARACTER FUERTE

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Precio y equipamiento
- Línea atractiva

DEFECTOS

- Ruidos aerodinámicos
- Cambio impreciso
- Tacto del pedal de freno

Precio 3.795.000 Ptas.

UNO de los modelos que se ofrecen en nuestro mercado con una mejor relación precio/potencia. Porque el 220 Turbo Coupé cuesta 3.800.000 pesetas pero su motor rinde 200 caballos. Además, tiene un equipamiento completísimo que incluye aire acondicionado, sistema antibloqueo de frenos, inserciones de madera en el salpicadero, elevallas eléctricas, cierre centralizado de puertas, etc. Lo más destacable es que un rival con su misma potencia y equipamiento vale prácticamente un millón de pesetas más.

La única crítica importante es el ruido aerodinámico que produce el original techo solar cuando se superan los 140 kilómetros por hora. También hay que reseñar la utilización de un diferencial Torsen, que es la primera vez que se emplea en un coche con tracción a las ruedas delanteras. Cuando detecta una mínima pérdida de tracción, el sistema se encarga de pasar el par motor a la otra rueda. El motor dos litros con turbocompresor es muy utilizable y el consumo medio ronda los 10 litros cada cien kilómetros.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.994 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyec. electrónica y turbo**. Potencia máxima: **200 CV (147 kW)** a **6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **24,2 mkg (237 Nm)/2.100**. Tracción: **A las ruedas delanteras**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.185 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,7 s**. 1.000 m. salida parada: **27,3 s**. Velocidad máxima: **236 km/h**. Consumo urbano: **11,4 l/100 km**. A 90 km/h: **7,4 l/100 km**. A 120 km/h: **8,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,7 m.** (Publicado en el Nº 483)



VW Corrado VR6 IDE TODO CORAZON

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Acabado y equipamiento
- Comportamiento

DEFECTOS

- Plazas traseras
- Manejo del cambio
- Interior sobrio

Precio 4.400.000 Ptas.

CON un diseño claramente deportivo, el Corrado VR6 se diferencia de sus demás hermanos de marca que llevan este mismo motor -Golf y Passat- por una mayor potencia. Igual es el bloque de seis cilindros, con la V estrecha de sólo 15 grados, pero la cilindrada aumenta a 2.861 centímetros cúbicos y la potencia a 190 caballos. Tiene unos «bajos» magníficos y sube de vueltas como si de un motor eléctrico se tratara. El comportamiento del Corrado VR6 está en plena consonancia con el carácter de su mo-

tor. Con tarados de suspensiones pensados para favorecer al máximo la estabilidad, el comportamiento es muy bueno y además los pasajeros pueden viajar confortablemente. El único inconveniente es la escasa visibilidad trasera, limitada por el alerón. Afortunadamente dicho apéndice solamente se despliega de forma automática al pasar de 120 kilómetros por hora, pero por debajo vuelve a su posición original. Tampoco es loable los 4.400.000 pesetas que cuesta, aunque lleva casi todo de serie.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.861 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyec. electrónica**. Potencia máxima: **190 CV (140 kW)** a **5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **25,0 mkg (245 Nm)/4.200**. Tracción: **A las ruedas delanteras**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Indep./Semi-indep.** Peso en orden de marcha: **1.210 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,2 s**. 1.000 m. salida parada: **27,7 s**. Velocidad máxima: **230 km/h**. Consumo urbano: **12,5 l/100 km**. A 90 km/h: **7,4 l/100 km**. A 120 km/h: **9,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,7 m.** (Publicado en el Nº 484)

PRUEBA



Audi Coupé 2.3E/BMW 320i Coupé DEPORTISTAS DISTINGUIDOS

ANTES que nada, convendría decir que uno es tracción delantera -Audi- y que en el 320 la potencia se transmite a través de las ruedas posteriores. El segundo punto sería que en el coche de la marca de los cuatro aros tenemos una verdadera carrocería coupé, circunstancia que no ocurre en su rival. Las diferencias mecánicas son grandes, empezando por los cinco cilindros y 133 caballos del Audi comparados con los seis del 320 y sus 150 caballos; sólo hay que fijarse en los datos de prestaciones para hacerse

1º BMW 320i COUPÉ
Entra de lleno en lo que se espera de un coche de clara vocación deportiva.

Precio 3.940.000 Ptas.

2º AUDI COUPÉ 2.3E
Se puede disfrutar al máximo de la seguridad que ofrece un tracción delantera.

Precio 4.120.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 455).

FICHA TÉCNICA		
	AUDI COUPÉ 2.3E	BMW 320i COUPÉ
Cilindrada (c.c.)	2.309	1.991
Nº de cilindros	5 en línea	6 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	133 CV (98kW)/5.500	150 CV (110 kW)/5.900
Par máx./rpm	19 mkg (186Nm)/4.000	19,4 mkg (190Nm)/4.700
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.170	1.315
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,4	9,8
1.000 m. salida parada (s)	33,2	30,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,6	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,1	38,0
Vel. máx. (km/h)	205,4	210,4
Cons. urbano (l/100km)	11,9	12,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,9	7,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	8,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,6	65,2
Frenada a 100 km/h (m)	43,8	44,6

una idea, si bien es cierto que en recuperaciones la victoria del 320 es mínima. Sin embargo, si lo analizamos globalmente el Audi es un modelo tranquilo -acelera igual que un Peugeot 106 XT- y el BMW es mucho más «rabioso». Éste necesita unas manos más expertas, puesto que cuando caen cuatro gotas y el asfalto se vuelve muy deslizante, el volante del 320 es el primero que se va a mover para corregir una reacción no deseada. La decisión de comprar cualquiera de estos dos modelos, en lugar de optar por un Opel Calibra o un Volkswagen Corrado -más baratos y no menos atractivos- puede llegar a ser complicada. El BMW es algo más barato, pero si sumamos las casi 400.000 pesetas que cuesta el aire acondicionado y la pintura metalizada, opciones que son de serie en el Audi, la cosa cambia. Está claro que el motor y el chasis del 320 son más deportivos que los de su contrincante, que son más tranquilos. Para los amantes de la tracción trasera, la decisión no puede ser más clara. El público al que le da lo mismo las prestaciones, pero que quiere un coche de cierto prestigio con un completo equipamiento y unas buenas prestaciones sin más, el Audi Coupé es el vehículo a comprar. En resumen, se podría decir que el carácter deportivo que impone la marca bávara a sus modelos contrasta con el funcionamiento sobrio y verdaderamente tranquilo del Audi Coupé.



Lancia Delta Integrale/ Mazda 323 GT-R/Toyota Celica Turbo

PODIO PARA TRES

LA característica común de estas tres máquinas de carreras es la de haber nacido para la competición. Incluso uno de ellas, el Lancia Delta, se ha desarrollado y superado dentro de los rallyes, llegando a ser imbatible hasta este año. El Delta es, pues, el modelo más veterano y el que más títulos mundiales ha cosechado. Es la «máquina pura» de competición, con todos los inconvenientes que supone un coche de carreras, en cuanto a comodidad, consumos elevados y ruidos de

todo índole. La supremacía del italiano se mide por unos frenos perfectos, un motor contundente, una dirección de precisión milimétrica y la suspensión, dura como una tabla, efectiva al cien por cien. Los dos japoneses son coches que permiten más su uso diario; bien ajustados y mejor acabados -sobre todo el Toyota- consumen menos y son más fiables. El Celica destaca por una carrocería espectacular, un motor suave y una conducción fácil. No obstante, cuando se circula imitando a

Carlos Sáinz, el eje delantero no perdona y desliza claramente por la tangente. El equipamiento es completísimo, incluyendo tapicería de cuero, aire acondicionado, etc. Este modelo tiene la particularidad de ser una serie limitada y cada unidad va numerada con una pequeña placa ubicada en el interior del habitáculo. El Mazda aporta un motor que, aunque no sea el más pequeño de los tres, tira con fuerza y sus casi 190 caballos de potencia empujan bien desde bajas vueltas. En cuanto al comportamiento del 323 es superior al notable, y en curvas da la impresión de que apenas se mueve aunque tiene una agilidad fuera de lo común; también destaca un precio muy bueno, lo que termina de arreglar las cosas.

1º LANCIA DELTA
Es el más eficaz de los tres y el de mejores prestaciones. También es el peor terminado.
Precio 5.335.000 Ptas.

2º TOYOTA CELICA
El que más destaca en acabado y equipamiento. Lo que más le perjudica es el peso.
Precio 5.372.925 Ptas.

3º MAZDA 323 GT-R
El menos potente pero también el más barato. Para uso normal, falta aire acondicionado.
Precio 4.058.880 Ptas.
(Publicado en el Nº 459)

FICHA TÉCNICA			
	DELTA	323	CELICA
Cilindrada c.c.	1.995	1.840	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. electrónica y turbo	Iny. electrónica y turbo	Iny. electrónica y turbo
Potencia máx./rpm	210CV(151kw)/5.750	189CV(139kw)/6.000	208CV(153kw)/6.000
Par máx./rpm	31mkg(298Nm)/3.500	24mkg(240Nm)/4.500	28mkg(275Nm)/4.000
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.300	1.210	1.460
Acel. 0-100 km/h (s)	6,6	7,1	7,8
1.000 m. salida parada	27,2	27,8	28,5
Rec. 1km desde 40km/h IV	31,0	31,4	32,1
Rec. 1km desde 40km/h V	36,6	38,8	39,2
Velocidad máx. (km/h)	219	210	226
Cons. urbano (l/100 km)	14,8	11,9	13,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	9,7	8,3	9,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	12,4	9,8	10,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	71,0	70,5	65,6
Frenada a 100 km/h (m)	40,2	47,6	46,0



Rover 216 Coupé/Opel Calibra 2.0i LA ALTERNATIVA

Si analizamos los coches desde el punto de vista aerodinámico, la victoria es para el Opel. La carrocería del Calibra tiene un coeficiente de penetración en el aire de sólo 0,26 -la más baja en coches de producción en serie- frente al 0,31 de su rival. Por una mayor longitud y el portón trasero, el coche alemán admite cuatro plazas muy cómodas pero sin las aperturas del coche inglés y el maletero es más fácil de llenar; además, con la principal pega de que en las plazas traseras del Rover se viaja más encajonado. El

1º ROVER 216 COUPÉ
Más potente, más barato y casi con el mismo equipamiento, la victoria es clara.

Precio 2.792.000 Ptas.

2º OPEL CALIBRA 2.0i
Ofrece una mayor habitabilidad y la carrocería es mucho más atractiva.

Precio 3.131.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 479).

FICHA TÉCNICA

	ROVER 216 COUPÉ	OPEL CALIBRA 2.0i
Cilindrada (c.c.)	1.590	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	122 CV (90kW)/6.800	115 CV (85 kW)/5.200
Par max./rpm	14,3 mkg (140Nm)/5.700	17,3 mkg (170Nm)/2.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos/Discos
Peso (kg)	1.080	1.300
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,8	10,5
1.000 m. salida parada (s)	31,6	31,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,4	36,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,6	42,1
Vel. máx. (km/h)	198	201
Cons. urbano (l/100km)	9,3	11,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	8,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,3	66,2
Frenada a 100 km/h (m)	49,2	56,6

216 gana en otros muchos aspectos. Empezando por la habitual elegancia del interior, con inserciones de madera de nogal en el salpicadero y que resulta más sobria en el Calibra. En cuanto a los motores, a pesar de la menor cilindrada del 216, es más potente por la culata de cuatro válvulas por cilindro si bien es cierto que el del Opel gasta un poco menos a velocidad estabilizada. El del Rover es un motor Honda que destaca por un funcionamiento muy agradable en todos los regímenes. El Calibra es más «perézoso», aunque gracias a su excelente aerodinámica consigue una velocidad punta muy elevada. Se encuadra más en los esquemas de aquellos compradores que anteponen el diseño o la habitabilidad a la potencia y en consecuencia a las prestaciones. El 216 tiene un funcionamiento más homogéneo y un comportamiento eficaz. Lo más criticable de este coche es el original techo solar, desmontable por mitades simétricas, pero produce muchos ruidos aerodinámicos cuando se supera una determinada velocidad. Si los comparamos por precio, la decisión no puede ser más sencilla: el 216 Coupé. Es más barato, pero hay que tener en cuenta que si se monta el opcional sistema antibloqueo de frenos en el Rover la diferencia se reduce a poco más de 100.000 pesetas y no es tan abultada como en un principio parece. El público tiene la última palabra.



Ford Escort Nomade 1.8D VERSATILIDAD

VIRTUDES

- Carrocería amplia
- Acabado
- Bajo consumo

DEFECTOS

- Desarrollo largo
- Precio
- Una sola versión

Precio 2.000.000 Ptas.

La combinación de la carrocería familiar del Escort -denominada Nomade-, con el motor 1.800 diésel, sólo es posible con el lujoso acabado Ghia. Es decir, un usuario que quiera realizar muchos kilómetros, que por otra parte es el habitual de este modelo, pero con una terminación más funcional, y gastarse menos de esos dos millones de pesetas que cuesta, no puede hacerlo. La carrocería del Escort Nomade está muy lograda. El maletero admite un volumen de 460 litros, que es digno de alabanza en un co-

che de su categoría, aunque aún es más reseñable la posibilidad de llevar hasta 1.425 litros al abatir por completo el asiento trasero. En el techo incorpora sendas barras para una mayor distribución de los diferentes bultos. Dirigido a un público que quiere economía de consumo, el Nomade es ideal tanto para familias que necesitan mucho maletero como para profesionales que viajan solos. Su motor de sólo 60 caballos de potencia tiene un consumo medio ponderado inferior a siete litros cada cien kilómetros.



Nissan Serena 2.0 SGX ESPACIO ABIERTO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Acabado y equipamiento
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Acceso al motor
- Poca altura sobre el suelo
- Aislamiento térmico del motor

Precio 2.922.500 Ptas.

El Nissan Serena nace con vocación de pionero. No porque introduzca una idea nueva, sino porque optimiza el concepto de monovolumen y lo pone al alcance de las economías familiares medias. Esta versión SGX impulsada por un cuatro cilindros de dos litros que destaca por sus cualidades de recuperación y por ciudad no hay que estar continuamente cambiando de marcha. Este Serena de cuatro puertas dispone de dos asientos en las plazas traseras y otros dos en la última fila, todos con buenas posibil-

dades de regulación. De tal forma que se puede viajar con cuatro cómodas plazas y un impresionante volumen para equipajes o seis y un menor espacio para bultos. El coche se presenta como una excelente opción para los que busquen un vehículo amplio, sin tener que renunciar a un nivel de confort y prestaciones normal en un turismo. La meta que se han impuesto -8.000 unidades- parece un poco elevada, pero está claro que las bases son buenas y será cuestión de tiempo que el usuario descubra las ventajas.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.753 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **60 CV (44 kW) a 4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **11,2 mkg (110 Nm)/2.500.** Tracción: **A las ruedas delanteras.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Indep./Semi-indep.** Peso en orden de marcha: **1.050 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,1 s.** 1.000 m. salida parada: **37,3 s.** Velocidad máxima: **156 km/h.** Consumo urbano: **5,9 l/100 km.** A 90 km/h: **4,5 l/100 km.** A 120 km/h: **7,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **57,9 m.** (Publicado en el Nº 485)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyec. electrónica.** Potencia máxima: **126 CV (93 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **17,2 mkg (169 Nm)/4.800.** Tracción: **A las ruedas traseras.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.500 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,9 s.** 1.000 m. salida parada: **34,7 s.** Velocidad máxima: **170 km/h.** Consumo urbano: **11,7 l/100 km.** A 90 km/h: **8,9 l/100 km.** A 120 km/h: **12,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **51,7 m.** (Publicado en el Nº 471)

PRUEBA

PRUEBA

PRUEBA



Pontiac Trans Sport TORERO, TORERO

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Excelente equipamiento.
- Originalidad de líneas.

DEFECTOS

- Poca visibilidad trasera.
- Ausencia de maletero.
- Consumo elevado.

Precio 3.965.000 Ptas.



Skoda Forman FAMILIAR BARATO

VIRTUDES

- Precio muy interesante.
- Relación equipo precio.
- Consumo reducido.

DEFECTOS

- Acabados sencillos.
- Calidad regular.
- Mala insonorización.

Precio 1.060.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.791 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **165 CV (121Kw) a 4.300 rpm**. Par máximo/rpm: **30,4 mkg (285 nm)/3.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Automatica de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos /Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1755 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,7 s**. 1.000 m. salida parada: **33,7 s**. Velocidad máxima: **177 km/h**. Consumo urbano: **15,8 l/100 km**. A 90 km/h: **11,9 l/100 km**. A 120 km/h: **13,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,9 m**. (Publicado en el Nº 465)

AUNQUE fabricada en Estados Unidos, acaba de llegar a nuestro país de la mano de General Motors Europa. Se trata de uno de los monovolúmenes más grande de nuestro mercado, con nada menos que 4,90 metros de largo y 1,90 de ancho. Por tanto, no hay problemas de habitabilidad. En cualquiera de las tres filas de butacas se viaja como en un microbús, con asientos individuales. Al volante, la conducción es extremadamente fácil, siempre que nos contentemos con rodar dentro de los límites razonables,

que en este modelo están sobre 130/140 kilómetros hora de cruce-ro. El cambio automático está bien diseñado y enseguida cambia a una relación menor cuando se requiere respuesta rápida de potencia. El acceso a las plazas traseras se hace únicamente por una puerta deslizante lateral. Cuenta con servodirección, cuyo radio de giro es de casi catorce metros, lo que convierte cada giro en una auténtica vuelta a una plaza de toros. El ABS y el aire acondicionado son parte de su amplio equipamiento de serie.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.289 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Un carburador doble**. Potencia máxima: **58 CV (43Kw) a 5.000 rpm**. Par máximo/rpm: **9,6 mkg (96 nm)/3.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semildependiente**. Peso en orden de marcha: **930 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,5 s**. 1.000 m. salida parada: **36,4 s**. Velocidad máxima: **150 km/h**. Consumo urbano: **9,3 l/100 km**. A 90 km/h: **5,6 l/100 km**. A 120 km/h: **9,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,7 m**. (Publicado en el Nº 466)

PARA empezar, precisamos que el Forman es la versión familiar del modelo Favorit, que se empezó a comercializar en 1988. Este modelo supuso un cambio radical en la construcción de automóviles, puesto que los anteriores Skoda eran de motor y tracción posteriores. Ahora son los primeros de tracción delantera que fabrica la marca checa. El motor es robusto y fiable, pero de diseño un tanto anticuado, con sólo tres puntos de apoyo del cigüeñal y árbol de levas lateral accionado por cadena. No es un motor elástico,

pero no tira mal para tener sólo 58 caballos. Sin embargo, en recuperaciones es lento, especialmente en quinta velocidad, debido a unos desarrollos largos del cambio. Tanto es así que alcanza la velocidad máxima en cuarta velocidad y no supera los 150 kilómetros por hora. Los frenos son algo escasos, sobre todo cuando se rueda a 120 kilómetros por hora y a plena carga. Su carrocería, de diseño Bertone, no está muy depurada, pero da cabida perfectamente a cinco personas sin ningún tipo de aperturas.



Citroën XM TD/ Renault Espace 2.1 TD CON LA FAMILIA A CUESTAS

HASTA hace poco la única opción para las familias numerosas residía en los coches familiares, denominados rancheras. En algunos casos los modelos no llegaban a cubrir las necesidades de una familia numerosa, por lo que había que decidirse a comprar una furgoneta. Esto dio pie a que las marcas decidieran la fabricación de vehículos grandes denominados monovolúmenes. Desde la aparición del Renault Espace, este modelo ha sido alabado por su diseño avanzado y por su funcionalidad. Es pues, un representante

1º CITROËN XM TD BREAK
Con un motor más moderno y una portentosa suspensión, tiene un excelente comportamiento.

Precio 4.091.579 Ptas.

2º RENAULT ESPACE 2.1 TD
Resulta especialmente práctico y tiene muchas ventajas frente a un familiar convencional.

Precio 4.045.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 468)

FICHA TECNICA

	XM Turbo D BREAK	ESPACE RT 2.1 TD
Cilindrada (c.c.)	2.088	2.068
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	3	2
Alimentación	Inyec. meca. y turbo	Bomba Rotativa y turbo
Potencia max/rpm	110CV(81Kw)/4.300	88CV(65Kw)/4.250
Par max/rpm	25,3mkg(248Nm)/2.000	18,2mkg(178Nm)/2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.455	1.360
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,3	13,3
1.000 m. salida parada (s)	34,7	36,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,6	39,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,8	43,1
Vel. máx. (km/h)	192,9	164,7
Cons. urbano (l/100km)	9,3	9,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	5,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	6,8	8,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,2	70,0
Frenada a 100 km/h (m)	48,6	49,6

ideal del concepto monovolumen. En esta comparativa hemos elegido la mecánica turbodiésel, que es la que mejor encaja en la filosofía de una familia que requiere un vehículo capaz y económico. El XM dispone de todo el confort de una berlina de lujo. La gran diferencia reside en el espacio para el equipaje y la enorme funcionalidad que ofrece un coche de este tipo. Basta con abatir el asiento posterior para encontrarnos con un volumen útil, impensable en una berlina. Su rival, el Espace, ofrece todavía más posibilidades. El habitáculo es más alto, por lo que todo en su interior adquiere otra dimensión. No es como una furgoneta, pero casi. El Citroën XM aventaja a su rival en virtud de un motor más potente y de su sistema de suspensión. Esta última tiene la ventaja de permitir pasar por caminos en mal estado con sólo subir la suspensión. Los frenos son infatigables y la seguridad general del coche no admite ningún reproche. Por su parte, el Espace no le va a la zaga. Las posibilidades de su motor son más modestas, pero suficientes para viajar a una velocidad de cruce-ro en torno a los 140 kilómetros por hora sin agobios.

El comportamiento es noble, pero los niveles de agarre no son los mismos que los de una berlina. Si la familia es de más de cinco personas la elección obligada será el Renault Espace. Por prestaciones y comportamiento el Citroën XM.

PRUEBA



Bertone Freeclimber II AHORA MEJOR

VIRTUDES

- Buen acabado
- Cambio rápido y preciso
- Agilidad de marcha

DEFECTOS

- Radio de giro grande
- Asientos delanteros justos
- Recorridos de suspensión cortos

Precio 2.793.960 Ptas.

DESPUÉS de varios años pensándose, Bertone ha procedido a lanzar su versión del Feroza bajo la denominación Freeclimber II, con una decoración específica, en la que destaca la inclusión de una doble óptica, así como unos prominentes aletines laterales que acentúan el carácter deportivo del modelo. En la parte mecánica destaca la utilización del propulsor BMW de 1,6 litros con 100 caballos; un motor que ha sufrido una serie de retoques para adaptarse al uso fuera de carretera. La conduc-

ción del Freeclimber no plantea problemas, y únicamente la visibilidad posterior queda recortada por la colocación de la rueda de repuesto. El comportamiento en carretera es bueno y se ha conseguido un aceptable compromiso entre la dureza y el confort de suspensión, mientras que en campo el Bertone, sin ser un vehículo trialero, se defiende bastante bien por sus medidas y lo ajustado de su peso.

En el interior se aprecia la calidad de todos los elementos, así como una excelente terminación.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.596 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyecc. electr. Potencia máxima: 100 CV (73Kw) a 5.800 rpm. Par máximo/rpm: 13,1 mkg (128 nm)/5.800. Tracción: Trasera o engranable a las 4. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Circ. de bolas Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Suspensión(del/tras): Independiente/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.355 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,7 s. 1.000 m. salida parada: 36,3 s. Velocidad máxima: 153 km/h. Consumo urbano: 11,9 l/100 km. A 90 km/h: 8,8 l/100 km. A 120 km/h: 12,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 63,3 m. (Publicado en el Nº 459)



Daihatsu Feroza EL MAS POTENCIA

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Equipamiento completo
- Motor enérgico

DEFECTOS

- Consumos elevados
- Rumorabilidad mecánica
- Peseo del motor en baja

Precio 2.571.991 Ptas.

DESPUÉS de varios años sin modificar el Feroza, Daihatsu ha procedido a modificar el sistema de alimentación, sustituyendo la carburación por una avanzada inyección electrónica con un catalizador en el sistema de escape. De esta manera se ha conseguido aumentar la potencia hasta los 95 caballos, con lo que la actual mecánica es más elástica y progresiva. El motor funciona con energía hasta las seis mil revoluciones, pero por debajo de las cuatro mil resulta algo perezoso.

Las prestaciones se sitúan ahora

en una velocidad punta superior a los 160 kilómetros, manteniendo unos consumos razonables, aunque este último apartado puede dispararse si la conducción que se realiza es agresiva. Por sus especiales características, el Feroza es un vehículo sensacional para disfrutar de la práctica del todo terreno, los frenos son enérgicos y la dirección, con asistencia de serie, tiene un funcionamiento destacable.

Destacar la calidad y el equipamiento con que cuenta el Feroza que lo convierten en una buena opción. --

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.589 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyecc. electrónica. Potencia máxima: 95 CV (70Kw) a 5.700 rpm. Par máximo/rpm: 13,1 mkg (128 nm)/4.800. Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Suspensión(del/tras): Independ./Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,1 s. 1.000 m. salida parada: 36,1 s. Velocidad máxima: 165 km/h. Consumo urbano: 9,8 l/100 km. A 90 km/h: 8,9 l/100 km. A 120 km/h: 13,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,7 m. (Publicado en el Nº 461)



Ford Explorer LUJO Y PODER

VIRTUDES

- Confort de marcha.
- Equipamiento completo.
- Asientos delanteros.

DEFECTOS

- Posición pañuca de cambio.
- Balanceo de la carrocería.
- Relaciones de cambio

Precio 3.796.000 Ptas.

LA filosofía del Explorer está muy clara. Se trata de un coche cómodo, pensado para una utilización a diario sin problemas, pero con unas limitaciones en el todo terreno limitadas a caminos en más o menos buen estado. El motor es un V6 a 60 grados, alimentado por inyección electrónica multipunto y destaca por su suavidad de funcionamiento. El confort de marcha es excelente, siempre y cuando el terreno sea razonablemente bueno. Los baches aislados se pasan sin sentir, la cosa cambia cuando la ca-



Jeep Grand Cherokee SORPRESA USA

VIRTUDES

- Confort de marcha.
- Precio muy interesante.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección muy sensible.
- Consumo elevado.
- Clave centralizado complicado.

Precio 3.796.067 Ptas.

ES casi increíble poder encontrar en el mercado un todo terreno como el Grand Cherokee, lujoso, con las más modernas tecnologías, un equipamiento de primera, y a un precio inferior a los cuatro millones de pesetas.

En comparación a su antecesor, el nuevo Cherokee parece aportar sólo tamaño y potencia. No es así, ya que ahora se dispone además de mayor equipamiento y una serie de mejoras que hacen de él un producto totalmente diferente y que está situado a un nivel mucho más alto.

La reftera o el camino es ondulado, la suavidad de la suspensión se vuelve en contra y el Explorer se balancea en exceso. Las condiciones de peso, neumáticos y dimensiones, dejan claro que las zonas demasiado agrestes no son plato de buen gusto para este Ford. Sin embargo, tiene un excelente andar por caminos, nieve, arena y barro, aunque en estos terrenos blandos se echa en falta un neumático con más tacos para mejorar el agarre. Por lo tanto, si lo que buscamos es un trepador, sus posibilidades defraudarán un poco.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 3.955 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 160 CV (118Kw) a 4.400 rpm. Par máximo/rpm: 31,1 mkg (305 nm)/2.400. Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Automática de 4 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos /Discos. Suspensión(del/tras): Independiente/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.837 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,7 s. 1.000 m. salida parada: 33,8 s. Velocidad máxima: 159 km/h. Consumo urbano: 12,9 l/100 km. A 90 km/h: 8,3 l/100 km. A 120 km/h: 10,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,1 m. (Publicado en el Nº 451)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 3.960 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyecc. electrónica. Potencia máxima: 185 CV (136Kw) a 4.700 rpm. Par máximo/rpm: 29,6 mkg (290 nm)/3.950. Tracción: Permanente a las 4 ruedas. Caja de cambios: Aut. de 4 vel. Dirección: De bolas asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Tamb. Suspensión(del/tras): Eje rígido/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.680 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s. 1.000 m. salida parada: 32,7 s. Velocidad máxima: 181,0 km/h. Consumo urbano: 18,1 l/100 km. A 90 km/h: 11,5 l/100 km. A 120 km/h: 12,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,9 m. (Publicado en el Nº 485)

El Grand Cherokee monta una caja de cambios automática que permite rodar a muy bajas revoluciones por minuto, algo que beneficia enormemente el consumo en carretera. Pese a su buen funcionamiento, esta caja posee el inconveniente de no disponer de seguro entre la situación neutral y directa. El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas *Quadra-Trac* bloquea en caso de necesidad el diferencial central, simplificando la conducción todo terreno, aunque aquí prefiere los caminos despejados.



Mercedes 300 GE TODO TERRENO

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort de marcha
- Comportamiento en campo

DEFECTOS

- Precio excesivo
- Acceso a las pizcas traseras
- Consumo de combustible

Precio 6.054.880 Ptas.

EN el apartado estético, el Mercedes 300 GE mantiene un diseño clásico, de formas cuadradas, que ya ha sido superado por la mayoría de los fabricantes, pero que se ve complementada con una gama de colores muy elegante que le permiten mantener el tipo frente a la invasión de modelos japoneses.

En el apartado mecánico, este modelo cuenta con el potente seis cilindros en línea Mercedes, que en virtud de sus 170 caballos rueda con soltura en todo tipo de terrenos. En carretera esta potencia le permi-

te rodar a buen ritmo, mientras que, en el campo, el excelente propulsor se ve complementado con unas eficaces suspensiones, cuyos recorridos permiten sortear cualquier obstáculo sin que las ruedas pierdan contacto con el suelo. Una de sus grandes bazas radica en la dirección asistida, que mantiene un buen nivel de sensibilidad, con lo que el conductor sabe lo que acontece en cada momento en el tren delantero. Además, cuenta con un eficaz sistema de frenos que aguantan perfectamente cualquier esfuerzo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.960 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyecc. electr. Potencia máxima: 170 CV (125Kw) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 24,0 mkg (235 nm)/4.400. Tracción: Permanente a las 4. Caja de cambios: Automat de 4 vel. Dirección: Recirc. de bolas Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Suspensión (del/tras): Eje rígido/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 2.060 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,5 s. 1.000 m. salida parada: 35,8 s. Velocidad máxima: 165,5 km/h. Consumo urbano: 17,8 l/100 km. A 90 km/h: 13,7 l/100 km. A 120 km/h: 16,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,9 m. (Publicado en el Nº 454)

PRUEBA



Opel Frontera Sport JOVEN AMIGO

VIRTUDES

- Coche alegre y divertido
- Mecánica fiable
- Dirección precisa

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Acceso a las pizcas traseras
- Frenos con tendencia a la fatiga

Precio 2.605.000 Ptas.

LA excelente relación entre Opel e Isuzu ha concluido con la fabricación de vehículos todo terreno en Europa bajo la marca Opel, pero con el sello indeleble del fabricante japonés. Con el Frontera, y muy especialmente con la versión Sport, Opel ha entrado de lleno en lo que el comprador habitual de todo terreno quiere, es decir, un coche juvenil, fiable y a un precio muy razonable. El Sport dispone del motor de dos litros que Opel monta en sus Vectra y Omega, que ofrece un rendimiento rutero más que suficiente

y sorprendente en el campo, aunque obliga a utilizar el cambio de marchas más de la cuenta. Los consumos son razonables, aunque si se quieren exprimir las posibilidades del cuatro cilindros, las cifras pueden llegar a asustar.

En el interior nos encontramos con una disposición, cuando menos, curiosa, ya que si bien las plazas delanteras son razonables, detrás nos encontramos con mucho espacio, pero una altura limitada y, por lo tanto, la banqueta del asiento posterior resulta muy bajita.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.998 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyecc. electrónica. Potencia máxima: 115 CV (85Kw) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 17,3 mkg (170 nm)/2.600. Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera Frenos (del/tras): Discos /Tambores. Suspensión (del/tras): Independ./Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.561 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,2 s. 1.000 m. salida parada: 37,4 s. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo urbano: 12,3 l/100 km. A 90 km/h: 8,5 l/100 km. A 120 km/h: 13,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 57,4m. (Publicado en el Nº 449)



Opel Monterey 3.2iV6 POR TODO LO ALTO

VIRTUDES

- Suspensión cómoda
- Dirección precisa
- Equipamiento funcional

DEFECTOS

- Climatización poco potente
- Quinta muy larga
- Consumo de combustible

Precio 4.800.000 Ptas.

OPEL ha pasado, en unos pocos meses, de no tener ningún modelo todo terreno en su gama a ofrecer una amplia variedad, con cuatro carrocerías, cinco motores y varios niveles de acabado. El Monterey LTD 3.2i es el máximo exponente de la gama.

De las cuatro versiones que se comercializan en nuestro país, ésta es la más larga, con cinco puertas y un moderno V6 de 3,2 litros. La estructura general del coche aporta algunas de las soluciones del anterior Isuzu Trooper, pero con una

FICHA TECNICA

Cilindrada: 3.165 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyec. electrónica. Potencia máxima: 177 CV (130Kw) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 26,5 mkg (260 Nm)/3.750. Tracción: Trasera engranable a las 4. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Bolas asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos ABS. Suspensión (del/tras): Independiente/Eje rígido. Peso: 1.880 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,8 s. 1.000 m. salida parada: 34,1 s. Velocidad máxima: 175,5 km/h. Consumo urbano: 15,5 l/100 km. A 90 km/h: 10,9 l/100 km. A 120 km/h: 15,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 55,5m. (Publicado en el Nº 457)

drástica renovación. Es más largo y más ancho que el anterior y adopta motores nuevos, además de haber mejorado significativamente las suspensiones, ganando recorrido. El motor de esta versión es un tanto revolucionario, en tanto que el ángulo de la V que forman los cilindros es ahora de 75 grados, con lo que se ha podido situar sobre el eje delantero, mejorando el reparto de pesos. Su funcionamiento es enérgico pero sin disponer de aceleraciones fulgurantes. Lo mejor, el comportamiento dinámico del coche.

PRUEBA



Opel Monterey RS 3.2 T.T. PARA TODO

VIRTUDES

- Comportamiento noble
- Dirección precisa
- Equipamiento y acabado

DEFECTOS

- Climatización justa
- Acceso a las pizcas posteriores
- Consumo de combustible

Precio 3.790.000 Ptas.

MÁS pequeño que el LTD, el RS 3.2 V6 combina a la perfección equipamiento, calidad de acabado y precio, consiguiendo un todo terreno extraordinariamente práctico y muy polivalente.

Al igual que en la versión larga, el RS monta el moderno motor de seis cilindros en V de 3,2 litros y 24 válvulas. Este motor, gracias al menor peso que en la versión larga, se muestra aquí más brillante y permite obtener mejores prestaciones. Gracias a la reducción de peso, el motor sube bien de vueltas, pero no

conviene dejarlo caer por debajo de las 2.000 rpm. El cambio acertado y de manejo rápido y preciso, ayuda a aprovechar esta circunstancia y obtener unos resultados similares a los de un turismo. Para todo aquel que busque un coche absolutamente polivalente, el Monterey RS encajará a la perfección, ya que es difícil encontrar un equilibrio tan razonable entre la capacidad interior y la agilidad. En ciudad se mueve con mucha agilidad y, en campo, aunque rebota más de atrás que el largo, escala mucho mejor.

PRUEBA



Range Rover TDi TODO INGLES

VIRTUDES

- Consumo en carretera
- Motor elástico
- Confort de marcha

DEFECTOS

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

Precio 3.589.000 Ptas.

DESDE que apareció el Discovery con el motor de cuatro cilindros de inyección directa, los ingenieros de Land Rover han estado trabajando para adaptar este fenomenal impulso a las necesidades de un todo terreno de lujo, como es el caso del Range Rover. Esto se ha conseguido y se ha sustituido con ventaja al motor VM, que hasta ahora montaba el modelo. Aunque se ha perdido algo en potencia y por lo tanto en velocidad, este motor resulta más agradable de utilizar gracias a su mayor régimen de uso. En

campo se agradece, ya que no hay que andar cambiando de marchas con tanta frecuencia. Como ventaja, el consumo de combustible es sorprendentemente bajo. En carretera, sin abusar del acelerador, se puede conseguir una autonomía de unos 1.000 kilómetros.

Además del nuevo motor, el Range Rover TDi se ha beneficiado de toda una serie de mejoras, que redundan en un mejor comportamiento y en un elevado nivel de confort. El nivel sonoro ha sido reducido en algunos decibelios.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.495 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyec. y turbo. Potencia máxima: 113CV (153Kw) a 4.000 rpm. Par máximo/rpm: 27 mkg (265 Nm)/1.800. Tracción: Trasera o engranable a las 4. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De circulación de bolas. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión(del/tras): Eje rígido/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.981 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 22,4 s. 1.000 m. salida parada: 40,7 s. Velocidad máxima: 145,3 km/h. Consumo urbano: 10,0 l/100 km. A 90 km/h: 8,5 l/100 km. A 120 km/h: 13,1 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,3 m. (Publicado en el Nº 488)



Rocsta 2.2D ESTRELLA ROQUERA

VIRTUDES

- Respuesta del motor
- Cualidades todo terreno
- Cambio y transmisión

DEFECTOS

- Dirección imprecisa
- Debidas de acubido
- Tacto del freno

Precio 2.145.000 Ptas.

LOS coches coreanos empiezan a llegar a nuestro país, y entre los primeros en llegar se cuenta con este simpático todo terreno, de claro parecido con los míticos Jeep.

Desde el primer momento, el Rocsta deja bastante claro cuáles son sus pretensiones. Sencillez, funcionalidad y diversión ya que, ante todo, éste es un coche divertido. El motor es un diésel de 72 caballos, que muestra un rendimiento honesto y un consumo muy aquilado. Tan sólo cuando se rueda por carretera se queda un poco corto.

La tecnología empleada asegura la fiabilidad del conjunto, ya que los ejes rígidos, con ballestas semielípticas como elemento elástico, son capaces de resistir el más duro de los tratos.

Dentro, nos encontramos con un habitáculo capaz de alojar a cuatro adultos, en el cual llama la atención lo rústico de su acabado.

En el campo, el Rocsta muestra lo mejor de sí mismo, ya que con la tracción a las cuatro ruedas engranada, y gracias a su escaso peso, pasa por todas partes.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.184 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyectora. Potencia máxima: 72 CV (53Kw) a 4.250 rpm. Par máximo/rpm: 14,7 mkg (144Nm)/2.500. Tracción: Trasera o engranable a las 4. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: De circulación de bolas. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión(del/tras): Eje rígido/Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.270 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 24,0 s. 1.000 m. salida parada: 41,9 s. Velocidad máxima: 129 km/h. Consumo urbano: 9,2 l/100 km. A 90 km/h: 8,0 l/100 km. A 120 km/h: 13,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 67,5 m. (Publicado en el Nº 464)



Mercedes 300CE 20 AÑOS DESPUES

VIRTUDES

- Diseño de la capota
- Buen comportamiento
- Funcionamiento del cambio

DEFECTOS

- Maletero reducido
- Visibilidad posterior
- Consumo elevado

Precio 10.460.000 Ptas

LA gran tradición de la marca de la estrella, en coches descapotables, se ve reflejada plenamente en este modelo, que incorpora las mejores tecnologías de la marca.

Es uno de los escasos coches de lujo que dispone de versión descapotable. El habitáculo es más pequeño que en la berlina, pero dispone de una amplitud suficiente para cuatro adultos. Lo que más a sufrido es la capacidad del maletero, debido al mecanismo de la capota.

El motor es de la última hornada, con culata de 24 válvulas y 220 ca-

ballos de potencia. La caja de cambios es, opcionalmente, automática de cinco velocidades. Su funcionamiento es óptimo y no se echa en falta para nada la caja de cambios manual, ya que las reacciones son rápidas y mucho más cómodas.

El mecanismo de la capota es automático y basta con apretar un botón y soltar los seguros para replegarla. No lleva arco de seguridad pero, para proteger a los ocupantes, dispone de unos reposacabezas de seguridad que aparecen automáticamente en caso de accidente.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 2.960 c.c. Número de cilindros: 6 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 220 CV (162Kw) a 6.400 rpm. Par máximo/rpm: 27 mkg (162Nm)/4.600. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Automática de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión(del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.710 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,5 s. 1.000 m. salida parada: 30,7 s. Velocidad máxima: 228 km/h. Consumo urbano: 15,2 l/100 km. A 90 km/h: 9,5 l/100 km. A 120 km/h: 10,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 43,9 m. (Publicado en el Nº 474)



Suzuki Swift Cabrio AGRADABLE Y CARO

VIRTUDES

- Consumo bajo
- Comportamiento
- Diseño exclusivo

DEFECTOS

- Precio alto
- Habitáculo pequeño
- Equipamiento escaso

Precio 2.452.285 Ptas.

PAGAR casi dos millones y medio de pesetas por un coche de apenas 70 caballos de potencia, dos plazas y sin la más mínima alegría de equipamiento no es algo muy frecuente, por lo que las razones hay que buscarlas en la exclusividad del diseño del Suzuki Swift Cabrio. Directamente derivado de la versión de techo duro, no es un coche que tenga la más mínima pretensión velocística. Sus prestaciones son modestas y su consumo también, pero se echa en falta un chasis más rígido y un equipamien-

to a la altura de las circunstancias. La capota es de accionamiento manual, pero está muy bien resuelta. Una sola persona puede recogerla o desplegarla en tan sólo unos segundos sin el menor esfuerzo. Su cierre es bastante estanco y la única pega reside en el típico zumbido de la lona en cuanto se rueda un poco rápido. A pesar de su escasa potencia, el Swift Cabrio se mueve con bastante agilidad. El comportamiento es sano y se puede corretear por las carreteras más viradas con toda seguridad.

PRUEBA

PRUEBA



Renault 19 1.8 Cabriolet/Rover 216 Cabriolet MEDIOS AL PODER

LOS dos modelos de esta comparativa vienen a continuar la saga de descapotables de clase media que años atrás empezara Volkswagen con su modelo Golf. Hasta la aparición de este modelo, para poder disfrutar de una conducción al aire libre, había que realizar un fuerte desembolso económico del orden de los cinco millones de pesetas. El aumento de la demanda de este tipo de vehículos ha hecho que la mayoría de los fabricantes se decidiese a tener dentro de su gama un modelo de estas característi-

1º ROVER 216 CABRIOLET
A un precio similar ofrece un motor más potente con mejores prestaciones.

Precio 2.685.000 Ptas.

2º RENAULT 19 CABRIOLET
Uno de los puntos fuertes es su diseño, en el que destaca la ausencia del montante central.

Precio 2.585.000 Ptas.

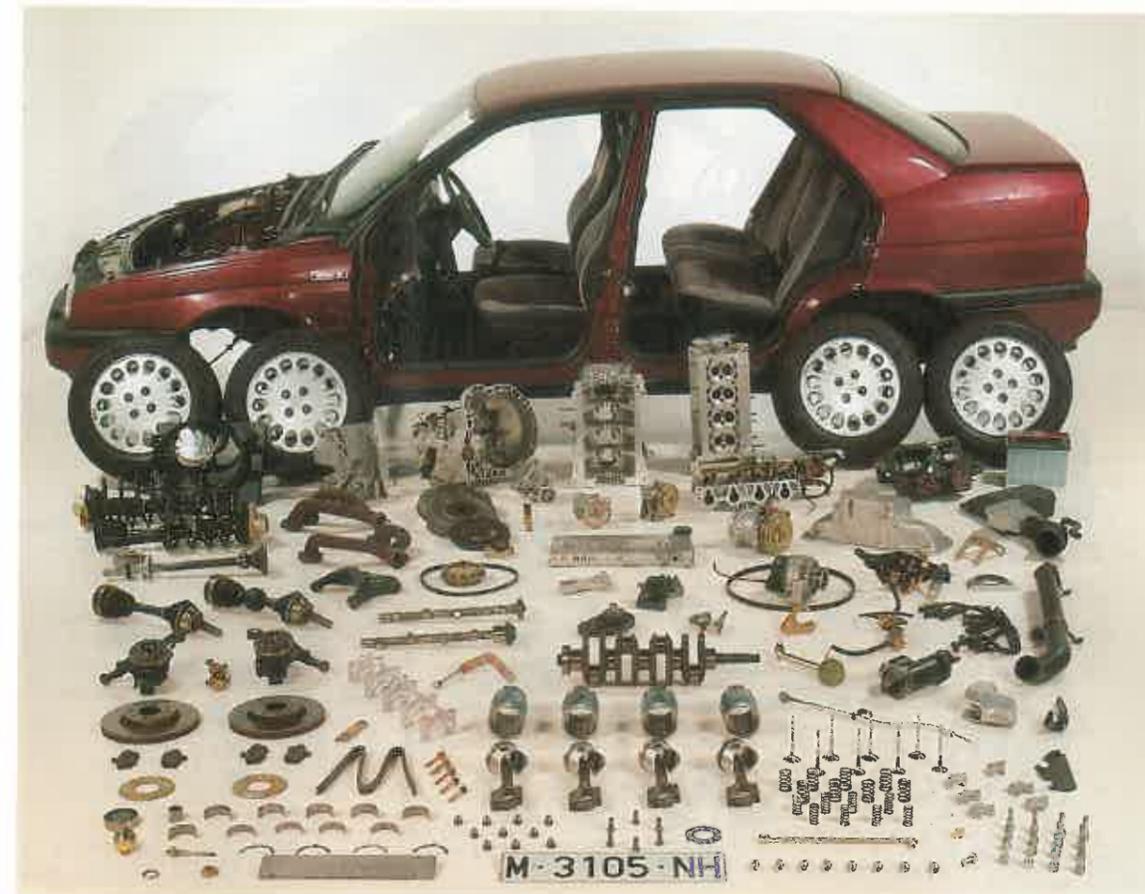
(Publicado en el Nº 455).

FICHA TECNICA		
	R 19 CABRIOLET 1.8	ROVER 216 CABRIOLET
Cilindrada (c.c.)	1.794	1.590
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	95CV(70Kw)/5.750	130CV(95,6Kw)/6.800
Par max./rpm	14,8mkg(145Nm)/2.750	14,6mkg(143Nm)/4.700
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	1.125	1.150
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,0	9,7
1.000 m. salida parada (s)	34,5	31,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,5	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,2	37,2
Vel. máx. (km/h)	180,2	196,7
Cons. urbano (l/100km)	9,5	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	6,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,4	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,4	69
Frenada a 100 km/h (m)	53,0	48,3

cas, a un precio más o menos asequible para la gran mayoría. Así, por poco más de dos millones y medio de pesetas se pueden encontrar en el mercado estos dos modelos, uno de origen inglés, el Rover, y otro de origen francés, el Renault.

A pesar de no tratarse de coches eminentemente deportivos, ambos modelos tienen un cierto grado *sport*, debido a sus motorizaciones y a su aspecto. Tanto el Rover como el R-19 tienen en sus motores buenos aliados para afrontar las exigencias requeridas por sus posibles compradores, quienes no buscan como elemento principal una buena dosis de caballos o unos altos valores de velocidad máxima.

La forma de realizar el diseño ha sido resuelta de distinta manera en ambos casos. En el Rover ha bastado con «cortar» el techo sin variar el resto de la carrocería, mientras que Renault ha recurrido al especialista en preparaciones, Karmann, para la realización de la carrocería. Las capotas se despliegan también de distinta manera. En el R-19 esta operación se realiza de forma manual, quedando totalmente guardada y protegida bajo el capó trasero. Por contra, en el Rover se ha instalado un sistema eléctrico para su accionamiento. Como suele ocurrir en este tipo de coches, la visibilidad trasera no es precisamente buena, pues los anchos montantes de la capota aumentan el ángulo muerto posterior.



Alfa Romeo 155 Twin Spark 1.8 UNA NUEVA GENERACION

EL Alfa 155 apareció en el mercado para dar el relevo al veterano 75, un modelo que se distinguió por tener un fuerte carácter. La llegada de este nuevo modelo ha significado la desaparición en su gama de la tracción trasera, algo que ha sido característico a lo largo de muchos años en el fabricante transalpino. También ha supuesto la plena incorporación de Alfa Romeo en el grupo Fiat, algo que a simple vista se puede apreciar por la utilización común de algunos elementos de modelos Fiat o Lancia.

El motor 1.8 de origen Alfa Romeo ha sido el elegido para esta prueba, debido a la buena relación precio/prestaciones. Este propulsor equipa unas soluciones técnicas tradicionales de la marca, como el sistema de doble bujía por cilindro y el doble árbol de levas en cabeza, pero por contra, tiene dos defectos dignos de crítica. Uno es la excesiva rumorosidad, sobre todo cuando circulamos a un régimen de vueltas elevado, y el otro el apartado de las recuperaciones y aceleraciones,

que resultan algo lentas. Respecto al mantenimiento y economía de funcionamiento, durante los 30.000 kilómetros de la prueba, el consumo medio se situó en torno a los diez litros y medio cada cien kilómetros, un gasto más que razonable, teniendo en cuenta que se circuló a velocidades elevadas y con el aire acondicionado funcionando en todo momento. El gasto de aceite no fue tampoco muy elevado, necesitando

LO MEJOR

Su comportamiento, con unos límites de seguridad altos y unas suspensiones de tarados suaves que ofrecen un magnífico confort, proporciona una estabilidad fuera de toda duda.

...Y LO MEJORABLE

El apartado de la sonoridad, algo que repercute en gran medida en el confort general del coche, y es que circular con un ruido excesivo durante muchos kilómetros acaba resultando molesto.

una media de 0,5 litros cada 2.500 kilómetros.

El resto de apartados mecánicos causaron, en general, una buena impresión a todos los que en alguna ocasión se pusieron al volante del Alfa. Las suspensiones cumplen muy bien su compromiso entre confort y estabilidad y los frenos responden perfectamente a las exigencias del más experto de los pilotos. Algo que casi todos los probadores destacaron fue el funcionamiento de la caja de cambios, que en relación con el Alfa 75 había mejorado muchísimo. No así la dirección que, a alta velocidad, con muy poca demultiplicación y demasiado asistida, resulta muy directa y demasiado sensible a cualquier golpe de volante. A lo largo de la prueba, el coche no dio problemas de importancia. En torno a los cinco mil kilómetros se tuvo que sustituir, en garantía, la centralita electrónica, debido a unos problemas en el estérter automático, que hacía que en frío diese tirones. Una vez finalizada la prueba, el motor fue despiezado en su totalidad, no presentando desgaste alguno, debido en parte a las buenas condiciones de su uso.

(Probado en el nº 471)

PRUEBA

Honda Concerto 1.6i 16V INJERTO JAPONES

La prueba del Honda Concerto comenzaba con un pequeño examen previo para, a continuación, realizar los primeros kilómetros hasta la revisión inicial. A partir de este momento, el coche fue pasando por diversas manos para ir comprobando el comportamiento de este modelo. Los resultados generales de la prueba resultaron más que satisfactorios. El motor mostró un mejor rendimiento a medida que pasaban los kilómetros, mejorando en cada medición los valores de velocidad máxima y aceleraciones. El apartado del consumo fue el que más varió a lo largo de la prueba. La utilización del aire acondicionado durante los meses de verano hizo que los valores aumentasen algo más de lo esperado, logrando un consumo medio de 10,3 litros cada cien kilómetros en los primeros 15.000 kilómetros. Sin embargo, la media obtenida a lo largo de los 30.000 kilómetros fue de 9,1 litros, lo que indica que cuando se prescindía del aire, los valores descendían bastante. Al acabar la prueba, se comprobó que las bujías

estaban al borde de su vida útil, por lo que también fueron éstas las causantes de aumento del consumo.

Respecto al interior del coche, no se apreciaron anomalías graves, y tanto guarnecidos como tapicerías soportaron con éxito el trato recibido a lo largo de la prueba. Resulta muy cómodo y está muy bien acabado, pero cuando circulamos a altas velocidades resulta algo molesto la elevada rumorosidad que produce el

LO MEJOR

La funcionalidad general del vehículo. Todos aquellos que lo probaron destacaron la amplitud del interior y el buen confort que ofrece a sus pasajeros. Además, cuenta con un buen maletero.

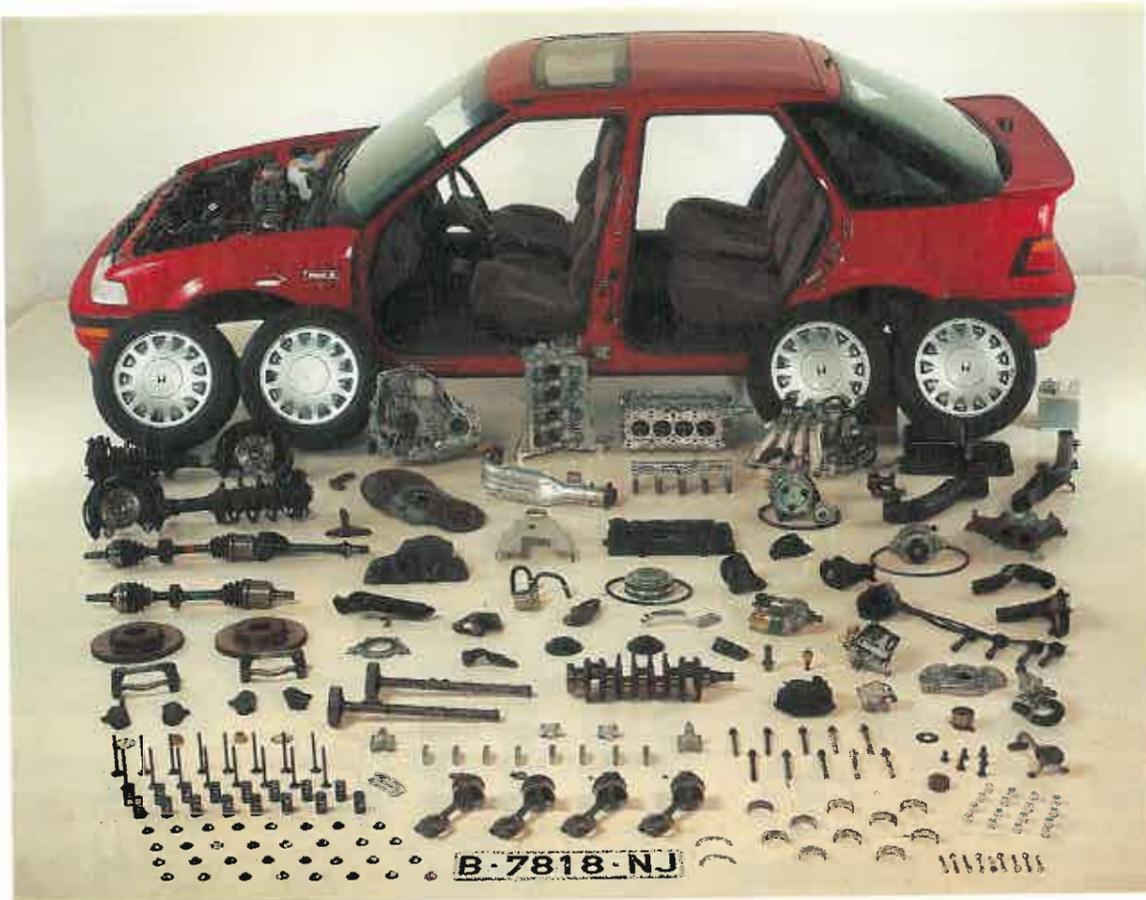
...Y LO MEJORABLE

El consumo, que si bien no se puede considerar al coche como demasiado gastón, resulta algo elevado cuando circulamos muy rápido por autopista. Una quinta más larga sería la solución.

motor. Una de las pocas pegas apreciadas fue una pequeña vibración que se producía cuando se rodaba con el techo abierto.

Una vez superada la barrera de los 30.000 kilómetros se procedió a realizar las últimas mediciones, para a continuación proceder a su desmontaje. El encargado fue, como siempre, Angel Robledo, quien destacó la buena disposición de los órganos mecánicos. Las operaciones de mantenimiento se realizan sin ninguna dificultad, a pesar de su avanzada tecnología, y la calidad de los elementos empleados en el motor resulta sobresaliente. Uno de los pocos elementos que no se encontraron a la altura fue el líquido de frenos, que dado su grado de desgaste tuvo que ser cambiado al finalizar la prueba. En el motor no se detectaron fugas de ningún tipo, y en ninguna ocasión se tuvo que añadir agua al circuito de refrigeración. La compresión entre los cuatro cilindros se mantenían en unos niveles similares, y las emisiones del escape estaban dentro de los límites, aunque habían aumentado respecto a la anterior comprobación, debido al estado de las bujías.

(Probado en el nº 484)



Opel Astra 1.4i GLS UN DIGNO SUCESOR

El sustituto del Kadett ha hecho casi olvidar por completo a su antecesor, superando claramente al anterior modelo en todos los aspectos. La prueba de 30.000 kilómetros ha sido la confirmación de lo que todos ya suponíamos. La decisión de optar para esta prueba por la versión con motor más pequeño, se hizo por resultar la más apropiada para un uso por ciudad, entorno en el que se realizan la mayoría de los kilómetros con un vehículo de estas características.

Todos los que tuvieron la oportunidad de probar el Astra coincidieron en lo moderno de su línea, que cuenta con una gran superficie acristalada. El interior también fue motivo de alabanzas, sobre todo las plazas traseras, que cuentan con un espacio bastante amplio para sus ocupantes. El nivel de acabado es bastante bueno, con una calidad elevada de todos sus componentes. El equipamiento es bastante completo, y salvo la ausencia del aire acondicionado, no se echa en falta ningún elemento. El motor de 1,4 li-

LO MEJOR

El consumo, que gracias a unos desarrollos largos resulta muy económico, en particular cuando circulamos por autopistas y carreteras abiertas. Además, la autonomía es bastante elevada.

...Y LO MEJORABLE

El comportamiento del motor debido a estos mismos desarrollos, que hacen que a la hora de adelantarse tengamos más problemas de los deseados. Un cambio más cerrado sería perfecto.

tros rinde una potencia de 82 caballos, en teoría más que suficientes para mover con alegría este coche, pero que a la hora de la verdad, debido a unas relaciones de cambio muy largas, no obtiene buenas cifras de recuperación y aceleración. Sin embargo, estos desarrollos tan largos permiten obtener unas cifras de consumos bastante ajustadas. Al finalizar el kilometraje previsto, el motor fue desmontado en su totali-

dad para poder comprobar el desgaste sufrido. El veredicto final fue que el motor no mostraba síntomas algunos de desgaste, y se pudo constatar que está fabricado con materiales robustos y fiables. Prueba de esto es que los valores de compresión se mantuvieron prácticamente idénticos desde el principio hasta el final de la prueba. El resto de los puntos analizados tuvo un desgaste normal. Las pastillas de freno delanteras se encontraban a poco más de medio uso, y los tambores traseros apenas sí habían sufrido desgaste. Una de las escasas anomalías, detectada a lo largo de la prueba, fue el consumo de aceite, excesivo en nuestra opinión. Se obtuvo una media de unos 600 centímetros cúbicos cada 1.000 kilómetros, lo que supuso añadir en torno a 18 litros suplementarios de aceite en los 30.000 kilómetros.

Tras la prueba, quedó claro que el Astra 1.4 se muestra como una buena alternativa de coche familiar. Su mecánica es robusta y fiable, además de ser muy económica. Resulta más amplia, mejor acabada y tiene un comportamiento más agradable que su antecesor el Kadett.

(Probado en el nº 441)



Peugeot 106 1.4 XT EL UTILITARIO PERFECTO

PARA realizar la prueba se decidió optar por la mecánica de 1.360 centímetros cúbicos, debido a que representa el escalón medio dentro de la gama 106, y que resulta la más apropiada para combinar el uso en ciudad y en carretera. Los 75 caballos que ofrece este motor sorprendieron por su magnífico rendimiento, debido en gran medida a la caja de cambios. Ésta dispone de unos desarrollos acertados que permiten exprimir a tope su potencia. Si a esto añadimos un selector suave y preciso, que permite manejar con rapidez el cambio, pocos defectos podremos encontrar en este motor. Dicho motor nos permite viajar a unas medias bastante altas, sin que el consumo se vea muy perjudicado. En los 30.000 kilómetros de la prueba, el consumo medio que se obtuvo fue de poco más de ocho litros y medio cada cien kilómetros. Pero no sólo el 106 destaca por su motor, sino que también hay que alabar el magnífico chasis, con unas suspensiones perfectamente adaptadas, logrando un buen compromiso entre

estabilidad y seguridad. Resulta muy ágil y noble en cualquier tipo de trazado. Los frenos están a la altura, sobre todo gracias a los discos ventilados de las ruedas delanteras. Una de las cosas que más ha llamado la atención a lo largo de la prueba fue el interior, muy bien aprovechado. En esto influye mucho su buena anchura, muy parecida a la del 205. Por contra, las mayores pegadas fueron dirigidas hacia el acaba-

LO MEJOR

El comportamiento general del coche, que gracias a unas suspensiones muy bien adaptadas, permiten al pequeño de los Peugeot desenvolverse a la perfección en cualquier tipo de trazado.

...Y LO MEJORABLE

El confort, penalizado por unos asientos con un mullido demasiado blando. También el ruido del motor, que a regímenes elevados se deja notar en el interior, con la molestia que esto supone.

do, apareciendo ruidos en el salpicadero a los pocos kilómetros de empezar la prueba. Esto delata la utilización de plásticos de poca calidad y un defectuoso ajuste entre las distintas piezas del interior. Tampoco los asientos resultaron del agrado de los probadores, ya que resultan demasiado blandos, lo que provoca molestias en la espalda en viajes de largo recorrido.

Finalizada la prueba el coche pasó a nuestro taller, donde fue desmontado en su totalidad. Según nuestro mecánico, Angel Robledo, la mecánica resulta muy moderna, estando realizada íntegramente en aleación. El desgaste presentado fue mínimo, lo que implica que en unas condiciones de uso normales, el motor no tiene por qué dar problemas en muchos kilómetros.

Una de las pocas piezas que presentaba síntomas de desgaste fue el árbol de levas. A simple vista no parecía preocupante, y tan sólo podría presentar problemas con más de cien mil kilómetros. La labor de montaje y desmontaje del motor resultó más sencilla de lo previsto y, debido al poco peso, éste se manipulaba con toda facilidad.

(Probado en el nº 480)

Volkswagen Golf GTi SIGUE EL EXITO

DESPUÉS de realizar los 30.000 kilómetros de la prueba con el nuevo Golf GTi, pudimos comprobar que en algunos apartados supera a su antecesor. La línea es totalmente nueva, mucho más redondeada y moderna. También el apartado de la estabilidad ha mejorado respecto al anterior modelo, algo que parecía difícil, y ahora tiene unas reacciones más nobles. Pero donde más diferencias se han apreciado, dejando de lado el motor, ha sido en el interior. Ahora tiene unas líneas más suaves, con un diseño más modernista y un habitáculo mucho más confortable. El apartado en el que ha salido perdiendo ha sido el motor. A pesar de tener una cilindrada superior al anterior GTi y una potencia también ligeramente superior, 115 caballos en vez de 112, su mecánica está mucho más aburguesada, y ha perdido el carácter que le hacía tan peculiar. Pero esto no significa que el nuevo Golf no ande mucho, sino que la forma de hacerlo no tiene el carácter de antaño. Sin embargo, lo que sí ha recibido

todo tipo de elogios ha sido el sistema de suspensión. También los frenos han mejorado bastante, y son muy potentes y resistentes a esfuerzos prolongados. La dirección, por su parte, cumple a la perfección, y dispone de asistencia de serie, ofreciendo un buen tacto y una gran precisión. Otro de los aspectos notables son los consumos, muy razonables para tratarse de un coche de altas prestaciones que invita

LO MEJOR

El comportamiento, sin duda el punto fuerte de este modelo, algo que en un principio parecía difícil de mejorar. La estabilidad que ofrece está a la altura de los mejores coches de su categoría.

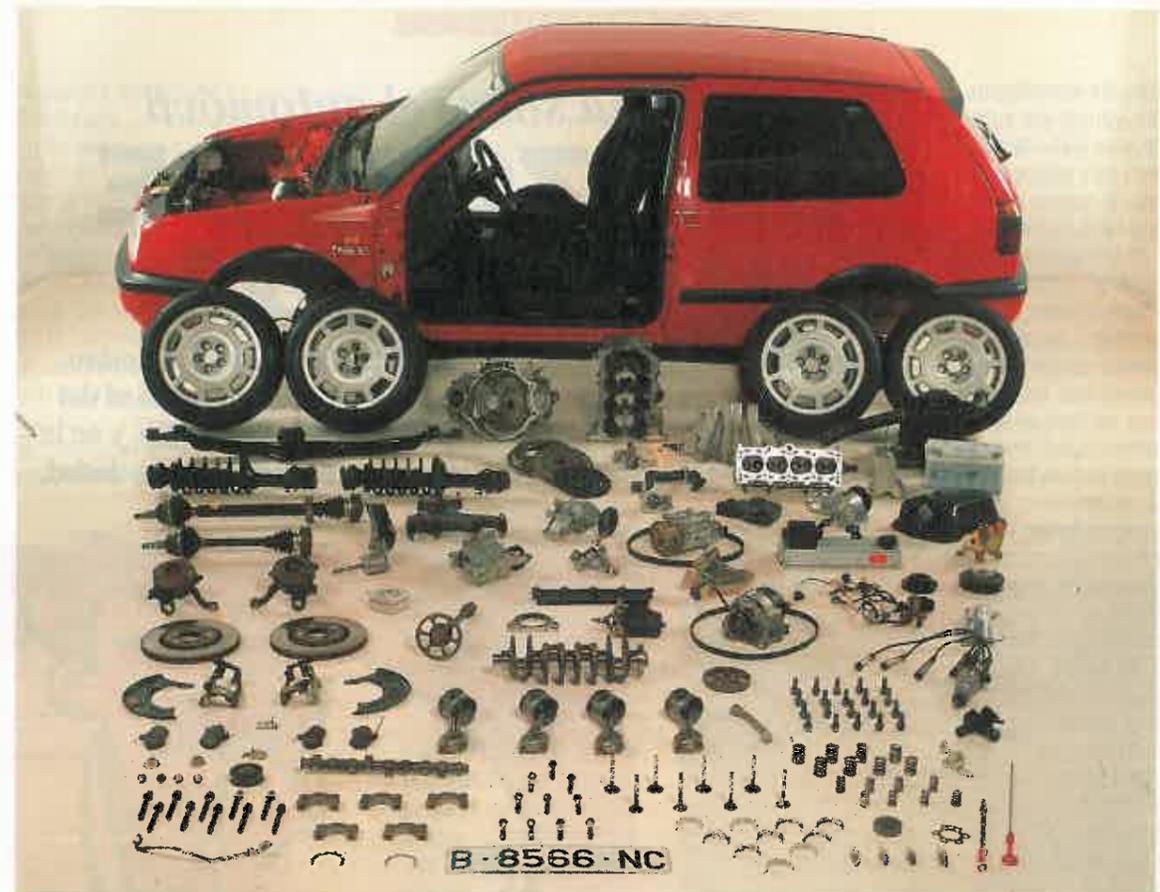
...Y LO MEJORABLE

La dinámica, aspecto éste que respecto al anterior GTi ha perdido muchos enteros. Los valores de aceleraciones y recuperaciones son ahora más bajos que con el antiguo motor.

(Probado en el nº 477)

a viajar rápido. A lo largo de la prueba se obtuvo un consumo medio de 9,2 litros cada cien kilómetros, teniendo en cuenta que se utilizó bastante el aire acondicionado. En cuanto al aceite, su consumo se puede catalogar de mínimo, apenas cien centímetros cúbicos cada mil kilómetros. El interior ha ganado en espacio y confort, y sobre todo en presentación. Otra buena cualidad es su equipamiento de serie, que resulta de lo más completo.

Una vez cumplido el kilometraje previsto, el Golf GTi pasó a nuestro taller para comprobar el resultado final. En el motor el desgaste fue mínimo, pues las cifras de compresión resultaron casi idénticas a las del principio de la prueba y homogéneas en todos los cilindros. Tampoco las emisiones contaminantes reflejaron que la mecánica hubiera sufrido algún desgaste fuera de lo normal. Los discos de freno, al igual que las pastillas, habían sufrido un desgaste que se puede calificar de normal. Lo que sí sufrió demasiado el desgaste fueron los neumáticos delanteros Michelin MXV2, que a los 26.000 kilómetros tuvieron que ser sustituidos.



Fiscalidad sobre el automóvil

EL AZOTE DE HACIENDA

El esfuerzo fiscal exigido al automovilista sigue siendo excesivo. Economistas del sector ponen en tela de juicio la racionalidad del Estado a la hora de distribuir sus ingresos por este concepto, y en la comprensión de la verdadera relación del automóvil con la sociedad.

BASTA analizar los escalofriantes datos de ventas de automóviles, con una caída del 52 por ciento en enero con respecto al mes del año anterior -y que no es coyuntural; en febrero también han bajado las cifras un 30 por ciento - para comprender las airadas reacciones de la industria automovilística. Mientras tanto, con recesión o sin ella, el Ministerio de Hacienda apadrina una de las cargas impositivas sobre el automóvil más altas de todo el área comunitaria. Estamos pues, nuevamente, a la cabeza de uno de los rankings más negros: el del Fisco; algo que ya empieza a ser endémico y ataca una de las bondades conceptuales del Acta Única como es la defensa de la igualdad de la competencia.

El millón y medio, franco fábrica, que puede costar un coche del segmento medio bajo, con impuestos y tasas, se convierten en casi dos millones. Más gráficamente: por un Renault 19 RT 1.8 de cuatro puertas, cuyo precio recién salido de las líneas de montaje es de 1.506.000, el cliente tendrá que pagar al final 1.975.000 pesetas. Nada más entrar en el concesionario hay que añadir 25.000 pesetas de transporte. Una práctica habitual que no deja de ser un agravante comparativo con el resto de los productos de consumo: todos incluyen este concepto como coste de distribución hasta el punto de venta.

Esta operación nos determina la base imponible para aplicar el 29 por ciento de impuestos; 443.450 pesetas más que se han tenido que pagar antes de estrenar el coche y que se desglosan así: 229.650 pesetas de IVA, 199.030 pesetas del nuevo impuesto de matriculación, 8.000 pesetas por tasas de Tráfico y 6.511 pesetas del impuesto municipal de circulación. Todo ello sin apuntar que en el surtidor más próximo hay que repostar y, por cada 100 pesetas que nos cuesta el litro de gasolina súper, 70 pesetas alimentan buena parte de los Presupuestos Generales del Estado.

Pero las cifras son más reveladoras cuando se traducen al sistema fiscal de los Doce. Frente a los impuestos españoles que, sin contar otras tasas, alcanzan el 28 por ciento (15 por ciento de IVA y 13 por ciento de Impuesto de Matriculación), en Alemania se grava la com-

pra de un automóvil con un 15 por ciento, en Francia un 18,6 por ciento, en el Reino Unido un 17,5 por ciento y en Bélgica un 19,5 por ciento. Únicamente el comprador italiano está azotado fiscalmente en niveles comparables al español: los coches de gasolina, con más de 2.000 centímetros cúbicos, se gravan con un 38

por ciento, que se rebaja hasta el 19 por ciento para el resto de los vehículos. Eso sí, en ambos casos hay que sumar una tasa de matriculación de unas 80.000 pesetas.

Según un estudio realizado por la Confederación Española de Automoción (CEA), el 22,8 por ciento de los impuestos indirectos que recauda

Hacienda los genera el sector automovilístico. Un porcentaje en el que no se tienen en cuenta los impuestos sobre el rendimiento de las personas físicas (IRPF), de los cerca de dos millones de trabajadores que, directa e indirectamente, emplea la industria del automóvil. Con la aportación anual del sector se podrían construir 3.700 kilómetros de autovías, «cuando las inversiones estatales en infraestructuras viarias -amén del continuo tira y afloja en la aprobación de las partidas presupuestarias- ha supuesto hasta ahora sólo el 23 por

montarnos a 1986 para encontrar unas cifras de ventas en términos tan pesimistas.

LOS USADOS NO SE SALVAN

Esta «crónica de una crisis anunciada» del sector de automoción también encuentra capítulo para el vehículo usado. Conviene recordar que en España se venden cada año casi un millón de automóviles de segunda mano -prácticamente la misma cantidad que de coches nuevos-, una realidad que no ha caído desapercibida por los mentores fiscales del Gobierno bajo una nueva divisa: hay que actualizar el sistema de tratamiento fiscal de los usados. Si bien es cierto que hacía años que no se revisaba el baremo sobre el que se aplica el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (ITP) que grava la venta entre particulares, también lo es que los términos en los que se ha llevado a cabo no se corresponden con la realidad del momento. Así lo ha denunciado la AEA (Automovilistas Europeos Asociados) a través de su presidente. «El Ministerio de Hacienda -dice Mario Arnaldo- no ha tenido en consideración la fuerte depreciación de los vehículos usados, de tal forma que el tratamiento fiscal aplicado supera el precio real de las operaciones de compra-venta entre particulares».

Ya entrando en materia, el comunicado remitido a las autoridades fiscales por la AEA precisa algunos ejemplos muy gráficos: un Fiat Tipo 1.4 del año 91 tenía un precio medio de mercado en el mes de diciembre de 1.080.000 pesetas. Treinta días después no cuesta más de 790.000 pesetas, aunque a efectos fiscales se mantiene una base imponible de 912.000 pesetas sobre el que aplica el cuatro por ciento del IPT, más una tasa de transferencia de 6.280 pesetas. «Pedimos -continúa Arnaldo- la urgente elaboración de unos nuevos precios medios de venta, con el fin de corregir el injusto tratamiento fiscal al que se somete a muchos conductores desde el primero de enero».

Pese a que en un estudio pormenorizado del baremo de Hacienda no

se aprecian diferencias tan significativas en todos los modelos, sí existe un denominador común en la reforma introducida por Carlos Solchaga: tributan más que antes los vehículos con menos de cinco años -en los que la valoración es superior a la media del mercado- y menos los que superan esa antigüedad.

La depreciación en el valor venal de los vehículos no sólo afecta al montante de los impuestos. El presidente de la AEA también ha remitido un escrito a la Comisión Técnica de Vehículos de Unespa, por cuanto con-



UN FILÓN DE ORO
El 22,8 por ciento de los impuestos indirectos que recauda Hacienda proviene del sector automovilístico.

sidera que se están produciendo irregularidades en algunas compañías de seguros. «El propietario que haya contratado en el mes de diciembre una póliza de robo, por ejemplo, para un Renault Clio 1.4 RT del año 90, habrá tenido que pagar una prima en base a las 860.000 pesetas que costó. Un mes más tarde, recibirá 100.000 pesetas menos en caso de robo. Si baja el valor de los coches, lo justo es que también bajen las primas que cubren robo o pérdida». Una opinión no compartida por Jesús Sainz de los Terreros, secretario general de Unespa. «La tarificación de riesgos para coches de segunda mano es muy compleja, ya que las indemnizaciones por daños materiales a menudo superan a las de los vehículos nuevos. Éste es el capítulo de mayor peso. Los supuestos de robo o pérdida representan una mínima parte en el precio total de la prima que, por otra parte, también le habrá costado más barata al propietario que la contrate en enero en lugar de hacerlo en diciembre».

Lourdes Bravo
Fotos: Alex Blanco

HACIENDA APADRINA LA CARGA FISCAL
SOBRE EL AUTOMÓVIL MÁS ALTA DE LA CE.

FUERA DE SERIE

Rallye Barcelona-Sitges APERTURA EUROPEA

Un año más arrancó el Rallye Internacional Barcelona-Sitges, que en esta presente edición contaba con algunos participantes europeos.



SABOR DE ANTAÑO
El legendario león de Peugeot o el típico 'Ahitepudras' del Ford A, son dos clásicas imágenes del pasado.



Sí ya era normal la presencia de participantes franceses y andorranos en el Rallye Internacional de Coches de Época Barcelona-Sitges, en esta trigésimo quinta edición el evento ha tomado una dimensión todavía más europea, en cuanto que han acudido además vehículos procedentes de Holanda e Inglaterra. Con una concurrencia algo inferior en número, pero más relevante en calidad, la edición de este año de la prueba más carismática de las que existen en nuestro país de las reservadas a este tipo de automóviles, se ha abierto a Europa. Ello evidentemente ha de otorgarle el reconocimiento internacional que merece, puesto que es perfectamente homologable con algunas de las clásicas más prestigiosas y famosas, como pue-



CITA ELEGANTE
La elegancia es norma en Sitges, bien el bombín y las plumas de los ocupantes del Cadillac de 1904, bien el sombrero de copa de los del Hispano premiado con el premio a la elegancia.



den ser la Londres-Brighton o la París-Deauville.

También es interesante resaltar que en esta edición la concurrencia de automóviles fabricados antes de 1910 era más abundante que en el pasado, lo cual no hace sino incrementar el interés histórico del certamen. Como siempre, se puso de manifiesto, una vez más, el enorme poder de convocatoria de esta prueba, ya que congregó a millares de espectadores a lo largo del recorrido, los cuales vitoreaban y animaban con cariñoso entusiasmo a los casi cien participantes. De ellos, sólo tres no consiguieron llegar a la meta, aunque algunos de ellos pasaron ciertos apuros, solucionados siempre con paciencia e ingenio o cuando no merced a la prevención, como es el caso del participante ga-

lo, que pinchó dos veces pero pudo llegar a la meta gracias a sendas cámaras de recambio que llevaba. Otros tuvieron que efectuar alguna paradita para agregar líquido refrigerante, otros para apretar algún tornillo o incluso para volver a montar un cardan o simplemente para recibir un generoso empujón para lograr coronar un repecho.

Citar por nuestra parte cuáles eran los mejores automóviles es po-nernos en un serio aprieto, por lo cual nada mejor que ceñirnos al veredicto del jurado, que estableció la jerarquía que relacionamos en el recuadro pertinente.

Sitges volvió a ser una fiesta, la fiesta de la tradición y el recuerdo, nostálgico a unos pioneros que pusieron al mundo sobre ruedas.

Texto y fotos: José Luis Aznar

CLASIFICACIONES

- CLASE I:** (HASTA 1908); 1º Peugeot 1905. **Sr. Van Rooij**; 2º De Dion Bouton 1898. **Sr. Dekker**; 3º Cadillac 1908. **Sta. Eva Magriña**.
- CLASE II:** (DE 1909 a 1914); 1º Diatto 1914. **Sr. Planas**; 2º Hispano Suiza 1914. 3º Rochet-Schneider 1910. **Sr. Miralles**.
- CLASE III:** (DE 1915 a 1920); 1º Mercier 1919. **Sr. S. Vilanova**; 2º De Dion Bouton 1918. **Sr. Castellet**; 3º Ford T 1915. **Sr. Vidal**.
- CLASE IV:** (DE 1921 a 1926); 1º Zedel 1922. **Sr. Fortuny**; 2º Rolls Royce 1926. **Sr. R. Magriña**; 3º FIAT 1924. **Sr. Vives**.

PREMIO PIONEER A LA ELEGANCIA

Hispano Suiza 1925. **Sr. A. Garcia**.

BELLEZA MECANICA
Uno de los mejores y más impresionantes automóviles era un Phantom I de 1926, recientemente restaurado por Ramón Magriña.

CATALUÑA: MAS ESTACIONES ITV

La red de estaciones de ITV catalana va creciendo, y buena prueba de ello son las dos últimas inauguraciones que ha llevado a cabo el titular de Industria y Energía del Gobierno de la Generalitat, Sr. Subirá. La primera de ellas es la de La Selva, situada en la localidad de Blanes y que cuenta con un equipamiento de última generación. Ocupa una superficie de 3.240 metros cuadrados de los cuales 630 están edificadas. La otra estación es la de Barcelonés Oeste.



GUIA PARA RECUPERAR EL IVA

La firma petrolera BP ha editado una útil guía, de carácter gratuito, dirigida a los profesionales del transporte, en la que explica cómo recuperar el IVA aplicado en los distintos países de Europa a las compras relaciona-



das con su actividad comercial. Esta guía incluye información sobre todos los requisitos necesarios para que el transportista se beneficie de las devoluciones de este impuesto soportado en cada país.

NUEVO GOLD COAST

RJ Reynolds España acaba de presentar en el mercado español los cigarrillos Gold Coast y Gold Coast Lights, bajo en nicotina. Están fabricados con tabaco americano y costará 120 pesetas la cajetilla. Rubio americano a un precio interesante.



TOYOTA EURO CARE

Con objeto de ampliar las prestaciones de las que actualmente disfrutan los usuarios de la marca, Toyota ha desarrollado un nuevo servicio a nivel europeo de Asistencia 24 horas: Toyota Eurocare. Es un servicio de asistencia gratuito para todos los vehículos importados por Toyota España y distribuidos a través de su Red Oficial de Concesionarios.



VOLVO FL 608

Es el vehículo industrial más pequeño de la casa. Con 180 caballos de potencia y homologado en dos versiones, para unos pesos máximos de 7.500 y 8.000 kilogramos, (su comercialización se centrará principalmente en los 7.500), el FL608 ha sido especialmente diseñado para realizar trabajos de distribución en áreas urbanas.



PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Lintan
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.700	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.586	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	-	Serie	Serie	144.361	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	-	40.000	-	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	-	40.000	-	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	-	40.000	-	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	-	40.000	-	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	-	40.000	-	Serie	Serie	200.000	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.004.495	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	-	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.748.375	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	-	76.992	-	Serie	Serie	269.474	105.865
164 3.0 V6	4.621.336	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	-	76.992	-	Serie	Serie	269.474	105.865
164 Quadrifoglio	5.354.690	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	-	76.992	-	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.5 TD	3.872.104	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	-	76.992	-	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	426,8	-	43.308	-	Serie	Serie	-	-
NOTA: Opción 1: incluye el climatizador, cortinillas y desempañador eléctrico de los espejos retrovisores: 250.000 ptas. El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas.														
ARO														
Aro 10 Techo Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expandir 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.482	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS														
Rocsta 1.1 G Cat.	2.272.000	1.789	85	158	-	-	360,5	-	-	-	-	-	-	-
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	-	-	-
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	-	-	-
AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	-	Serie	Serie	158.600
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	-	55.265	185.000	-	Serie	Serie	158.600
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	-	55.265	-	-	Serie	Serie	158.600
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	-	55.265	-	-	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6	4.395.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	-	55.265	-	-	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	-	55.265	-	-	Serie	Serie	158.600
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	-	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	-	55.265	-	-	Serie	Serie	158.600
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 2.5 TDI	4.830.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Coupe 2.3 E	4.120.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Coupe 2.6 E V6	4.400.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Coupe S-2	6.610.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	-	96.158	-	-	Serie	Serie	158.231
BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478	-	-	-	-	-	-
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	-	-	-	-	-	-
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	-	-	-	-	-	-
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	-	-	-	-	-	-
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	-	-	-	-	-	-
BMW														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268.077	96.527	112.616	-	Serie	Serie	106.168

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	---	---	630	460	370
Supercinco GTD 5p	---	---	650	480	390
Supercinco GT Turbo	---	---	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	600	---	---
Clio RL 1.1 5p	780	700	630	---	---
Clio RL 1.1 5V	760	680	610	---	---
Clio RL 1.1 5V 5p	800	720	650	---	---
Clio RL 1.2	790	710	640	---	---
Clio RL 1.2 5p	840	760	680	---	---
Clio RN 1.2 5p	890	800	720	---	---
Clio RT 1.2	910	820	740	---	---
Clio RT 1.2 5p	950	860	770	---	---
Clio RN 1.4	920	830	750	---	---
Clio RN 1.4 5p	960	880	770	---	---
Clio RT 1.4	980	890	790	---	---
Clio RT 1.4 5p	1030	930	840	---	---
Clio RT 1.7	1050	950	860	---	---
Clio RT 1.7 5p	1080	980	880	---	---
Clio 16V	1200	1080	---	---	---
Clio RL 1.9 D	940	860	770	---	---
Clio RN 1.9 D	990	890	800	---	---
Clio RL 1.9 D 5p	1030	930	840	---	---
Clio RN 1.9 D 5p	1050	950	860	---	---
Clio RT 1.9 D 5p	1120	1010	910	---	---
R9 GTC	---	---	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 TX i 3p	1230	1110	1000	---	---
R-19 TX i 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
R21 TS	1230	1040	870	780	670
R21 GTS	1380	1170	970	870	700
R21 TXE	1620	1450	1210	1080	870
R21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R21 TX i	1820	1640	1470	---	---
R21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R21 GTD	1400	1250	1040	930	760
R21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	950
R21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	780
R21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	890
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	930
R21 Nevada GTD	1580	1410	1180	1050	860
R21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R25 GTS	1250	1060	960	860	730
R25 GTX	1760	1530	1350	1210	1030
R25 TX	1800	1530	1380	1230	1040
R25 TX i	2200	1870	1680	1510	---
R25 V6 i	2590	2200	1990	1770	1510
R25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R25 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 RVE V6 i	3370	2980	---	---	---
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	---	---	---
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	---	---	---
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3480	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 GTI	990	890	---	---	---
114 SI	1020	920	830	---	---
114 GSi	1150	1040	940	---	---
216 S	---	---	610	550	490
216 Sprint	---	---	650	580	520
216 SE/EFI	---	---	750	670	570
216 Vitesse	---	---	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	---	---
116 GTI	1400	1190	---	---	---
414 GSi	1230	1050	---	---	---
416 GSi	1360	1150	---	---	---
416 GTI	1570	1330	---	---	---
820 Si	1800	1700	1500	1300	1160
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	760	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. Str. y Sp. D.9	690	580	520	400	290
Ibiza GLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Sp. 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	590	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SR 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Sp. Str. 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Sp. Str. 1.2 5p	740	620	570	430	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. Sp. y Jun. D 3p	570	480	440	380	320
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc. y Sp. 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 Bn y Tnur 1.5 670	590	480	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 GLXD	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 GL	1140	1020	---	---	---
Toledo 1.6 GL	1220	1100	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1230	1110	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1310	1180	---	---	---
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	---	---	---
Toledo 2.0 GL	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 GL	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	690	580	530	400	220
Polo 45 Cy Fox 1.0	730	630	580	420	340

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	1580	---	---	---	---
Golf VR6 3p	2580	---	---	---	---
Golf CLD 3p	1320	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1530	---	---	---	---
Golf GTD 3p	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	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	580
Golf GTD 2 p	1380	1180	1080	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.	1660	---	---	---	---
Vento GT	1870	---	---	---	---
Vento CLD	1450	---	---	---	---
Vento CLTD	1650	---	---	---	---
Jetta CL 75 cv	940	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
Passat 1.8 C L	---	---	---	---	420
Passat 2.0 GLS	---	---	---	---	620
Passat 1.6 CL D Turbo	---	---	---	---	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	870
Passat GL 90 cv	1540				

COMPRAR Y VENDER

AUTOMOBILH Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Gestrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

ROVER 820 Si, 4 p., año 87, gris metalizado, como nuevo, extras. Mes: 45.492 ptas. Tel. (91) 604 96 96.
GOLF GTI 16V, año 88. 1.400.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
AUDI 90 2.2 E, año 88. 1.600.000. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
FORD Orion 1.6i, año 90. 950.000 ptas. Tel. (91) 715 35 50. Ferper.
PEUGEOT 405 GTX4, año 90. 1.400.000 ptas. Tel.: 715 35 50. Ferper.
PORSCHE 911 carrera Targa SC, M-HV, blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tels. 730 63 72/79.

SE VENDE
AUDI 100 AVANT
 58.000 Km.
 VARIOS EXTRAS,
 AÑO 1990
 2.200.000 PTAS
 TEL 575 18 50

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

CLASICO Deportivo Porsche 921, modelo Karman, año 1966, premio Club Porsche, conservación original. Orense, 30. Teléfono 555 89 97.
CLASICO Deportivo Alfa Romeo GT, 2000 Bewrtone, 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.
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.
PARTICULAR. 16V Golf, M-H, blanco, dirección, cierre pioneer. Tel. 402 08 34.
MERCEDES 450 SEL 6,9 litros, año 1979, gris plata, tapicería cuero, ITV, excelente estado. Tel. (91) 319 70 12. Sr. Kinoelan.
ALPINE A 110 1.300, año 1973, blanco, impecable, envío dossier con fotos, 2.100.000 pesetas. Teléfonos (91) 535 13 27/311 21 23. Sr. Franqueira.
CHEVROLET Corvette Cabriolet, año 1988, MA-BG, rojo, precioso, 3.500.000 ptas. Tel. (95) 244 83 94 (Málaga).
KARTS ocasión, varios, también nuevos de 80, 100 y 125 cc. Tel. (93) 692 18 24.
KARTS nuevos y usados, desde 140.000 ptas. Teléfono (93) 692 18 24.

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

ESCARABAJOS Cabriolet. He invertido 2.500.000 (facturas), vendo en 1.800.000, único. Teléfono (943) 64 04 05.
PORSCHE 911 Carrera, negro, perfecto estado, 4.250.000 ptas., 50.000 km. Tel. (91) 577 55 02. Srta. Mari Paz.
ALFA 33, 1.3, M-ML, 24.000 km, cuidadísimo, equipo Blaupunkt, siempre garaje, oferta especial 995.000. Tel. (91) 650 17 35 (mañanas).
VENDO Buggi, rojo, matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



Teléfono móvil
GRATUITO

DITECNICA **JEEP GRAND CHEROKEE**
 EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56
 TALLERES: Tel. (91) 656 11 97

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

AUTO RADIO UNION ALARMAS

● GRUNDIG
 ● PIONEER
 ● PHILIPS
 ● BLAUPUNK
 ● ALPINE
 ● SONY
 ● AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
 30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
 C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
 Tels. (91) 548 42 46/547 71 28
 28005 MADRID

ALARMAS GT

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

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

MORGAN Plus Eight 3.9 L 26.000 kilómetros, verde, cuero, llantas radios, interior madera nogal, portaequip, cromado, compact disc, pioneer, alarma especial cobra, repuestos, seminuevo, revisado, ofertas Delis. Apartado correos 52.114. 28080 Madrid.

AUTO RADIO UNION EN NUMEROS ANTERIORES Y POR ERROR SE HAN PUBLICADO UNOS TELEFONOS QUE NO CORRESPONDEN A ESTE ESTABLECIMIENTO. SUS TELEFONOS SON: (91) 5 48 42 46 Y 5 47 71 28

LAMBORGHINI Urraco P-250, color blanco, interior piel, full equipo, 3.900.000. Tel. (986) 84 53 33. Noches de 9 a 12. Sr. José Manuel.
PORSCHE 911 Carrera Targa SC, M-HM, año blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tel. 459 22 81. Pedro.

LANCHA Wellcraft 210, 1984, Mercruiser 185 CV, 1.800.000 pesetas. Teléfonos (95) 277 70 99/277 70 98.
LANCHA Draco 2500, cabina amplia 165 CV, Volvo Diesel, año 1983, 3.500.000 pesetas. Teléfonos (95) 277 70 98/277 70 99.

LOTUS Esprit Turbo, seminuevo, revisado, 32.000 kilómetros, cuero, aire, ABS, cierres, elevalunas, techo cristal eléctricos, compact disc, Alpine equalizador 200W, teléfono Panasonic, alarma, M distancia Gemini, repuestos. Teléfono (91) 551 18 26. José de 9 a 21 h.
COMPRO Mercedes no automático, serie 116. Teléfono (956) 28 20 50.
SE VENDE Toyota Celica 4x4 Turbo, edición limitada, Carlos Sainz, impecable, dos años de garantía. Tel. (947) 27 62 80.

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

CLASICO Deportivo Lancia Fulvia Coupe, estado original, uso diario, 275.000. Llamar noches. Teléfonos (968) 21 75 91 y (966) 76 07 72. Ricardo.
LANCHA Searay, 6 mtr., año 1991, Mercruiser 175 CV, como nuevo.

OPORTUNIDAD única. Automóviles nuevos, todas las marcas y modelos, nacionales o de importación, a precios más bajos y con impuestos reducidos. Infórmese llamando al tel. (977) 82 11 63.
COMPRO motro Opel 1.700 Diesel. Tel. (967) 44 12 79.
BMW M-5, oct. 90, en perfectas condiciones, metalizado, Airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41.
LANCHA Baja Sport 226, 1989, con 465 CV, sólo 3.000.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98/277 70 99.

Miguel Angel Jiménez

ALARMAS COBRA MONTADAS
 TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 32.000 PTAS.
 TELEMANDO 20.000 PTAS.
 ALARMA CON INTERRUPTOR 15.000 PTAS.
 ELEVALUNAS ELECTRICOS
 TODOS LOS MODELOS MONTADOS 40.000 PTAS.
 C/ JOAQUIN MARTINEZ BORREGUERO, Nº 5
 TELEFONO: 4 60 37 92 28019 MADRID

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- BMW M-3/Nuevo modelo.
- Ford Escort Cosworth-Nuevo.
- Honda NSX-R-Nuevo.
- Lancia Delta HF 6-Nuevo.
- Mitsubishi 3.000 GT-VR4-Nuevo.
- Mercedes 500/600 SEC-Nuevos.
- Mercedes 300/500/600 SL-Nuevos.
- Toyota Celica Limited-Nuevo.
- Mazda RX-7 Turbo-Nuevo.
- Dodge Viper RT/10-Nuevo.

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

OPORTUNIDAD COLECCIONISTAS Alfa Romeo SZ



J.R. Valle **Alfa Romeo**

Calle Islas Canarias, 72 Tel. 362 4013 VALENCIA

AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION VEHICULOS Y RECAMBIOS U.S.A.

FORD THUNDERBIRD
 FORD PROBE
 CHEVROLET BLAZER
 PONTIAC TRANS SPORT

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

08006 BARCELONA

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

CADILLAC Sevilla STS, marrón (2 tonos), M-IF, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.
WRANGLER Laredo, año '91, color blanco, impecable, 1.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.
CHEROKEE Limited Turbo Diesel, año '92, color blanco, 16.000 kilómetros impecable, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 654 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, 2.850.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.
CHEVROLET Corvette ZR1, año '91, full equip. cuero, compas 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, rojo, full equip. impecable, M-LV, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equip. 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.
CHEVROLET Corvette ZR1 400CV, negro, año 1991, 5.900.000. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.
PORSCHE 968, F.E., color rojo, año 1992, 5.500.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
CADILLAC Fleest-wool, año 1991, azul, 3.550.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
PANTHER Kallista, año 1993, gris met., 4.800.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, año '91, rojo, 2.850.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
VOLKSWAGEN Corrado G-60, año '91, negro 2.600.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
JEEP Cherokee Limited, F.E., año 1991, negro met., 2.850.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
BMW 535i, full equip, año 1989, gris met., 2.550.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
MERCEDES 260E automático, full equip, año 1989, gris met., A.A., 2.850.000. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.
RENAULT Espace 2.2 RT, año '92, verde met., A.A., 2.850.000. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

VAROSA Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 50

FORD PROBE 93

VAROSA Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 50

HONDA CIVIC COUPE

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

VAROSA MOTORS



POST GARANTIA VENTA

LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 50

ENTREGA INMEDIATA: MITSUBISHI MONTERO CORTO, LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL 3000, 222 Y 305 CV. ECLIPSE TRES VERSIONES, FORD PROBE GT/93, TOYOTA CELICA, HONDA CIVIC/COUPE.



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

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, 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.
SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX.
MITSUBISHI Montero. Se lo entregamos ya, en varios colores, corto, largo, gasolina y turbo diesel. Con todo el equipamiento disfrute de los mejores todo terreno del mundo, sin lista de espera, en VAROSA MOTORS.
NISSAN Patrol GR. Descubra en VAROSA MOTORS un todo terreno impresionante: por

su carrocería rebajada y ensanchada, suspensiones por muelles y amortiguadores, cuatro frenos de disco, diferencial central bloqueable; motor turbo diesel de 115 CV, que gracias a su aerodinámica carrocería le hacen rondar los 170 km/h y proporciona unas prestaciones también sobresalientes en todo terreno ahora VAROSA MOTORS ha cazado esta bestia para usted.
TOYOTA Land Crusier HDJ 80. La exclusividad de uno de los vehículos todo terreno más potentes y lujosos del mundo. Con un motor

de 4200 cc turbo diesel de 167 CV, con un equipamiento al más alto nivel; prestaciones fuera de serie con la economía del diesel. Descúbralo en VAROSA MOTORS.
MOTOS Acuáticas. VAROSA MOTORS como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión.
LANCIA Integrale, año 89. Tel.: 549 64 71.

IMPORT-DIR S.A.

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

ECLIPSE GSX.

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

• MITSUBISHI
• HONDA
• TOYOTA
• MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
FORD PROBE 93
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL VOLUMEN
Nº 4. "POP".



CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Ahora con Cambio 16, la más completa colección de música de los "Años 60" en 16 volúmenes con más de 250 títulos. La próxima semana el nº 4. "POP". ¿Se acuerda?. Frankie Avalon, Paul &

Paula, Ray Peterson, Bob Luman, Barry Man, The Happenings... ¡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.



TODO SIGUE IGUAL

Aunque ya no sea Mansell el imbatible y el McLaren ahora este impulsado por un motor Ford, la realidad sigue siendo la misma y Christian Contzen (a la izquierda) volvió a ver cómo los Renault, esta vez de la mano de Alain Prost, arrasaban. El Apartheid en cambio parece remitir, o por lo menos así debería ser.

DEPORTE

Gran Premio de Sudáfrica de Fórmula 1

¿POR QUE GANO EL PROFESOR?

Una victoria de Alain Prost se diferencia de la de cualquier otro piloto en el planteamiento estratégico. Lo que ocurrió en la carrera de Kyalami no fue más que el resultado de un conjunto de acciones, estructuradas con la precisión propia de una partida de ajedrez del más alto nivel. Ganó la estrategia: ¡Viva Prost!

Gigi Corbetta.
Enviado especial



CABALLOS MILLONARIOS

Por este conjunto de circunstancias, Motor 16 ha consultado en Kyalami a los principales protagonistas del sector de los propulsores.

♦ **DICK SCAMMELL**
(Responsable de Cosworth)

-¿Siguen Cosworth en el desarrollo del V12 a la vista de los problemas estructurales de dichos motores?
-Nosotros siempre hemos tenido confianza en nuestras ideas. El HB/V8 representa una de las alternativas más válidas; sin embargo, tenemos poca experiencia en motores de doce cilindros.

♦ **BRIAN HART**
(Titular de Hart Engineering)

-¿Qué le falta a su motor para alcanzar un buen nivel de competitividad?
-Simplemente varias decenas de millones de dólares. La tecnología



MARIO ILLIEN
En contra de las decisiones restrictivas.

eléctrica y electrónica necesaria para sobrepasar la barrera de los setecientos caballos se alcanza con dinero bien administrado y con la selección de los técnicos apropiados.

MARIO ILLIEN. (Titular de Ilmor Engineering)

-¿Qué opina usted sobre la posible decisión de la FISA de limitar a doce el número de motores disponibles a lo largo de toda una temporada?

-Es un absurdo total. Sólo los «colosos» pueden alcanzar un nivel de fiabilidad y potencia que les permita ser ganadores con doce motores. Los equipos medios y pequeños se quedarían sin propulsores a medio campeonato.

-¿Qué limitación le parece apropiada para reducir los costes?
-De nada sirve limitar el número de las válvulas, de los cilindros y de las revoluciones.

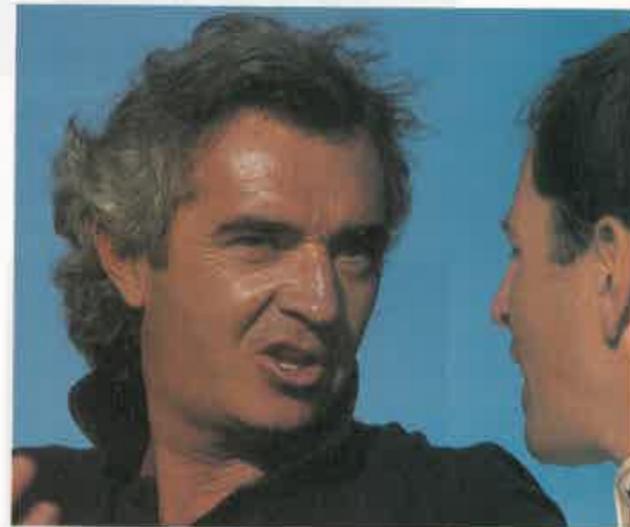
La tecnología actual ha llegado a tal extremo, que los grandes colosales del automóvil logran alcanzar cotas de potencia muy altas a pesar de cualquier limitación, a base de enormes dependencias económicas. Las penalizaciones técnicas limitan sólo a los pequeños constructores.

♦ **FLAVIO BRIATORE**
(Administrador delegado de Benetton, que ha financiado parte del proyecto V12 de Cosworth)

-¿En qué punto se encuentra la situación entre Benetton y Cosworth respecto del motor V12?
-Cuando se trata de motores, es difícil hacer previsiones. En este momento, el motor HB/V8 sirve de banco de pruebas para soluciones incorporadas al V12.

-¿Se puede hablar de una fecha concreta para el estreno del V12?
-Debido a múltiples razones, no estamos muy interesados en experimentos apurados. Si la versión Serie VIII del HB, que estará lista para Silverstone, nos proporciona las mejoras de potencia deseadas, aplazará las intenciones de utilizar el V12 de inmediato.

-Si el V12 llegara a buen fin ¿cómo Benetton lo utilizará durante la primera temporada?
-Por motivos económicos, el V12 se suministrará a varios equipos, tal y como se hace con el HB/V8. Nosotros no gozaremos de ningún privilegio; y no es cierto que el actual HB/V8 de Benetton sea superior al de McLaren o Lotus. Nadie en nuestra categoría ha propiciado una acción de favoritismo. Son todo invenciones de McLaren.



FLAVIO BRIATORE
Ahora con 8 cilindros Benetton está arriba, esperamos el 12 cilindros.

LA falta de motores competitivos, capaces de hacer frente a Renault, representa uno de los aspectos que más han determinado la competitividad de algunos equipos punteros.

Las exigencias estructurales de los actuales monopistas parecen discriminar a los poderosos motores de doce cilindros, como son Ferrari y Lamborghini. Junto a esto, todo parece indicar que la fórmula del diez cilindros es la más acertada, razón por la que Ilmor, Mugen, Yamaha, Hart y Renault, han elegido ese camino.

En contraposición a esta alternativa se encuentra el Ford Cosworth HB/V8 en sus diferentes versiones, el cual ha visto a instaurar, de algún modo, la vieja filosofía de la marca de Northampton. Frente a la costosa fragilidad de los motores de diez y doce cilindros, éste ofrece la fiabilidad, la ligereza y el modesto consumo de su competitivo ocho cilindros, que en la actualidad equipa a ocho de los veintidós monopistas presentes en el Campeonato del Mundo.

Sin lugar a dudas, la construcción y evolución de un motor de Fórmula 1, cualquiera que sea su número de cilindros, representa un desembolso de miles de millones de pesetas, y llegado el momento de apostar para convertirse en campeón del mundo, dicha cantidad se convierte en decenas de miles de millones, con lo cual, sólo los colosales de la industria del automóvil pueden optar a ello. Al mismo tiempo, se ha visto que a Honda no le sirvió de nada hacer un motor como el RA122E/V12, el cual, en la mejor de sus versiones y con gasolinas especiales, alcanzó los ochocientos caballos de potencia, ya que carecía del par motor necesario. Tampoco Ferrari logró sacar partido a su F1A92/93 V12 que, a pesar de tener válvulas neumáticas, no es competitivo. Actualmente, sólo Renault, Ferrari y Ford pueden optar a sobrepasar la ansiada barrera de los setecientos caballos, mientras que los demás constructores luchan por llegar lo más cerca posible, aunque sin grandes esperanzas.



BRIAN HART
Observa su motor. Aún le faltan los braves resbalados.

DECÍAMOS AYER
A pesa de su año sabático, las cualidades como piloto de Alain Prost continúan intactas. Por él no pasan los años.

A primera carrera de la temporada estaba marcada por una serie de incógnitas, entre las que se encontraba la repercusión de los neumáticos de menor sección, lo que preocupaba especialmente a los equipos punteros.

Si por una parte nadie dudaba del potencial de Williams Renault, por otra estaba claro que las condiciones climatológicas de Kyalami penalizarían seriamente los neumáticos de los coches con los motores más potentes, lo que obliga a cambiarlos una vez más.

Al mismo tiempo, el Profesor Prost no conocía el circuito, ya que el pasado año no participó en el Campeonato, y tampoco tenía experiencia sobre el comportamiento de un coche como el Williams Renault FW15 sobre un trazado tan peculiar.

Kyalami está situado a 1.680 metros de altitud sobre el nivel del mar; en él hace un calor asfixiante,

y el asfalto, además de ser poco abrasivo es sumamente resbaladizo, debido a los residuos de tierra que la brisa transporta sobre su recorrido.

Todo esto condicionaba al FW15 del Profesor, quien se vio obligado a correr con más gasolina que sus rivales de Benetton y McLaren, los cuales, al estar equipados con un motor de ocho cilindros, precisaban menos combustible. Si por una parte, contar con un propulsor como el Renault RS5-V10 representaba una ventaja debido a su potencia, por otra acarrea un mayor desgaste de los neumáticos, motivado por el peso del carburante en relación a la aceleración.

Sin embargo, los coches del brasileño Ayrton Senna y Michael Schumacher gozaban de más par motor en la salida de las curvas al disponer del Cosworth HB/V8, pero adolecían de menor potencia en plena aceleración. Junto a esto, la

TRES PARA UNO
Aunque el favorito sigue siendo el piloto de Williams, sus únicos rivales serán Senna y Schumacher.



preocupación del Profesor aumentó en la primera sesión de entrenamientos, al comprobar que el McLaren de Senna era especialmente rápido en cualquier clase de curva, con el agravante de que sus prestaciones demostraron que el motor era igual al del Benetton B139, y no veinte caballos de potencia inferior, como habían insinuado algunos técnicos de McLaren.

A la vista del dudoso panorama, en la primera sesión de entrenamientos, Prost concentró todo su trabajo en poner a punto las suspensiones activas en relación a los neumáticos de tipo A y B. Al mismo tiempo, emprendió una meticulosa labor de regulación del motor, basada en mejorar las prestaciones a bajo régimen y suavizar la aceleración a principio de las rectas. Todo esto, rematado con un perfecto programa de control en la dosificación de la frenada, enfocado a castigar lo menos posible los neumáti-

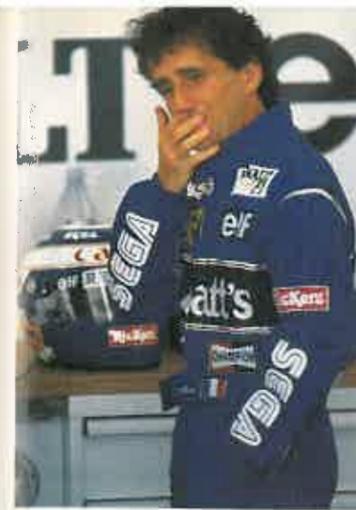
cos. El acierto del resultado de su labor se vio en la primera sesión de clasificación, cuando marcó el magnífico tiempo de 1.16.804 que le llevó a conquistar la «pole position» provisional.

ENGAÑANDO AL RIVAL

A lo largo de los sesenta minutos de la clasificación, procuró no encontrarse con Senna ni con Schumacher para evitar que sacaran conclusiones válidas acerca del comportamiento del FW15, e intentó mejorar sus registros siempre en base a lo que Senna hacía, con lo cual, ni en McLaren ni en Benetton pudieron deducir con seguridad el verdadero potencial del coche del Profesor.

Curiosamente, Prost y Hill se situaron en la decimoséptima y decimo octava posiciones, aparentemente debido a problemas en las suspensiones activas. Llegada la

hora de la confirmación de la «pole position» definitiva, el Profesor volvió a poner en práctica la estrategia de no desvelar el potencial de su Williams, y esperó siempre a que Senna marcara el mejor tiempo, para luego mejorarlo ligeramente. De hecho, al comprobar que en la séptima vuelta había parado los cronómetros en 1.15.784, seguido por el tiempo de 1.16.333 y de dos vueltas inacabadas, Prost salió de la pista y marcó el récord en 1.15.696, concretamente ochenta y ocho milésimas menos que, traducidas a longitud métrica, corresponden exactamente a cuatro metros con noventa centímetros sobre los 4,261 kilómetros que mide Kyalami. A pesar del resultado obtenido, Prost -que desde el Gran Premio de Francia de 1989 no conseguía una «pole position»- quitó importancia al logro y alegó: «Ha sido muy difícil lograr esta pole. El chasis del FW15 no está todavía



CYRANO HACIA EL MUNDIAL
Cada apéndice del cuerpo del Profesor se cotiza a un alto precio, mientras algunos han tenido que emigrar Prost parece decidido a ganar otro Mundial tocándose las narices.

perfecto; no conozco el circuito y he podido comprobar que el McLaren de Senna es rapidísimo al pasar por curva».

De hecho, en la vuelta rápida de Alain Prost, se pudo comprobar que el Williams alcanzaba en recta la velocidad máxima de 251,3 kilómetros por hora, frente a los 245,2 conseguidos por el McLaren, con lo cual, la recuperación del MP4/8 en los virajes era realmente impresionante.

A la vista de los acontecimientos, se comprobó que existía una pequeña diferencia entre ambos coches, que se podía cuantificar en pocas décimas de segundo; sin embargo, sólo Prost conocía el as que guardaba en la manga, además de contar con que el McLaren es un coche extraordinariamente avanzado en el aspecto de la electrónica, pero expuesto a probables averías por problemas de juventud.

Llegado el momento de la salida,

◆ **EN EL VUELO DE BRITISH AIRWAYS** que trasladó a gran parte de los equipos de Fórmula 1 a Johannesburgo, se pudo comprobar que los miembros del «Gran Grupo» tan sólo ocupaban seis plazas de primera clase. Los demás integrantes, incluidos los técnicos y titulares de asientos, viajaron en clase turista. Raro jamás se había visto antes; in crisis económica se deja notar.

◆ **SEGÚN DICEN** los que lo saben, las gasolinas de uso actual en Fórmula 1 se «normal» con lo cual, la conservación de los combustibles no precisa ningún cuidado especial. Por el contrario, en el paddock de Kyalami, los

bidones de gasolina ELF destinados a los motores Renault RS3-V10, descongelaban bajo una considerable capa de hielo para evitar su evaporación. Curiosamente, las demás marcas no recurrieron a dicha precaución.

◆ **LA DETERMINACIÓN DE LA FISA** de reducir a la mitad la duración de los entrenamientos libres, ha despertado un gran descontento entre los equipos, ya que la falta de tiempo no daba lugar a la correcta puesta a punto de los monoplazas. A raíz de esto, la FISA y la FOGA han acordado que, a partir del Gran Premio de Brasil, los accionistas dispondrán de una hora y media, a lo largo de la cual podrán recorrer voluntariamente el circuito, sin contar las vueltas perdidas. Junto a esto, durante la sesión de clasificación, sólo podrán dar dos vueltas totales.

◆ **PARECE QUE LA CRISIS** económica afecta a «pobres y pequeños». Mientras la mayor parte de los equipos no encuentra patrocinadores, Williams ha firmado un contrato de dos años de duración con la marca Sega, fabricante de videojuegos



infantiles. Por lo visto, la cantidad estipulada, en derecho a la publicidad en las manos de los pilotos, se da treinta millones de dólares; unos tres mil quinientos millones de pesetas.

◆ **LA ESCUDERÍA MARCH** llegó a Kyalami con toda su parafernalia tecnológica, pero sin motores. Al parecer, su deuda con Mario Illien, constructor de los propulsores Ilmor, está pendiente desde la pasada temporada, razón por la cual Illien no le ha suministrado motores para el Gran Premio de Sudáfrica. Al mismo tiempo, el preparador Mohl Mador, que tenía el contrato para la reparación de dichos propulsores, se ha quedado al margen de la F1 por falta de trabajo.

KYALAMI EN BREVE

◆ **AL PARECER**, entre los organizadores del Gran Premio de Sudáfrica y Bernie Ecclestone se han producido discrepancias. El hecho de haber reducido a la mitad el tiempo de los entrenamientos, redujo también el espectáculo que el público esperaba. A pesar de esto, Ecclestone no quiso abandonar sus exigencias económicas y organizativas. Como consecuencia, cabe la posibilidad de que éste haya sido el último G.P. de Sudáfrica.

◆ **SIN LUGAR A DUDAS**, el joven y poco talentado Christian Fittipaldi, está bien relacionado en tareas económicas. Al llevar siempre una



gorra con la marca de su patrocinador, se le pidió que se la quitara para hacerse el retrato oficial, ya que con ella sólo se adivinaba su cara imberbe. La respuesta fue muy sencilla: «Dame dinero y me quito la gorra». Si pusiera el mismo interés en conducir su Minardi M138, caería de la manada de los terceros a la que pertenecen.

◆ **AL INTOCABLE Y MAGNÍFICO** Ayrton Senna se le ha subido la fama a la cabeza. Su crítico sectorial al hacer calificaciones de la prensa y de amigos es bien conocido; sin embargo, ha

alcanzado ya extremos impopulares. Hace tan sólo un mes, pidió a una revista japonesa la «médica» cantidad de dos millones de pesetas para permitirles hacer un reportaje en su finca de «Angra do Reis». En Kyalami, se negó a posar para la prensa internacional como los demás pilotos, que habitualmente siempre acceden al retrato oficial. Por el todo esto fuera poco, en el «retrato de familia» de todos los pilotos no quiso colocarse en medio del grupo, junto a Alain Prost. Ambos se pusieron a cada extremo del grupo. ¡Verdaderamente increíble!



LAS DIVINAS PALABRAS

DICHOS y hechos, opiniones contrastadas, contradicciones y afirmaciones de los «príncipes» del Gran Circo.

Bernie Ecclestone; Presidente de la FOCA y vicepresidente de la FISA.

«No creo que exista la posibilidad de abaratar la Fórmula 1 sin quitarle la importancia que tiene».

Flavio Briatore; Administrador delegado de Benetton Fórmula 1.

«Los ingenieros desearían que los Grandes Premios se desarrollaran sin prensa, sin televisión, sin espectadores, sin patrocinadores. Únicamente quieren la Fórmula 1 en virtud de la cultura tecnológica. Hay que pararlos».

Frank Williams; Titular del equipo Williams Engineering.

«A partir de ahora, mi trabajo es el de callar. Si digo algo incómodo para los que no son capaces de ganar, me pueden descalificar sin razones aparentes».

Giancarlo Minardi; Propietario de Minardi Team.

«Si todo sigue así, en un futuro no muy lejano correrán sólo los que han llevado la Fórmula 1 a este extremo. La actual estructura económica del «Circo» carece de fundamento, no tiene futuro y, sobre todo, propicia nuestro fin».

Ron Dennis; Director deportivo y copropietario de McLaren International.

«A la vista de los hechos, el Pacto de la Concordia ha desaparecido. Lo que la FISA pretende hacer con el reglamento en 1994 y 1995, carece de sentido. Prohibir las regulaciones electrónicas es un verdadero disparate que sólo beneficia a los «grandes».

Ayrton Senna; Piloto de McLaren y tres veces Campeón del Mundo.

«Quien crea que al quitar

la electrónica de los monoplazas se reducirán los costes y se incrementará el espectáculo, es un iluso que desconoce la realidad. Los coches «clásicos» costarán mucho más que los actuales». Anteriormente, Senna había declarado: «Es necesario regresar a los coches manuales que permitan que un piloto se equivoque. Los monoplazas actuales palián ciertos errores que disfrazan a los pilotos mediocres».

Christian Contzen; Director General de Renault Sport.

«Los neumáticos de sección reducida perjudican a un coche con un motor como el RS5-V10. Será necesario un cambio más de neumáticos. Sólo la experiencia de un piloto de la calidad de Alain Prost, nos podrá salvar de la catástrofe».

el Profesor tuvo dificultades con el embrague; dejó que Schumacher y Senna se distanciaran y, al mismo tiempo, evitó un posible percance con el brasileño en la primera curva, experiencia que ya conoce.

En los primeros compases de la carrera, el piloto galo dejó que ambos rivales se creyeran capaces de distanciarle, aguantó doce vueltas hasta adelantar a Schumacher y, con suma precaución, comenzó el acoso a Senna que duró diez vueltas. Incluso esperó a que éste entrara primero a cambiar los neumáticos en la vuelta veintitrés, para aumentar ligeramente su ventaja al rodar en 1.21.342, y en la vuelta siguiente, cuando cambió sus neumáticos, logró salir de los boxes antes de que pasara Senna.

A partir de ese momento, el Gran Premio de Sudáfrica se convirtió en el «Festival del Profesor», ya que comenzó a rodar aproximadamente dos segundos por vuelta más rápido que su máximo rival, al cual, le quedó el consuelo de mantener una lucha cerrada con Schumacher quien, en un intento de adelantamiento, dio un trompo al cerrarle el brasileño y se despidió definitivamente de la carrera.

LA SUERTE DE SU LADO

Sin lugar a dudas, además de ser el profesor de la estrategia y de la intriga, Prost es un hombre tan afortunado como Nicolás Maquiavelo. A falta de cinco vueltas para el final, una tormenta tropical amenazó con convertir el circuito surafricano de Kyalami en un lago, pero finalmente los conatos de lluvia coincidieron con el final del Gran Premio.

De haber ocurrido un cuarto de hora antes, Senna hubiese optado a la victoria, a pesar de tener más de un minuto de desventaja y de estar rodando con un coche cuyas regulaciones electrónicas habían comenzado a fallar.

Esta primera victoria de Prost recordará su debú en F1, ocurrido en Kyalami hace diez años a los mandos del Renault RE30 Turbo y, por otra parte, deja entrever que la primera parte de la temporada 93 llevará el sello del Profesor, la firma de Renault y la imagen de Williams.

CLASIFICACIONES

2. A. Prost (Williams-Renault) 1.15.619	8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.15.748
5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.17.261	9. D. Hill (Williams-Renault) 1.17.592
27. J. Alesi (Ferrari) 1.18.234	30. J. Letho (Sauber) 1.18.664
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.16.562	26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.18.687
7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.18.786	29. K. Wendlinger (Sauber) 1.18.950
19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.19.034	25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.19.138
23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.19.285	14. R. Barrichello (Jordan Ford) 1.19.305
28. G. Berger (Ferrari) 1.19.386	11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.19.396
12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.19.498	15. I. Capelli (Jordan Hart) 1.19.759
20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.20.081	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.20.237
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.17.465	9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.20.402
4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.20.660	24. F. Barbazza (Minardi Ford) 1.20.994
21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.21.893	22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.24.737

CLASIFICACION FINAL

1. A. Prost (Williams-Renault) 1h: 38m.45s.082. **2. A. Senna** (Benetton Ford) a 1.19.824. **3. M. Blundell** (Ligier Renault) a 1 vuelta. **4. C. Fittipaldi** (Minardi Ford) a 1 vuelta. **5. J. Letho** (Sauber) a 2 vueltas. **6. Gerhard Berger** (Ferrari) a 3 vueltas. **7. D. Warwick** (Footwork Mugen Honda) a 3 vueltas.

ABANDONOS

M. Brundle (accidente). **M. Alboreto** (motor). **E. Comas** (motor). **R. Patrese** (salida de pista). **M. Schumacher** (accidente). **J. Herbert** (motor). **K. Wendlinger** (motor). **R. Barrichello** (cambio). **J. Alesi** (suspensiones). **P. Alliot** (accidente). **F. Barbazza** (accidente). **A. Suzuki** (accidente). **L. Badoer** (cambio). **D. Hill** (accidente). **A. Zanardi** (accidente). **M. Andretti** (accidente). **I. Capelli** (accidente). **U. Katayama** (cambio). **A. De Cesaris** (salida de pista).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 10 puntos. **2. A. Senna**, 6 puntos. **3. M. Blundell**, 4 puntos. **4. C. Fittipaldi**, 3 puntos. **5. J. Letho**, 2 puntos. **6. G. Berger**, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 10 puntos. **2. McLaren-Ford**, 6 puntos. **3. Ligier Renault**, 4 puntos. **4. Minardi Ford**, 3 puntos. **5. Sauber**, 2 puntos. **6. Ferrari**, 1 punto.

Alfa Romeo 155

VENCER ES LA META

Tras la decisión de desentenderse oficialmente de los rallyes, el grupo Fiat orienta su mirada hacia los circuitos, en los que debutará este año con el Alfa Romeo 155 V6, dentro del prestigioso campeonato alemán (DTM).

EL cambio de rumbo hacia los circuitos es explicado, por los directivos del grupo Fiat, como promoción del más nuevo de sus productos y también porque el campo de los rallyes, después de tantas victorias seguidas con el Delta (interrumpidas únicamente por los campeonatos ganados por nuestro Carlos Sainz con Toyota), no puede aportarles ninguna experiencia nueva que repercuta en el desarrollo del coche pluricampeón. Pero en cuanto tengan un producto que pueda salir a ganar, no tardarán en volver a su tradición, los rallyes. De momento las miras están puestas en el campeonato alemán, auténticas carreras a lo «bestia», en las que cualquier parecido de los coches preparados con los de calle es pura casualidad. Pero veamos las especificaciones de este «monstruo» de competición. El 155 de carreras específico para el campeonato alemán (DTM), bautizado con las siglas TI (Turismo Internacional), hizo su primera aparición pública en el Salón de Gine-

bra. El 155 V6 TI será atendido, en su mantenimiento, por un equipo de veinticinco personas y los pilotos oficiales serán Nicola Larini y Alessandro Nannini. Piloto, este último, que pasó a las páginas de sucesos porque, cuando empezó a destacar en Fórmula 1 (ganó el Gran Premio de Japón del '89) sufrió en 1990 un aparatoso accidente con el helicóptero que pilotaba. A consecuencia, la mano derecha quedó amputada por las hélices del aparato. La mano fue recogida por su padre, cubierta en hielo y trasladada al hospital para serle cosida. Su carrera en la Fórmula 1 quedó truncada, pero después de mucha rehabilitación y voluntad, volvió a pilotar en el Campeonato Italiano de Superturismos del año pasado, quedando tercero con un Alfa Romeo 155 GTA. En el 155 TI para el DTM, se ha desarrollado una caja de cambios especial para que su accionamiento sea más suave para la trasplataada mano de Nannini. La base mecánica del 155 TI es el motor V6,

pero montado en posición longitudinal (en los 155 de serie es transversal) y anclado más bajo. Con un sistema de distribución de doble árbol de levas por bancada, una cilindrada de 2.498 cc. y una compresión de 12,5 a 1, este motor llega hasta los nada menos que 420 caballos de potencia; potencia que se alcanza a 11.800 rpm., pero que por seguridad se limita a 8.500. La caja de cambios es de seis velocidades y la tracción a las cuatro ruedas. La representación Alfa Romeo de competición en España corre a cargo del equipo formado por Luis Villamil y Adrián Campos. El 155 que recorrerá los circuitos españoles será muy parecido al del año pasado y la primera cita será el 21 de marzo en el circuito de Albacete. Es decir, es el Q4 con especificaciones para la temporada '93, cuyas características son: cuatro cilindros, dos litros de cilindrada, turboalimentado, tracción a las cuatro ruedas y 260 caballos.

Simonetta Garli

SUPERLATIVO
El Alfa Romeo 155 que correrá el prestigioso campeonato alemán (DTM) es un auténtico monstruo de 420 caballos de potencia, que nada tiene que ver con el coche de serie. Las ópticas delanteras son simuladas.



Tom Walkinshaw paseando junto a Flavio Briatore.



VOLUNTAD Y ESFUERZO
Después del éxito del trasplante de su propia mano, Nannini podrá pilotar el Alfa Romeo oficial.



Campeonato de Rallyes de T.T.: Dificultades máximas

La larga zarpa de la crisis ha golpeado con mayor saña a los más débiles. Es el caso del incipiente Campeonato Nacional de Raids, ahora denominado de **Rallyes de Todo-Terreno**, que está conociendo sus peores momentos.

En un intento por salvar de la agonía esta especialidad deportiva, los organizadores se reunieron en el Palacio de los Deportes de Madrid. Tan sólo un ausente, organizador e interlocutor en el problema, la propia Federación Española de Automovilismo que se excusó de su inasistencia.

La retirada de Suzuki al anular su Copa, la importante **merma de inscripciones** y lo que se constata ya como un enfrentamiento entre organizadores y Federación, han puesto el estado de los raids bajo mínimos.

Altiplano (27 y 28 de marzo), Montes de Cuenca (1 y 2 de mayo), Alta Alcarria (5 y 6 de junio) y La Carolina (21 y 22 de agosto) han llegado a la determinación de seguir adelante este año y el siguiente, aun a costa de reducir ostensiblemente sus presupuestos. Al calendario hay que sumar también la Baja Aragón, que este año vuelve con la propia FEA como entidad organizadora.

Este apretón en la hebilla de los cinturones, ha obligado a los or-



ganizadores de las cuatro pruebas clásicas a prescindir de la categoría motos por la deserción en las inscripciones (coincidencias con el nacional de enduro) y el alto costo que suponen para la organización (una hora de helicóptero cuesta 170.000 pesetas). Así mismo se han concentrado de forma general los recorridos para evitar desplazamientos y se han eliminado asistencias (de cuatro a una en el caso de Cuenca).

Para incentivar a los pilotos, la organización Montes de Cuenca ha establecido de modo particular una **Challenge T1** pensando en los equipos que ya tuvieran preparado su coche para la fenecida Copa Suzuki. Los premios establecidos son para el 1º de 125.000 pesetas y trofeo, para el 2º de 100.000 pesetas y trofeo, para el 3º de 75.000 pesetas y trofeo, 50.000 pesetas para el cuarto, 25.000 pesetas para el 5º y 15.000 pesetas desde el 6º al 10º clasificados.

La ilusión de los organizadores por perpetuar una especialidad nacida hace ya una década no disimuló en la reunión cierto desánimo, en el sentido de sentirse olvidados e incluso perjudicados por las actuaciones federativas, en las que no ven un deseo específico de salvar este campeonato.

A TODO GAS

GARRIGA PRESENTO SU DUCATI

UN dolido Garriga que manifestó que fueron tergiversadas sus declaraciones efectuadas en Italia y según las cuales no quería correr con licencia española, presentó su moto para el Mundial de Superbikes. Su Ducati 888 estará integrada dentro del equipo Grottni en el cual estará también Stéphane Mertens. Garriga será inscrito como piloto del RACC.

El piloto español, una vez que se le esfumaron las posibilidades de correr en 500 y en Turismos, decidió dejar la competición, pero con la llamada de los Castiglione permanecerá en las carreras. Juan ha probado muy poco la que será su nueva arma y la encontró **muchísimo más potente** que las que había pilotado en el pasado como pueden ser las que llevó a la victoria por tres veces consecutivas en las 24 Horas de Montjuic. Dijo también que no quería subirse en una 500 si a media temporada se le presentaba una ocasión porque ambas motos son muy distintas y yo quiero hacer las cosas bien por lo cual si me subiera en una 500 tendría que ser para hacerlo bien y es imposible sin entrenamiento.



SEAT EN RALLYES TODO TERRENO

La marca española volverá de nuevo a las competiciones internacionales, algo que no sucedía desde finales de los años setenta, en los que con los míticos 124 realizaban tan buenos papeles en el mundo de los rallyes, destacando sus actuaciones en Montecarlo. Para su vuelta han elegido los recién denominados «Rallyes Todo Terreno», antes raids, donde entrarán de lleno con el Seat Toledo Marathon.

El motivo de inclinarse por esta especialidad, según los responsables de Seat Sport, se debe a que son unas carreras en las que el reglamento técnico está muy abierto y permite probar y desarrollar elementos mecánicos que en otro tipo de competición es imposible.

En el 93 el programa con el Toledo Marathon se compone de tres carreras. Debutarán en julio en la **Baja Portugal**, con un coche, estando previsto que poco después

en la **Baja España** haya dos unidades. Más tarde, los responsables del proyecto se decidirán por una carrera de la Copa del Mundo de la especialidad. En el 94 el programa será más intenso.

Hasta el momento está confirmado al volante de uno de estos coches José María Serviá, que ha colaborado de forma muy estrecha en el desarrollo y evolución del vehículo. Por lo que respecta al coche, el Toledo Marathon, estará encuadrado en la categoría T3, por lo tanto será rival de los Citroën ZX Rallye Raid y de los Mitsubishi.

Entre los apartados técnicos más importantes, hay que destacar el empleo de un chasis tubular, recubierto con una carrocería de fibra de carbono. El motor situado en posición central contará con una potencia de **más de 300 caballos**, por supuesto la tracción será a las cuatro ruedas y la caja de cambios de seis velocidades.

B O X E S

♦ **SUBIDA EN BISCUITER**
Para el día 27 de marzo, el dinámico Clásico Motor Club del Bages, ha organizado a través de los «Amigos del Biscuter» la primera subida en cuesta a Monserat para Biscuters. Naturalmente la prueba no será cronometrada y sólo se trata de una ascensión turística, lo cual no quita ningún mérito a las pequeñas y legendarias mecánicas. Las inscripciones, que cuestan 3.000 pesetas y dan derecho a comida y a recuerdos, pueden hacerse en el siguiente teléfono: 33- 873 26 75.

♦ **DEILA CON UN ESCORT**
Junto al Ford Escort Cosworth grupo A que conduce Franco Cunico en el Campeonato de Italia de Rallyes, estará Piergiorgio Della, campeón transalpino 1992, al volante de un Ford Escort Cosworth de grupo N. Esto será posible gracias a la colaboración de Pirelli. Además de los pilotos mencionados, equipará el Lancia HF Integral de la escudería Astra pilotada por Dario Cerato con sus neumáticos.



♦ **TELEMOBILE SIGUE EN LA AX**
Una temporada más, el equipo Telemobile Competición, uno de los más fuertes en la última temporada del campeonato, estará presente en la Copa Citroën AX. Inscribirán dos coches con Gregorio Díez y J. Manuel Jiménez a sus mandos. Dos pilotos suficientemente experimentados que tienen como objetivo lograr el título.

EL TOLEDO EN TURISMOS
 El Seat Toledo 1.8 GT 16V ha sido homologado por la FISA en grupo A con una amplia serie de extensiones de homologación.

El peso mínimo adjudicado es de 930 kilos y el motor alcanza una potencia de 190 caballos. Además, dispone de una caja de cambios de seis velocidades. Por el momento, en el '93 este modelo competirá en el campeonato francés y belga de Turismos. Tanto en Francia como en Bélgica habrá dos unidades apoyadas por los importadores Seat de cada uno de estos países. En Francia Fabien Giroix será uno de sus pilotos.

CARRROCERIA NUEVA
 En Meycom están trabajando en la elaboración y mantenimiento de los Fórmula Fiat, para el '93 están desarrollando unas nuevas carrocerías que les dan a los pequeños monoplazas un aspecto más agresivo. Las mayores reformas se encuentran en la parte delantera, que ahora es más abultada y a diferencia de antes el volante queda oculto.



PILOTO CAMPO Y DEPORTE
 Eso es el nombre de una nueva revista que nace, se de agradecer en estos tiempos difíciles. Editada por Disco Imagen, un equipo con ya larga experiencia en difundir el deporte del motor a través de cintas de vídeo. Pilotos..., trata de forma general las especialidades de fuera de carretera, ya sean coches o motos, e incluye en sus variadas secciones: crónicas, entrevistas, técnica,

PROGRAMAS DE LA FEDERACION

La Federación Española de Automovilismo podrá poner en marcha sus programas de formación, esto será posible gracias a la entrada del Banco Central Hispano 20.

Como en años anteriores contará con el programa Ofensiva Uno, Ofensiva Dos y Racing for Spain. En la primera de estas, tras una difícil selección, salieron elegidos José Ignacio Gabari y José Antonio



J. Antonio Páez, izqda. J. Ignacio Gabari, dcha. Carlos Gracia, centro.

Páez, que formarán equipo junto a Alberto Hevia y Jorge Noguea, que disputarán la Fórmula Fiat Uno. La preparación y mantenimiento de los coches la llevara a cabo Meycom.

Los equipos de la Ofensiva Dos disputarán en el '93 la Fórmula Renault, para ello utilizarán chasis Alpa FR93 que estarán asistidos por Elide Racing. Los pilotos en este programa serán Angel Burgueño y David Bosch. Por último en el Racing for Spain estarán Javier Díaz e Iván Arias en la Fórmula Renault Inglesa con el apoyo técnico de Minister International. La novedad es que en el '93 también se disputará la F-3 Inglesa con Pedro Martínez de la Rosa integrado en el equipo West Surrey. En esta temporada será Carlos Abellá el Director Deportivo de todos estos programas de la Federación.

LA PRIMERA EN ALBACETE

El Campeonato Nacional de Turismos tendrá el banderazo de salida el próximo fin de semana, días 20 y 21, en Albacete. El circuito de la Torrecica se vestirá otra vez con sus mejores galas para acoger esta prueba, que estará complementada por las **Copas Renault Clio Iniciación y 16V**, la **Fórmula Renault** y la **Fórmula Fiat Uno**. El precio de las entradas es único, tanto para 'pelouse'

como tribunas y serán muy económicas, 1.000 pesetas, válidas para el sábado y domingo. Los niños podrán entrar gratis. Las diversas carreras que se disputarán el domingo, comenzarán a las **11.00 horas** con la prueba puntuable para la Copa Renault Iniciación. En esta primera reunión hay que destacar el elevado número de pilotos inscritos en los distintos trofeos de la marca del rombo.

PREMIO PARA JAVI DIAZ

El Patronato Municipal de Cultura, Deporte y Juventud de Coslada, en su ya tradicional entrega de premios que hace a los más destacados deportistas de la localidad, hizo entrega del Premio al Mejor Deportista a Javier Díaz, en reconocimiento a su **sensacional temporada 92** en la Fórmula Renault, especialidad en la que se proclamó subcampeón de España. Un merecido reconocimiento a un deportista, que en el '93 pasará el nombre de Coslada por toda Euro-

pa, ya que participará en el Campeonato Inglés y en las Euroseries de la Fórmula Renault, encuadrado dentro del equipo de la Federación Española «Racing for Spain».



TODOS CON TOTAL



En el nuevo Reglamento Técnico del Campeonato de España de Turismos, hay un artículo, en el cual se obliga a todos los participantes a utilizar un mismo tipo de combustible. Tras llegar a un acuerdo, será Total quien suministre su **Super Premier 98** sin plomo a todos los inscritos en este certamen. Tras el acuerdo firmado por José María Lacasa, director general de Total España y Carlos Gracia, presidente de la Federación Es-

pañola de Automovilismo, la marca de combustibles, con una larga tradición en competición, se compromete a suministrar en el circuito este tipo de gasolina durante el '93, '94 y '95. Este año el precio será de **145 pesetas el litro**.

Para garantizar que todos utilizan esta gasolina, la Federación realizará unas exhaustivas verificaciones, sancionando fuertemente a quien no cumpla la norma.

El uso de esta gasolina de Total, ha generado la **disconformidad** de algunos equipos, patrocinados por otras marcas de combustibles y lubricantes, que no ven bien lucir en sus coches unos dorsales publicitarios de Total y ponen el ejemplo del Mundial de Rallyes, en el que Repsol es el suministrador oficial de gasolina y nadie lleva su publicidad, o la Fórmula 3000, que tiene unos proveedores específicos. Mucho más cuando los equipos tienen que pagar por utilizar ese combustible.

COPAS MARBELLA '93

SEAT continuando con su filosofía de ofrecer un trofeo económico, pondrá en marcha de nuevo la **Copa Seat Marbella de Rallyes de Tierra**. También en el '93, organizará la Copa Seat Marbella de Rallyes de Asfalto, que sustituye a las regionales que se disputaban con este modelo, y que tendrá un calendario de ocho carreras puntuables para el Campeonato de España de la especialidad.

Algo muy importante es la dotación en premios prevista para estos

trofeos. En tierra el vencedor por carrera puede embolsarse 170.000 pesetas y en asfalto 200.000 pesetas. Al final del certamen, en la Copa de Tierra, el triunfador ganará 1.200.000 pesetas y en la de Asfalto 1.600.000 pesetas. Además, la marca ha previsto unas ayudas de compra en el coche, **200.000 pesetas** y otra cifra similar en la ayuda de compra del kit de preparación. También Seat Sport dará asistencia gratuita y tendrá suministro de recambios en todas las carreras.



biografías y todo lo que pueda interesar a los incondicionales de las carreras con ruedas de tacos. Esta nueva publicación especializada está dirigida por el incansable Goyo Ybort, tiene una periodicidad mensual y un precio de 250 pesetas.

ENTRADAS A LA VENTA
 Ya están a la venta las entradas del Gran Premio Duques de España de Motociclismo que se disputará en Jerez el día 2 de mayo. Se podrán adquirir a partir del día 29 de este mes en todas las agencias de viajes Marsans. Los precios serán los mismos que en el Gran Premio del '92, esto es, las entradas generales costarán 4.000 pesetas y las distintas tribunas van desde 5.000 a 9.000 pesetas. Los niños pagarán un precio muy reducido, 1.000 pesetas la entrada general.



IMPORTANTE NOVEDAD
 Opel ha decidido inscribir un coche oficial para disputar el Campeonato de España de Turismos. El modelo elegido es el Calibra 2.0 16 válvulas, cuya preparación correrá a cargo del especialista Genrero. Un vehículo similar, del mismo preparador, tuvo un notable éxito el año pasado en el Campeonato Italiano. El equipo de General Motors tiene previsto participar en las tres primeras pruebas de este campeonato, encuadrado en la División II, y el piloto elegido será Javier Arqué. Por supuesto, dependiendo de los resultados obtenidos en estas pruebas se continuará o no en el resto del campeonato.

Que money, que Monix

HACE unos días, una nota de agencia decía que, en determinado estado norteamericano, se registraron el año pasado más fallecidos por disparos de arma de fuego que por accidentes de circulación. En ambos casos pasaban holgadamente de cuatro mil las víctimas por uno u otro motivo.

Viene a cuento esta reflexión por el hecho de que, en esta tan traída y llevada seguridad en el automóvil, nos llueven regularmente una serie de normas y reglamentos procedentes de aquellos pagos. Con cierto complejo de inferioridad «mistermars-baliano» damos por buenas y ciertas casi todas aquellas especificaciones que aplicamos en nuestros coches y en nuestro tráfico mediante homologación.

Habría que desconfiar, o al menos recelar, de una administración gigante que pretende velar por nuestra seguridad cuando permite, en su propia tierra, que los ciudadanos se defuncionen premeditadamente con mortíferos instrumentos que son allí poco más que utensilios de bricolaje doméstico.

EEUU es un país donde te ponen unos grilletes y te llevan preso por asustar al caniche de la señora Ferguson a la salida de un semáforo, o donde te persiguen judicialmente por rebasar una velocidad al lado de la cual las mulillas de Las Ventas parecen un Ferrari con cascabeles. Tan picajosos legisladores han

tenido ahora que disponer unos carros blindados Abrams 1 para rodear la granja de un «Carlos-Jesús» belicoso y a sus sectarios que les han salido respondones y, de paso, se han llevado por delante a unos cuantos policías. Las normativas norteamericanas sobre seguridad vial no son mejores que las europeas. Para empezar, sus coches en general no están todavía a la altura tecnológica de sus rivales transatlánticos o japoneses. En segundo lugar, las pruebas y los «test» que allí se hacen para homologar vehículos y componentes siguen otro tipo de experiencias y mediciones.

El problema de base resulta ser el caballero dólar. Es el que está en el trasfondo de los desatinos de tan imprudentes mandatarios que permiten fuego cruzado en las calles y son implacables con el automovilista atolondrado. Se ha dado el caso de la desconsolada viuda indemnizada por la marca de deportivos tras la accidental muerte de su marido. Y el del padre demandante por la pérdida del hijo en el incendio de su camioneta, cuyo fabricante tendrá que soltar más pecunio. Por ello no queda más remedio que tomarse con un poco de cautela la preocupación que tienen por nosotros tan celosos vigilantes. No parece que la crisis y la bajada de ventas en el automóvil se haya acompañado de otra, equiparable en la producción de armas.

Juan Luis Soto

B A L L E S T A



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

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



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

FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 72 02 00
Apartado 5007 • Telex 720216
Telegramas: Filtros Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





Maldito coche.

Siempre pasa lo mismo. De repente aparece en tu retrovisor. Y no lo has visto venir.

Te pide paso. Te sitúas a la derecha y rápidamente te adelanta. Sin contemplaciones.

¡Maldito coche!

¿Qué tendrá bajo su capó que se destaca del resto, con una alegría y una soberbia que provoca la envidia?

¡Maldito coche! ¡Con qué aplomo aco-

mete los trazados más sinuosos! Haciendo gala de un tren de rodaje excepcional.

Maldito, por su mecánica legendaria. Por su motor a inyección. Por sus 115 CV.

Maldito porque cuanto más lo conduces, más claras deja las diferencias: nervio, poderío, inigualables prestaciones. Porque unos pocos kilómetros son suficientes para valorar su inmejorable equipamiento: frenos ABS, dirección asistida, computadora de a bordo.

Maldito porque demuestra su seguridad activa y pasiva superando las más estrictas normativas internacionales.

¡Maldito coche por lo mucho que se hace desear! Sobre todo cuando el Golf GTI impone su categoría sin importarle en absoluto todo lo que se diga de él.



Ahora el Golf con las mejores condiciones en los Concesionarios Volkswagen.

F-1: PROST IMPUSO SU LEY EN SUDAFRICA

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

23 de marzo 1993

Num. 492 • 350 ptas.

E X T R A

160

P R U E B A S

• Precios • Prestaciones • Virtudes y Defectos



PRIMERA PRUEBA DEL SEAT IBIZA



8 413042 621506