

**GRATIS
A LA
FÓRMULA 1
CON MOTOR 16**

LAMBORGHINI DIABLO VT



SEMANAL

Motor 16

GRUPO

20 de abril 1993

Núm. 496 • 350 ptas.

NUEVOS SUPERVENTAS



COMPARATIVA

NISSAN MICRA 1.0 LX / OPEL CORSA 1.2 i / SEAT IBIZA 1.3 CLX



En la vida se aprende a base de golpes.



Primeros test de accidentes realizados por Mercedes-Benz en 1951

► Cuando lo importante es construir vehículos más seguros no importa lo duro que sea el esfuerzo. Hace más de 50 años que Mercedes-Benz realizó las primeras pruebas de choques con vehículos reales. Y esto fue sólo el principio: Mercedes definió la seguridad del automóvil en sus tres áreas,

activa, pasiva y ante terceros.

► También desarrolló el habitáculo de supervivencia con zona de deformación, el ABS, el retenedor del cinturón, el Airbag, el arco protector y un simulador para aplicar nuevas soluciones en el futuro.

► Y tantas cosas más que darían para escribir va-

rios libros. Después de todo, la historia de la seguridad del automóvil es la historia de Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

Motor 16



CAMBIO BUSCONI, S.A.
 Presidente: Juan Tomás de Salas.
 Vicepresidente Alberto Busconi.
 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 jefe: M^o Jesús Boneit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garza, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molib, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Thacherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicenzo. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballasta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (Jefe), Yolanda Correchano y José M^o Ormazabal.

Director Gerente: Simón Molero. Marketing: Jorge Dorrego y Teresa Ossa. Director de Promoción: Charo Oñate. Director de Producción: Antonio Turbio Triviño. Directora Tarjeta Motor 16: Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
 Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Dará.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 61. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 56. 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfno. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Román, 26. 28037 Madrid.
 Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
 Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 686 31 00.

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

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

ESTATA SEMANA



58
 BMW
 850 i/
 BMW K
 1100 RS

PUNTO DE MIRA	6	REPORTAJE	58
SU CASO	14	BMW 850 i/ BMW K 1100	
AL VOLANTE	16	RS	
Renault Safrane		PRECIOS	65
Turbodiesel		DEPORTE	92
Lancia Delta Integrale	22	Carrera en China	
FRENTE A FRENTE	24	G.P. de Europa de F-1	98
Nissan Micra 1.0 16V LX		Rallye Safari	106
3p/ Opel Corsa 1.2 Swing		A todo gas	110
3p/ Seat Ibiza 1.3 CLX 3p		FIRMA DE LA CASA	114
A FONDO	36		
Suzuki Samurai i y Vitara i			106
FUERA DE SERIE	44		Rallye Safari
Lamborghini Diablo VT			
LOS HOMBRES	52		
Louis Schweitzer			



36
 Suzuki
 Samura i y
 Vitara i

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

LAS BERLINAS DE LA SERIE 3: EL ATRACTIVO DE LO NUEVO. LA TRANQUILIDAD DE LO EXPERIMENTADO.



Ruiz Nicolli

Para quienes buscan un automóvil con el que disfrutar de lo último en diseño y a la vez de la tranquilidad de lo que ya ha sido plenamente probado.

El mejor balance entre novedad y experiencia, en un automóvil que define la categoría de los compactos: Una habitabilidad y movilidad óptimas, dentro de unas dimensiones razonables. Y la posibilidad de elegir entre cinco modelos de cuatro o seis cilindros, en gasolina y diesel, y de 100 a 192 CV.

SEGURIDAD INTEGRAL BMW.

En todos ellos encontrará el máximo confort y unas medidas de seguridad elogiadas por la crítica especializada, que participan del concepto de Seguridad Integral de toda la gama BMW.

Automóviles más seguros: Incluyen sistemas de Prevención de accidentes (antibloqueo de frenos, servodirección, eje trasero de brazo oscilante central, faros de óptica elipsoidal), Protección ante accidentes (desde zonas de deformación programada hasta

habitáculo de alta rigidez o airbag) y Protección de Terceros.

Carreteras más seguras: BMW colabora en programas de asistencia e información en ruta al conductor, de señalización interactiva en autovías y coordinación de los transportes terrestres de pasajeros.

Conductas más seguras: BMW desarrolla programas de Educación Vial en los colegios y escuelas de perfeccionamiento de conducción.

LAS BERLINAS: 318i, 318i, 320i, 325i y 325td turbodiesel.
EQUIPAMIENTO DE SERIE: Dirección asistida. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos. Faros de óptica elipsoidal. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de intervalos de Servicio. Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipos de audio con seis altavoces. ABS y elevalunas eléctricos en 320i, 325i y 325td turbodiesel.



¿Es lo mismo vital que vial?

HACE no mucho tiempo, hablando de educación, una psicóloga comentaba que no entendía bien por qué se habla tanto de **educación vial** cuando en realidad se debería hablar de **educación vital**. Tenía razón la especialista pero en sentido amplio, general, porque yendo al detalle cualquier persona, hombre o mujer, por muy educada que esté en su vida, puede cambiar sus **hábitos de comportamiento**, y de hecho lo hace, en el mismísimo momento en que se sube a un automóvil. Y eso no sólo sucede cuando se habla de la manera con que **se conduce** el hombre a los mandos de su coche, sino que acontece en muchas y variadas situaciones de su vida, llamemos cotidiana. Pongamos un ejemplo sencillo por lo habitual. Personas que en su vida normal son verdaderos ejemplos de saber estar, pierden por completo su compostura cuando van a un **partido de fútbol**. Pues bien, está claro que, con respecto al automóvil sucede, o puede suceder lo mismo. Hablar de educación vital es hacer referencia a algo sumamente complejo que lo engloba todo, absolutamente todo, y para que las personas dedicadas a esa enseñanza pudiesen dar a conocer todo lo necesario para que el ser humano se condujese con total coherencia y responsabilidad en cada uno de los segundos que componen su vida, esos educadores, deberían tener a su disposición millones de claves que, a su vez, les tendrían que haber sido inculcadas por otros. En fin, un círculo vicioso difícil de solucionar. Es por eso que, si bien es bonito hablar de educación vital, debemos hacer hincapié en la necesidad de la educación vial por sí misma, no integrada en un concepto genérico de educación. Y para que esa educación específica obtenga sus frutos sólo son necesarias dos cosas: **voluntad de enseñar** (y ahí ya estarían involucrados demasiados factores variables) y **voluntad de aprender** (de asimilar toda esa información que el hombre recibe y muchas veces no quiere introducir en su vida). Es la gran asignatura pendiente que todos deberemos, algún día (lo antes posible), aprobar, y para que ello suceda, aquellos que tienen la obligación de enseñarnos, deben de saber, y de querer, hacerlo.

Manuel Doménech



P U N T O D E M I R A

LA OMS Y LOS ACCIDENTES

LA Organización Mundial de la Salud ha hecho público un documento, coincidiendo con el Día Mundial de la Salud, en el que se hace un serio balance de lo que suponen los accidentes de tráfico en la mortandad.

Según este informe, cada año mueren de manera violenta en el mundo 3,5 millones de personas. De estas muertes, más de un millón son por causas voluntarias (suicidios, asesinatos, etcétera) y el resto, causadas por accidentes de todo tipo, entre los cuales los de tráfico son los más numerosos, con 700.000 muertos anuales. La OMS recomienda que se preste también atención a otro tipo de accidentes, como los laborales, domésticos o intoxicaciones alimentarias; estas últimas son la causa de 250.000 muertos anuales.

En el macabro ranking de fallecidos en accidentes de tráfico, España ocupa un deshonroso puesto 16, con una tasa de 26,7 muertos por cada cien mil habitantes. La primera posición (siempre referida a varones), es para Venezuela (44,4), seguida por Kuwait (42,6), Portugal (40,5), Ecuador (38,2), la antigua URSS (35,9) y Hungría (34,5). Portugal y Grecia (28,8) son los únicos países europeos que figuran por delante de España.

Es preciso reconocer que estas cifras manejadas por la OMS co-



responden al año 88 y en los últimos cinco años, la mejora en las infraestructuras, el endurecimiento de los controles y la sensibilización de los conductores, han hecho mejorar sensiblemente esta tasa en España.



En la fotografía, el prototipo F-100, que servirá de base experimental para el futuro modelo made in USA.

MERCEDES FABRICARA EN USA

COMO se sabe, la firma BMW está construyendo en Estados Unidos (en el estado de Carolina del Sur), una planta para la construcción de automóviles, que estará en producción en 1995.

Pues bien, su gran rival, Mercedes Benz, acaba de anunciar su intención de construir también una planta en USA, destinada a suministrar al mercado doméstico y atender simultáneamente algunos mercados de exportación. Para esta

nueva planta el fabricante alemán ha destinado unas inversiones de 75.000 millones de pesetas y se espera que comience a producir a finales de 1997.

Todo indica que el modelo elegido para inaugurar la planta sea un monovolumen de cuatro ruedas motrices y precio contenido. El anuncio definitivo de la construcción de la planta y su emplazamiento se efectuará antes de finales de este mismo año.

S E M A F O R O S



Hace unos días la empresa concesionaria del tramo de autopista del **Túnel del Cadí** ha elevado el precio del peaje, hasta situarlo en 224 pesetas por kilómetro, la tasa más alta de Europa. A partir de ahora, viajar entre Barcelona y Puigcerdá, un itinerario muy frecuentado por los amantes del esquí, cuesta 4.500 pesetas. La subida ha sido del 7,6 por ciento, frente a una subida del IPC del 5,3 por ciento cuando se gestionó la subida y del 4 por ciento en la actualidad. Alguien debería sonrojarse, pero no tenemos muchas esperanzas.



El Instituto de seguridad Vial de Cataluña, sigue dándonos ejemplos de imaginación y de trabajar intensamente en favor de la mejora del tráfico. Su más reciente proyecto es habilitar el **Circuito de Montmeló** para aquellos conductores que quieren correr con sus coches para que, de esta manera, puedan «desfogarse» en sus apetencias de velocidad en la circulación urbana. Por el momento, se trata sólo de un proyecto destinado a concienciar a los automovilistas y mejorar sus niveles de conducción y respeto a las normas.

B R E V E S

♦ **PEGASO YA ES DE IVECO**
Una ampliación de mil millones de pesetas, suscrita en su totalidad por Iveco, va a permitir que el cien por cien del capital social de Pegaso sea propiedad del grupo italiano y el Instituto Nacional de Industria español deje de ser parte del accionariado. La operación se ha efectuado para cubrir las pérdidas del ejercicio 92.

♦ **La M-30 MADRILEÑA, CORTADA EN VERANO**
Durante los meses de julio y agosto, la M-30, primer cinturón periférico madrileño, quedará cortada al tráfico para efectuar la ampliación del puente de Vallocas. Aunque las obras, con un importe superior a los mil millones de pesetas, comenzaron hace semanas, el corte no se llevará a cabo hasta los meses de verano, esperándose finalizar el primero de septiembre, con turnos día y noche. Al finalizar las obras, la M-30 dispondrá en este punto conflictivo, por el que circulan diariamente 230.000 vehículos, de cuatro carriles en cada sentido.

♦ **RECTIFICACIÓN SOBRE EL OPEL ASTRA**
En la prueba comparativa del peaje número 494, se hacía



mención al equipo del Opel Astra 1.6i GLS y se indicaba erróneamente que no disponía de aire acondicionado y ABS como opciones de equipo. A partir de enero de este mismo año, Opel sí ofrece estas posibilidades en dicho modelo con unos precios de 140.000 para el aire acondicionado y de 163.000 pesetas para el sistema antibloqueo de frenos.

Tokio

Daniel Monteverde

» SOCIEDAD CONJUNTA

La firma Hitachi Construction Machinery y VME, un grupo belga perteneciente a Volvo, proyectan crear una sociedad conjunta en Estados Unidos para fabricar y comercializar camiones volquetes. Si el acuerdo sale adelante, la nueva sociedad tiene previsto vender los camiones en Norteamérica, Europa y Japón.

» LAS AUSTRALIANAS CONTRA TOYOTA

Diversos grupos femeninos australianos han protestado contra un reciente anuncio a toda página de Toyota acusándolo de insultante para las mujeres. El anuncio contiene la fotografía de una

Margaret Reynolds, senadora del partido laborista, «las mujeres australianas están asqueadas por el mal gusto mostrado por el fabricante al comparar una mujer embarazada con su nuevo modelo».

» FIJI, TERCER AÑO DE PÉRDIDAS

Fiji Heavy Industries, el constructor de los coches Subaru, ha anunciado que espera unas pérdidas de cuatro mil millones de pesetas en el actual ejercicio. La compañía, con sede en Tokio, ha aprovechado el anuncio para revisar a la baja sus ventas de este año citando la poca demanda en Japón, los malos resultados de su filial norteamericana y la apreciación del yen, como razones de su mala situación.

» MENOS EXPORTACIONES

En febrero, y por quinto mes consecutivo, Japón exportó menos vehículos. La disminución representó el 5,4 por ciento sobre el mismo mes de 1992 y el total alcanzó 496.985 unidades. Las exportaciones a Estados Unidos bajaron, por decimocuarto mes consecutivo, el 5,2 por ciento, mientras que las destinadas a la CEE el 9,2 por ciento.

Londres

Ian Adcock

» PROTESTA DE MATRA

Matra ha denunciado ante la Comisión Europea la irregularidad de una subvención de 885 millones de dólares (103.800 millones de pesetas) concedida al consorcio Ford-Volkswagen para la construcción de la nueva fábrica en Portugal. Dicha planta producirá desde el año próximo 100.000 unidades anuales de un modelo directamente competidor

del Renault Espace, fabricado por Matra.

» RELEVO EN SAAB

Hans Halbach, vicepresidente ejecutivo de Saab, ha sido destinado a Detroit para apoyar las ventas de los coches de GM en Europa. Su puesto en la filial sueca será ocupado por John Horning, director de recursos humanos y ventas de Vauxhall en Reino Unido.

LOS XANTIA YA TIENEN PRECIO

Se inicia la comercialización de los nuevos Citroën Xantia. Los precios de las versiones que se venderán en nuestro país, con IVA e impuesto de matriculación incluidos, son los siguientes: Xantia 1.8i SX: 2.290.000 pesetas; Xantia 2.0i SX: 2.480.000 pesetas; Xantia 2.0i VSX: 2.810.000 pesetas; Xantia 16v VSX: 3.490.000 pesetas. Opciones para el 1.8i y 2.0i SX: antinieblas delanteros y retrovisores eléc-



tricos: 46.000 pesetas; ABS: 155.000 pesetas; pintura metalizada y elevación eléctrica trasero: 40.000 pesetas cada opción. Para el 2.0i; suspensión hidrodinámica: 185.000 pesetas. Para el 1.8i, 2.0i SX y 2.0i VSX; aire acondicionado: 160.000 pesetas; llantas de aleación: 70.000 pesetas. Para el 1.8i, 2.0i SX, 2.0i VSX y 16V; alarma: 85.000 pesetas; radio con CD y mandos al volante: 200.000 pesetas; techo eléctrico: 110.000 pesetas. Para el 2.0i VSX y 16V; «pack» cuero: 230.000 pesetas; asientos delanteros eléctricos: 120.000 pesetas.

FUERA LAGUNAS

El texto legal que regula el pago de la Tasa de Matriculación, va a ser modificado para evitar algunas lagunas que, en los últimos meses, han permitido exenciones en la importación de coches usados. La nueva redacción se incluirá en un Decreto-Ley que afecta también a algunos aspectos del IVA. Con su entrada en vigor se evitarán las operaciones en las que el vehículo era adquirido fuera e importado por un residente en el extranjero; luego se efectuaba un traslado de residencia y al no haber cambio de propietario se eludía el pago de la tasa.



ALFA PREPARA EL AÑO 94

Alfa Romeo ha roto el silencio sobre sus planes para el futuro. A finales de este mismo año, habrá una versión de 260 caballos del Alfa 165 Quadrifoglio 4, capaz de superar los 260 kilómetros por hora y que incorpora una innovadora tracción a las cuatro ruedas, puesta de manifiesto en el prototipo Proteo, visto en el Salón de Ginebra de 1991.

Dentro justamente de un año, en la primavera del 94, por fin el Alfa 33 será sustituido. Existirán dos posibilidades de elección: el AR-33 que mantiene el carácter familiar, con cinco puertas y dos/tres volúmenes, muy cercano al actual modelo, y la segunda alternativa, significativamente más deportiva, con carrocería de tres puertas y portón trasero, muy en el estilo del nuevo Honda Civic. Ambas propuestas proceden del Centro de Estilo de Alfa y recurrirán al tradicional motor de 4 cilindros bóxer, en versio-

nes de 1.300 y 1.700 centímetros cúbicos.

En el verano del 94 aparecerá el Spider de dos plazas, sobre el que tanto se ha especulado y que ha sido diseñado por Pininfarina. Dos meses más tarde, en septiembre u octubre, el nuevo 2+2 coupé, que será lanzado simultáneamente en Europa y en los Estados Unidos.

En cuanto al modelo 155, también va a ser ampliado con nuevas versiones: un motor 1.700 de gasolina de 115 caballos, que constituirá la versión más básica y ha sido bautizado Twin Spark 1.7, cuyo precio en Italia será de 1.850.000 pesetas, un ocho por ciento menos que el actual Twin Spark 1.8, que ofrece 129 caballos.

En la misma línea de precio que el actual 1.8 se ofrecerá un 2 litros turbodiésel de 92 caballos. Una tercera versión la constituye el 2.5 turbodiésel de 125 caballos, que roza los 200 kilómetros por hora.

E N V O Z B A J A

El pasado mes, un rumor estremeció la bolsa de Milán: Renault podría adquirir una parte importante de las acciones de Fiat. Lo que en principio fue tomado a la ligera tomó certificado de autenticidad cuando el prestigioso semanario británico Business Week, informó sobre la posible compra del 40 por ciento del capital de Fiat por 31.000 millones de francos (558.000 millones de pesetas). Tanto Fiat como Renault se han apresurado a desmentir dicha operación, aunque, en medios financieros europeos el rumor persiste.

Citroën prepara la sustitución

del actual AX por un modelo equivalente al que se conoce con el nombre clave S-80. Debería aparecer en otoño del 94 y sería fabricado en Vigo, entre otras plantas. Una versión superdeportiva de 155 caballos, utilizará el popular motor del grupo PSA de 2 litros y 16 válvulas.

Hace unas semanas, a la salida del aeropuerto de Heathrow un policía detuvo a un conductor que circulaba a 199 kilómetros por hora y le dijo: ¡Qué se ha creído usted, que es Nigel Mansell! el conductor contestó: I beg your pardon, my name is Senna. Era el mismísimo Ayrton.

» PIRELLI VENDE SUS ACCIONES DE CONTINENTAL

El largo contencioso entre Pirelli y Continental parece resuelto con la compra, por parte de un grupo de accionistas alemanes, de las acciones de Continental que poseía Pirelli. La operación se ha cerrado en 700 millones de marcos, con unos beneficios por plusvalías para la firma italiana de 12.000 millones de pesetas. El presidente de Continental, Von Gruenberg, considera que «nunca recuperado la plena libertad de acción».

» NO A LA PLANTA DE VW EN EL PAÍS VASCO

Daniel Godevert, vicepresidente de Volkswagen, ha desmentido, en declaraciones a La Gaceta de los Negocios el rumor de la posible construcción de una planta de VW en el País Vasco, rumor que surgió a raíz del nombramiento de Artertia como ejecutivo de Volkswagen. Por otra parte, el grupo alemán quiere prescindir de Pirelli para equipar sus coches.

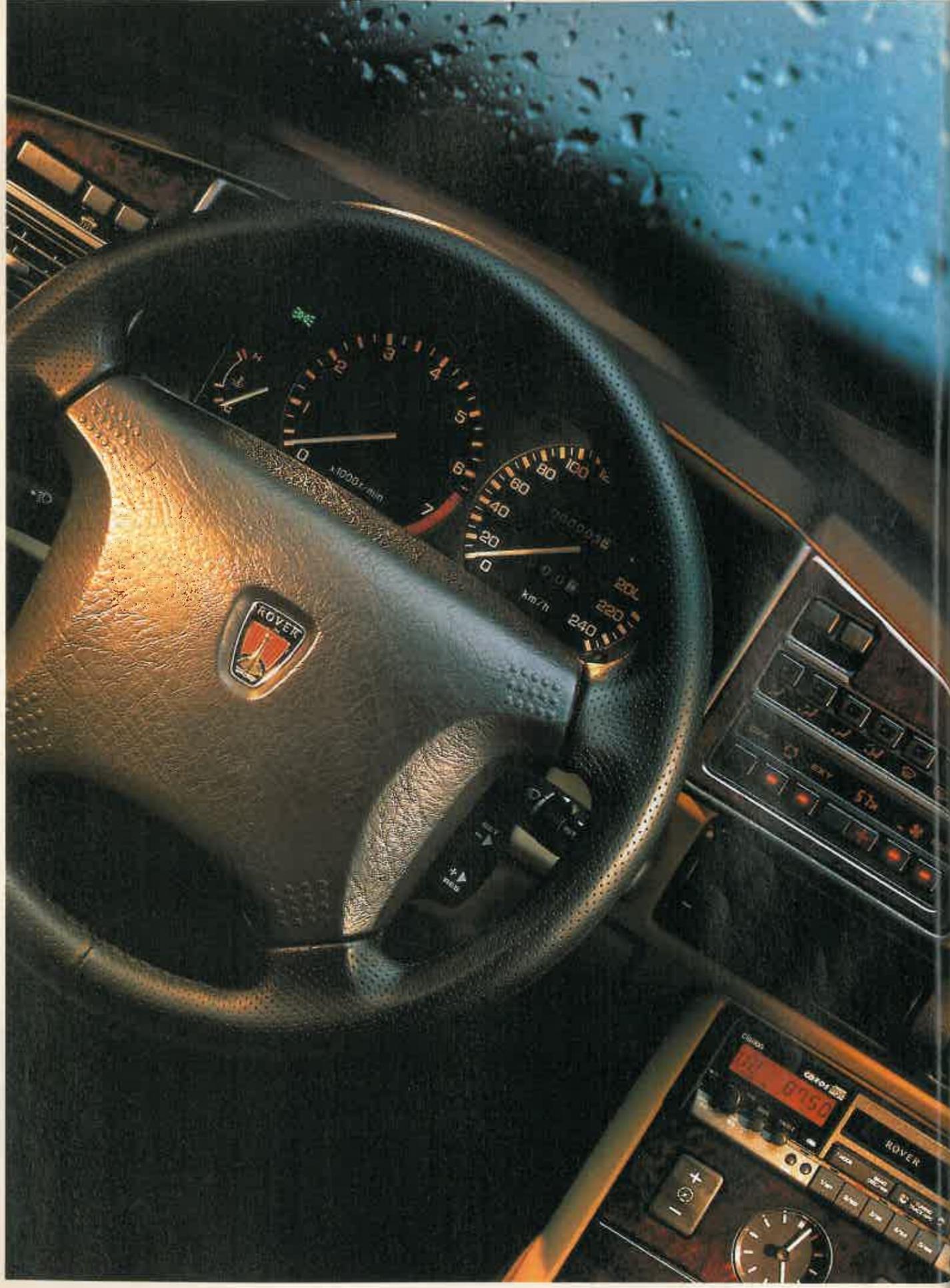
» ROVER, CON PISTOLA

Salvatore Pistola, de 47 años, es el nuevo director general de la firma importadora de los automóviles Rover en Italia. Esta firma, con Bepi Koelliker como propietario, había sido la importadora de Seat en el mercado italiano, hasta la absorción de la firma por VW. Pistola, había sido director de Marketing de GM Italia, compañía en la que trabajó durante los últimos 20 años.

» SEGUNDA EDICIÓN

Durante nueve días, del 17 al 25 de abril, y de nuevo en la Estación Marítima, abrirá sus puertas el Salón del Automóvil de Vigo que cumple su segunda edición. En él se reunirán todas las novedades del mundo del motor.





NUEVO ROVER 800 COUPE

AUTOBIOGRAFIA.



La belleza reside siempre en el interior, donde se esconde lo realmente atractivo. En el nuevo Rover 800 Coupe la estética interior alcanza su plenitud. Evoca un mundo único, donde el cuero y la madera son protagonistas.

Un vehículo que trae a la memoria toda la tradición de la artesanía británica, combinándola con la tecnología más avanzada. Desde su motor de 2.675 cc, 169 CV y 24 V, hasta su immejorable equipamiento, que incluye control electrónico de cruce, sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura y Airbag para el conductor.

Y es que dentro del nuevo Rover 800 Coupe las palabras enmudecen. Los hechos hablan. Describen su propia historia.



NUEVO ROVER 800 COUPE
SOBRE TODO ES UN ROVER.

PUNTO DE MIRAR



RECUERDO DE OTRO TIEMPO

La aparición hace treinta años del primer Cobra causó sensación en el Reino Unido. Su alta velocidad, 315 kilómetros por hora, provocó interpelaciones en el Parlamento y la consiguiente limitación de velocidad. Ahora este raro y rápido automóvil vuelve fiel a sus tradiciones.

El AC Cobra Lightweight sigue siendo uno de los coches de producción más rápidos del mundo, capaz de acelerar de cero a 97 ki-

lómetros por hora en 4,2 segundos y pasar de cero a 161 kilómetros por hora en diez segundos. En la producción de cada uno de estos automóviles, de carrocería de aluminio laminado a mano sobre un bastidor tubular de acero, se invierten más de dos mil horas de trabajo. El nuevo modelo de 1993, con el motor de inyección V8 de cinco litros de Ford, tiene una potencia de 320 caballos y cuenta con catalizador.

BOMBAS VALEO

Valeo es una de las firmas de componentes más poderosas de Europa, con especial dedicación a sistemas de iluminación (con la patente de los proyectores de superficie compleja), fricción (frenos y embragues), refrigeración y componentes eléctricos. Ahora, añade un elemento más a su completo catálogo al iniciar la fabricación y comercialización de bombas de gasolina.

Con la obligatoriedad de los sistemas de inyección, las bombas de combustible han pasado a ser uno de los elementos más complejos y decisivos del sistema de alimentación. Valeo, con la comercialización de la bomba Comp'All Plus, totalmente sintética, se coloca en una posición ventajosa en el suministro de primeros equipos y recambios, ya que la totalidad de los

coches fabricados en Francia equipan ya este sistema, que también emplean la mayoría del resto de coches europeos.



EL DESCENSO CONTINUA

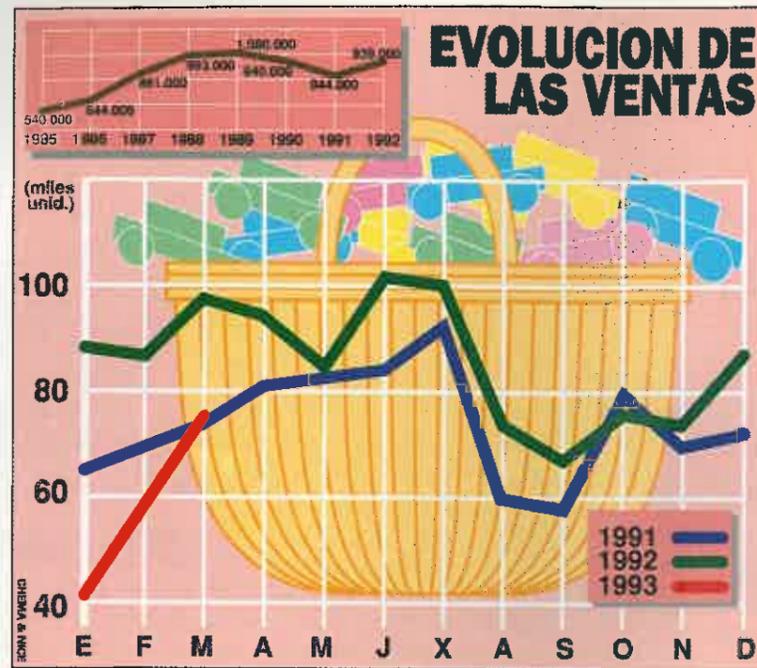
PUERTO DE MIRAR P ESE a que en marzo se vendieron más coches que en el mes de febrero, el descenso de las ventas de turismos sigue imparable respecto al pasado año. Según fuentes de Anfac y Aniacam, en España se vendieron en marzo 74.900 coches que, frente a los 96.802 del mismo mes de 1992, representa un descenso del 22,83 por ciento. Este descenso de matriculaciones, precedido por los grandes retrocesos de enero (-52,77 por ciento) y febrero (-32,85 por ciento), hace que la pérdida acumulada en el primer trimestre se eleve al 35 por ciento, con lo que España se sitúa a la cabeza de los mercados europeos donde sólo se ha salvado el Reino Unido, país que ha suprimido el impuesto de matriculación para favorecer las ventas.

Esta caída continuada no es tan sólo el reflejo de una crisis económica generalizada, es también resultado de una presión fiscal desproporcionada y, de prolongarse la

tendencia negativa, podría tener graves repercusiones en el empleo. De hecho, en este primer trimestre se han visto afectados entre treinta y cuarenta mil trabajadores, según la patronal y según Comisiones Obreras más de cincuenta mil.

Por otro lado, las matriculaciones de turismos importados, con 38.672 unidades y un 51,62 por ciento del total, volvieron a superar a las de fabricación nacional (36.226 y un 48,38 por ciento), con lo que el porcentaje de los importados en lo que va de año supera ya el 52 por ciento.

En cuanto a marcas con implantación en España, Seat, gracias a la aceptación que tuvo entre sus empleados la oferta de los viejos Ibiza, logró aumentar sus ventas en más de un 22 por ciento en marzo y Nissan alcanzó un incremento del 12,9 por ciento con el impulso



del nuevo Serena. Por contra, Citroën fue el fabricante que experimentó un mayor descenso (-47,7 por ciento), seguido por Renault y Volkswagen, ambos con caídas superiores al 32 por ciento.

En cuanto a modelos, el viejo Ibiza, por las buenas ofertas y financiación de Seat a sus empleados, se convirtió en el superventas de marzo, desbancando del primer lugar a los sempiternos ganadores Renault Clio y 19, que también se han visto adelantados por el Ford

Fiesta y el tándem Escort/Orion. En ventas acumuladas todas las marcas pierden mercado en este primer trimestre, a excepción de Nissan, que logra el simbólico ascenso del 0,48 por ciento. Entre los grandes es también Citroën el que más pierde -no hay que olvidar que la comparación se está haciendo sobre un año que resultó excepcionalmente bueno para esta marca con una caída del 47,5 por ciento, seguida de Volkswagen, Fiat, Renault, Opel y Ford.

VENTAS DE TURISMOS

MARCA	Febrero	%92/93
Fasa Renault	12.853	-32,9
Ford	12.472	-16,3
Seat	9.139	22,2
Opel	8.513	-24,6
Peugeot-Talbot	8.511	-20,3
Citroën	6.552	-44,7
Fiat	3.176	-28,0
Volkswagen	2.964	-32,8
Nissan	2.064	12,9
Rover	1.463	6,1
BMW	1.358	-22,2
Audi	1.059	-43,4
Lancia	823	-27,7
Volvo	736	-10,9
Mercedes	722	-40,9
Otras	2.594	-26,3
TOTAL	74.900	-22,83

LOS DIEZ MAS VENDIDOS EN MARZO

Modelo	Unidades
Seat Ibiza	6.012
Ford Fiesta	4.803
Ford Escort/Orion	4.791
Renault 19	4.732
Renault Clio	4.565
Opel Astra	4.176
Citroen ZX	3.610
Peugeot 106	2.959
Seat Toledo	2.742
Volkswagen Golf/Vento	2.454



Ya puedo.

Ya no dependo de nadie. Ahora tengo 110 c.v. por delante y un motor 1.8 inyección multipunto. Yo decido. Y elijo su equipamiento totalmente deportivo con volante de tres radios y asientos delanteros envolventes. Me gusta su línea, con el alerón trasero y las llantas deportivas. Y, además, me da opciones tan importantes como el ABS, la dirección asistida y el aire acondicionado.

Es mi Clio RSi. Me lo he ganado. ¡Porque puedo!

Clio RSi

110 c.v.



TAXISTAS Y TAXISTAS

HACE pocos días, tuve la necesidad de acompañar a un familiar hasta el aeropuerto de Barajas. Tomamos un taxi desde la calle Guzmán el Bueno, fuimos al aeropuerto, acompañé al familiar hasta que facturó el equipaje (mientras el taxi esperaba) y a continuación, volví a subirme en el coche y regresamos a Guzmán el Bueno.

Al finalizar el recorrido, el taxímetro marcaba 1.460 pesetas, pero el taxista me cobró 600 pesetas más; 300 de suplemento de ida y otras 300 de suplemento de vuelta. Mostré mi extrañeza, pero por no discutir dejé las cosas como estaban, pagué religiosamente lo que se me indicaba pero pedí un justificante. A regañadientes, el taxista indicó en el recibo lo que marcaba el taxímetro y los dos suplementos cobrados. Quisiera que me indicaran si es legal el cobrar este suplemento, cuando se hace un itinerario de ida y vuelta.

José Fuentes
Madrid

R.- En las tarifas de los taxis se indica claramente que los suplementos se cobrarán cuando «el inicio o fin del trayecto tenga lugar en un aeropuerto o estación», lo que no es el caso de su viaje con inicio y fin en la calle Guzmán el Bueno. Como tiene un recibo en el que se especifican los suplementos, puede perfectamente reclamar que le devuelvan el dinero.

APARCAMIENTOS BARATOS

EL motivo de esta carta se centra en la curiosa política de aparcamientos en el centro de nuestras congestionadas ciudades. Resulta que el precio de una hora de aparcamiento ronda las 180 pesetas, cantidad considerable. Las estancias

largas se priman con reducciones de precio de forma que se favorece la utilización del coche para bajar al centro a trabajar en lugar de incentivar el uso del transporte público. Por otra parte, los estacionamientos en doble fila, producto de las gestiones de diez minutos, se podrían atajar, si la tarifa de la primera hora de aparcamiento se viese drásticamente reducida, por lo menos durante las horas de oficina. De esa forma, la gente dejaría el coche en los aparcamientos para realizar las pequeñas gestiones, en lugar de dejarlo tirado en cualquier esquina.

La cosa sería algo así como poner la primera hora a 50 pesetas, la segunda a 90, por ejemplo, e ir subiendo progresivamente el precio hasta la tarifa normal. Es cuestión de probar.

Héctor Martínez
Madrid



NO ES UN TIPO RARO

HACE poco que he adquirido un Fiat Tipo 1.6 S Elite. Según recomienda Fiat, las revisiones y cambios de aceite se deben hacer cada 15.000 kilómetros y esto, junto con su precio y equipamiento hicieron que me decidiera por este coche. Cuando pasé la primera revisión con 1.500 kilómetros me dicen en el concesionario que pese a lo que Fiat recomienda, se debe cambiar el aceite cada 10.000 Km. y que si se espera a los 15.000 no aguanta y hay que ir rellenando aceite. Esto me supone ir cuatro veces al año en vez de dos al taller, lo que me causa una gran exorsión.

¿Es cierto lo que me dice el concesionario? ¿A quién debo hacer caso? ¿A ellos? ¿A la Fiat? ¿A ninguno? ¿Qué me recomiendan ustedes hacer?

Por otra parte me gustaría saber si después de hacer el rodaje de

los 1.500 Km. puedo utilizar el coche con toda libertad.

José Félix Ruiz
Barakaldo

R.- Fiat no es la única marca que recomienda ese kilometraje «forzoso» para cambiar el aceite, pues la tónica general de todos los fabricantes, es darle a los motores unas tolerancias mayores para poder aprovechar desde el principio todo el potencial del motor. Esto significa un gasto mayor de aceite que va disminuyendo a medida que el kilometraje aumenta. En cualquier caso depende mucho del tipo de conducción y de las características del motor. Hasta que no compruebe por sí mismo la velocidad a la que baja el nivel de aceite, no sabrá si su coche gasta más o menos y si llegará sin problemas o no a los 15.000 kilómetros. Durante este tiempo sí conviene que le eche una miradita de vez en cuando.

TREN TRASERO DINAMICO

D ESEARÍA que me aclarasen una duda que surgió al leer un artículo de su semanario correspondiente al número 492. En él se decía que el nuevo Ibiza heredaba de Volkswagen el eje posterior de efecto direccional, semejante al utilizado por Citroën.

Quisiera que me confirmasen este dato e informaran cual es el Volkswagen que lo lleva, pues jamás lo había oído, y si su funcionamiento es de inercia como en el caso del Citroën.

Jordi Noguera i Sabadell
Barcelona

R.- El Volkswagen que incorpora en su esquema de suspensión trasera un sistema autodireccional es el Passat. Más que de inercia, lo llamaríamos tren de funcionamiento dinámico y sí es como el utilizado por Citroën, sólo que con una menor libertad de movimiento. En el Ibiza GTi es en el que más se aprecia su funcionamiento.



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

NADIE SABE en realidad por qué Jack Daniel puso en las etiquetas de su whiskey la marca N.º 7. Hay quien cree que éste era su número de la suerte. Otros creen que ésta fue su séptima receta. Una antigua historia cuenta que un joven jefe de almacén marcó una partida de whiskey de Mr. Jack con el N.º 7 para reconocerla en sus libros de registro. Lo cierto es que desde entonces la gente empezó a escribir a la destilería pidiendo «más de la marca del N.º 7». La verdadera razón de por qué nuestro whiskey se llama «Old N.º 7» sigue siendo un misterio. Pero después de un sorbo no tendrás ninguna duda de por qué la gente sigue aún pidiendo Jack Daniel's.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Renault Safrane 2.5 DT/RN/RT MAS MARCHA

Renault acaba de completar su gama alta con una nueva versión turbodiésel que supone un incremento de potencia de 25 caballos sobre la ya existente.

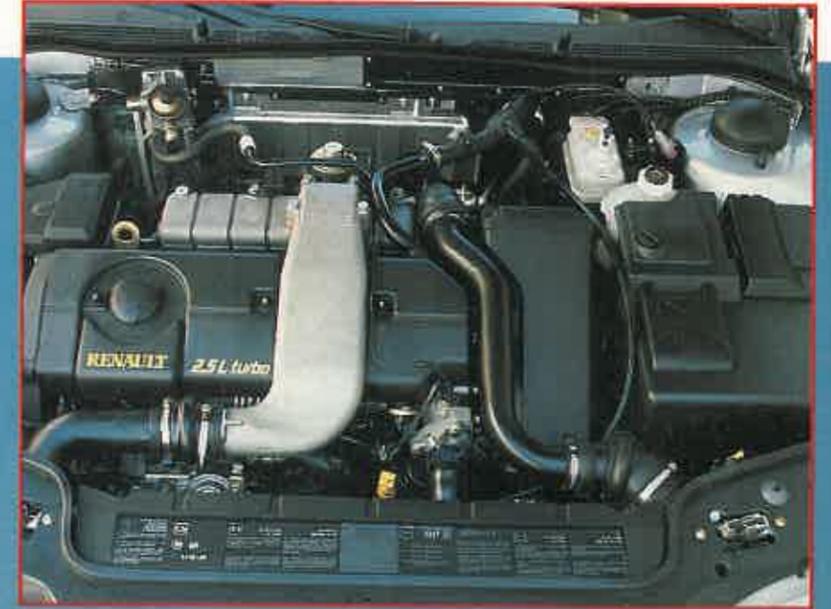
HASTA la fecha, la única opción que ofrecía la gama Safrane en España con motor de gasóleo era el 2,1 dT RN, que con sus noventa caballos disfrutaba de una gran economía de funcionamiento, pero resultaba un tanto pobre en prestaciones dado el tipo de coche. En este nuevo modelo, el fabricante francés ha recurrido a un motor Sofim, especialista italiano en este tipo de impulsores, que con 2,5 litros de capacidad y un turbocompresor, desarrolla una potencia de 115 caballos, gracias a la cual el coche es capaz de superar los 190 kilómetros por hora de velocidad punta. Este motor incorpora algunas soluciones técnicas que llaman la atención, tal y como el accionamiento de la distribución mediante cascada de piñones, en lugar de la correa dentada o la tradicional cadena. Para reducir los óxidos de nitrógeno de los gases

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. **CILINDRADA:** 2.499 c.c. **POTENCIA:** 115 cv a 4.000 r.p.m. **PAR MAXIMO:** 25 mkg a 2.000 r.p.m. **ALIMENTACION:** bomba inyectora y turbo. **TRACCION:** Delantera. Caja de cambios manual de 5 velocidades. **DIRECCION:** De cremallera, asistida. **SUSPENSION:** Independiente en las cuatro ruedas **FRENOS:** Discos ventilados delante y discos detrás. **PESO:** 1.565 kg.

Precios: RN 4.000.000 ptas. RT 4.575.000 ptas.

BUEN MOTOR Y GRAN ACABADO
El Safrane posee un motor Sofim, dotado de un turbocompresor que le capacita para alcanzar los 190 kilómetros por hora. El acabado es excelente y se presenta en dos versiones muy completas, la RN y la RT.



de escape se incorpora una válvula que recicla los mismos hacia el colector de admisión. Lo más interesante, sobre todo para aquellos que utilicen el coche para cuestiones profesionales o hagan muchos kilómetros al año, es el consumo. El fa-

bricante anuncia 5,5 litros cada cien kilómetros a una velocidad cruceo de 90 kilómetros por hora, y 7,4 a 120. Este ajustado consumo y los ochenta litros de capacidad del depósito permiten una autonomía que ronda los 1.500 kilómetros en fun-

ción del uso que hagamos. Al margen de las cuestiones mecánicas, el Safrane 2.5 dT cuenta con todas las virtudes del resto de la gama, la excelente calidad de acabado y el confort de marcha. Su comercialización se hace en dos niveles de acabado,

el RN y el RT. El primero de ellos es más básico, pero cuenta como equipo de serie con aire acondicionado, dirección asistida, pre-equipos de radio con seis altavoces, volante regulable y pretensionador de cinturones pirotécnico. En la versión RT hay que

añadir el ABS, el mando de apertura de puertas por infrarrojos entre los elementos destacados. A estos elementos de serie se le pueden unir otros tan interesantes como la suspensión autorregulable o los asientos de cuero. ○

Rectificación

ESTAS SON LAS BUENAS

En el pasado número 494 de Motor 16, los «malditos duendes» de los ordenadores nos jugaron una mala pasada en la prueba comparativa del nuevo Peugeot 306 1.6 XR frente al Citroën ZX 1.6 Aura, Opel Astra 1.6 GLS y Renault 19 1.8 RT, puesto que las fichas técnicas que aparecían en la citada prueba no correspondían a los cuatro automóviles comparados. Publicamos a continuación las que tendrían que haber aparecido.

CITROËN ZX 1.6I AURA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.580 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 73 mm. Compresión: 8,9 a 1. Potencia máxima: 89 CV (65 kW) a 6.400 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (132 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Op.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson con brazos inferiores triangulados y barra estabilizadora. Trasera: Brazos tendidos con efecto autodireccional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 995 kg. Capacidad del depósito de combustible: 56 litros.

OPEL ASTRA 1.6I GLS

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,0 mm. Carrera: 81,5 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 100 CV (74 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (135 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Op.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de acero de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 980 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

RENAULT 19 1.8 RT

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 kW) a 5.750 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Op.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos guiados con barras de torsión y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de acero de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.045 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

PEUGEOT 306 1.6 XR

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.587 c.c. Diámetro del cilindro: 78,5 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 kW) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,8 mkg (135 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,9 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Op.

SUSPENSIÓN

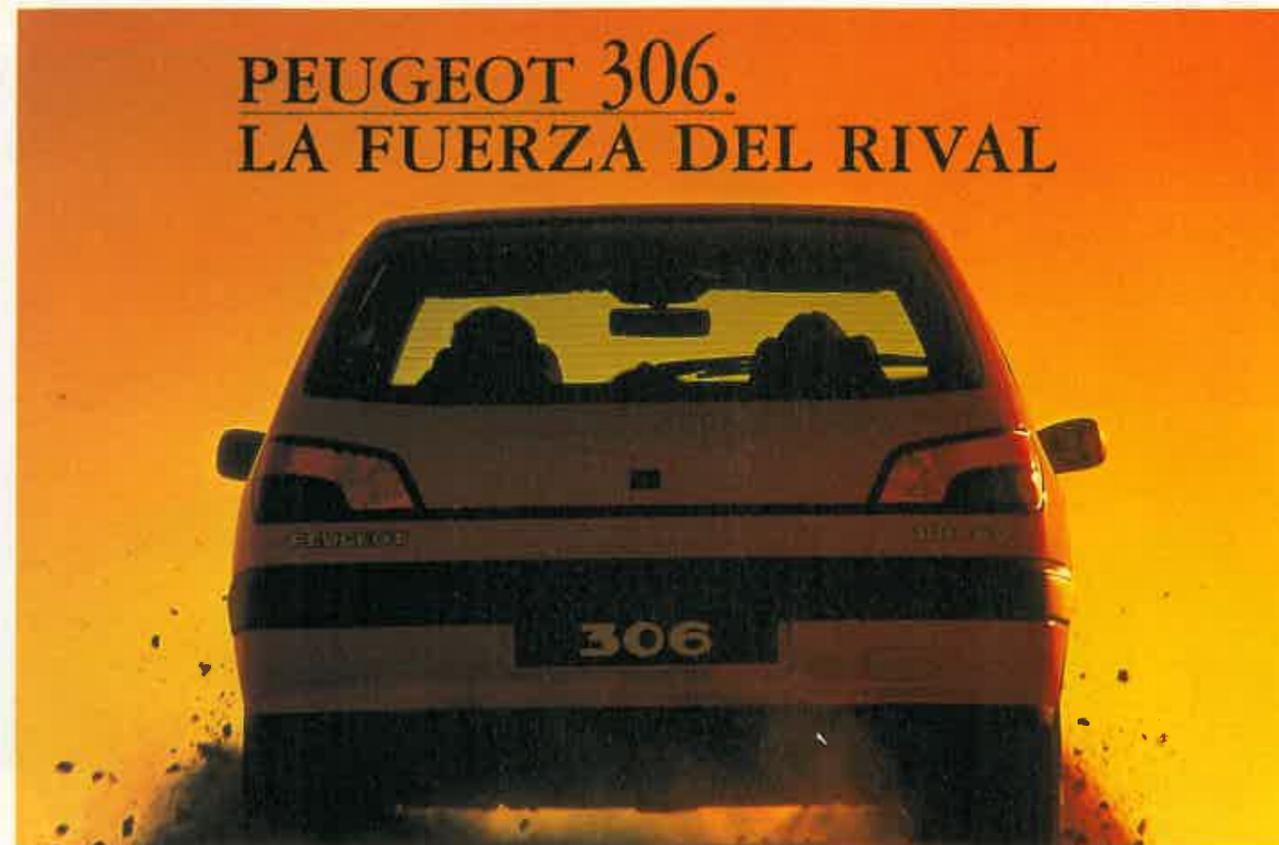
Delantera: independiente de tipo McPherson con triángulo inferior y estabilizadora. Trasera: independiente de brazo tirado, barra de torsión y estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de acero de 5,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.060 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.



PEUGEOT 306.
LA FUERZA DEL RIVAL

Este es el rival. El nuevo Peugeot 306. Y esta es su fuerza. La fuerza de un corazón potente capaz de acelerarle el pulso y pegarle al asiento. La fuerza de una línea agresiva, poderosa y afilada para cortar el aire como una flecha. La fuerza de estar protegido como un blindado para soportar los golpes y ser ágil como un felino para evitarlos. Su fuerza interior. Un universo de espacio, silencio y luz, con el control y la comodidad en perfecta armonía. La fuerza que le da el poder de integrarse con la Naturaleza y ser uno con ella. Suba y alcance el Peugeot 306. Deje que el Rival le transmita su fuerza.



PEUGEOT 306. EL RIVAL



PEUGEOT



LLEGA EL GRAN RESPLANDOR. LA GRAN INNOVACIÓN DE SEAT.
YA ESTÁ AQUÍ TU IBIZA NUEVO. TODO UN COCHE.
CON UNA LÍNEA PROVOCATIVA. CALIENTE. DESLUMBRANTE.
COMO LA LUZ DEL MEDITERRÁNEO.
CON MOTORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN. TECNOLÓGICAMENTE
PERFECTOS. QUE TE OFRECEN ALTAS PRESTACIONES Y CONSUMOS
BAJO MÍNIMOS.
CON LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD, LA AMPLITUD Y UN NIVEL
DE EQUIPAMIENTO QUE SÓLO ESTÁ AL ALCANCE DE LOS GRANDES
TURISMOS.
HOY POR HOY, EL SEAT IBIZA ES EL PRIMERO DE SU CLASE.
UN COCHE APASIONANTE. VITAL. QUE TE VA A SEDUCIR DESDE
EL MISMO INSTANTE QUE LO PRUEBAS. QUE HARÁ ESTALLAR
TUS EMOCIONES.
SÚBETE AL SEAT IBIZA Y DISFRUTA DE TODO UN COCHE. EN TODOS
LOS SENTIDOS ¡BIENVENIDO!

ESTALLA LA EMOCION

**BIEN
VENIDO
SEAT
IBIZA**

SEAT *Si!*



TRES PUERTAS
El nuevo Integrale pierde las tradicionales cinco puertas. En su frontal destacan los seis faros elipsoidales.

Lancia Delta Integrale

TRAS LA PISTA

El recientemente aparecido Lancia Delta tendrá que esperar, por lo menos, dieciocho meses para ver como su gama se completa con la tan esperada versión Integrale. Un avanzado sistema de tracción total y 250 caballos marcan su personalidad.

LOS responsables de la marca italiana no parecen muy interesados en hablar del futuro Lancia Delta Integrale, sin duda la versión más esperada por ser la teórica heredera del actual pluricampeón del mundo de rallyes. Pero decimos teórica porque los señores de Lancia han dejado muy claro que en principio no piensan volver a la actividad deportiva en rallyes en los próximos dos o tres años, por lo que el eventual retorno de Lancia a esta competición nunca se produciría antes de 1996.

Pero lo más interesante de esta cuestión es que el coche está casi totalmente definido y los retoques estéticos que lo van a diferenciar del

resto de la gama ya han sido diseñados. A primera vista lo que más llama la atención sobre los Delta que acaban de ser presentados, es la utilización de una carrocería de tres puertas en lugar de la de cinco. Hay que recordar que el Delta nunca, hasta ahora, había dispuesto de una carrocería de este tipo. Esta solución parece muy lógica dado el evidente talante deportivo del Integrale.

Los retoques han sido realizados por el estudio IDEA de Italia, que ha trabajado muy íntimamente con la marca para el desarrollo de todo el proyecto. En el frontal hay que destacar la utilización de seis pequeños faros elipsoidales en lugar de las ópticas tradicionales, pero en general



PRIMER PASO
Hasta la aparición del Integrale, el HF será el responsable de mantener el espíritu deportivo del Delta.



se respeta bastante el aspecto original. El faldón aerodinámico es algo más bajo, pero no resulta exagerado. Lo mismo pasa con el alerón posterior. En un principio se planteó la posibilidad de utilizar un alerón desplegable automáticamente, al estilo del Volkswagen Corrado, pero quedó desestimado al comprobar que no aportaba grandes beneficios y sí algunas complicaciones. El ensanchamiento de los pasos de rueda es el mismo que se ha utilizado en la versión HF de dos ruedas motrices.

Sin duda, lo que va a marcar las diferencias frente a sus competidores será su mecánica. La tracción a las cuatro ruedas contará con un sis-

tema de gestión electrónica, que enviará a cada una de las cuatro ruedas la cantidad de fuerza necesaria en función de la adherencia de la misma. En el diferencial central habrá un visco acoplador, mientras que sobre el eje posterior el reparto estará encomendado, posiblemente, a un diferencial Torsen. Con este sistema, el Delta Integrale se moverá con toda seguridad sobre cualquier piso por deslizante que éste sea.

En cuanto al motor parece que está ya muy definido que habrá dos niveles de potencia. Por una parte una evolución potenciada del actual cuatro cilindros 16 válvulas Turbo, que alcanzará los 220 caballos. Esta potencia puede poner en apuros a un dos ruedas motrices, pero parece bastante acertada para un tracción total. La gama quedará culminada por la versión de 250 caballos que surgirán de un motor de seis cilindros en V con cuatro válvulas por cilindro. Además de su potencia, este motor pretende ser un alarde de elasticidad, para no comprometer el buen hacer del modelo. Habrá que esperar hasta finales de 1994. ○

Ilustraciones: **Pablo Hohenlohe**

*Nissan Micra 1.0 16V LX 3p /
Opel Corsa 1.2 Swing 3p / Seat Ibiza 1.3 CLX 3p*

SABOR JOVEN



De estos tres coches uno, el Nissan Micra, ha cumplido un año, el segundo, el Opel Corsa, un mes y el tercero, el Seat Ibiza, está a punto de romper molde y nacer. Representan la futura generación de automóviles que, con toda seguridad, serán testigos del cambio de siglo. A parte de su juventud, les une la tendencia actual por las formas redondeadas y suaves.

VIRTUDES
Rendimiento motor Detalles de equipo Manejo del cambio
NISSAN MICRA 1.0 16V LX PRECIO: 1.302.000 PTAS.
Ausencia del cuentavuelvas Habitáculo estrecho Suspensión poco efectiva
DEFECTOS

VIRTUDES
Buena autonomía Consumo contenido Diseño acertado
OPEL CORSA SWING 1.2 PRECIO 1.244.000 PTAS.
Quinta marcha muy larga Balanceo carrocería en curvas Prestaciones mediocres
DEFECTOS

VIRTUDES
Buen comportamiento Interiores vistosos Diseño moderno
SEAT IBIZA 1.3 CLX PRECIO: 1.340.000 PTAS.
Escasez de opciones Rueda de repuesto de emergencia Frenos con tendencia a calentarse
DEFECTOS

Se preguntarán que cómo comparamos un Micra con un Ibiza, un coche pequeño con otro que no lo es tanto. Pues resulta que a veces, el ratón no es tan pequeño como parece, ni el gato tan grande. Y, entre los dos automóviles, apenas hay una diferencia de poco más de diez centímetros. En cuanto al Corsa, lo lógico, por precio, hubiese sido escoger la versión 1.4, pero dado que el Micra cubica apenas un litro, el Corsa 1.2 nos sirve un poco de nexo entre los otros dos.

Empezaremos hablando de las carrocerías, que es lo que más llama la atención en estas versiones, que seguramente serán las que tengan mayor éxito de ventas. Diseño aparte, de las tres, la que consideramos más compacta y mejor aprovechada es la del Opel Corsa. Sus formas redondas están estudiadas para uti-

Pasa a la página 32...





Nissan Micra LX 1.0 16V 3p

NO TAN PEQUEÑO

El utilitario de Nissan no es tan diminuto como su nombre indica. Su diseño extraño y abombado engaña a simple vista, puesto que mide casi 3,7 metros de longitud. El propulsor destaca por disponer de culata de 16 válvulas.

DISÑO	★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★

ESTE coche cuenta ya en su corto historial con un importante galardón, el de «Coche del Año» en Europa, auténtico Oscar del automovilismo. Además, para los que se fijan en este modelo, es interesante saber que el Micra se fabrica en la factoría que Nissan dispone en Sunderland, Inglaterra, con lo cual, el coche no está sujeto a los cupos de importación que afectan a los coches japoneses. Otra consideración a hacer es en lo referente a la cobertura de la garantía. Nada menos que tres años y sin limitación de kilometraje, lo que es toda una garantía.

Es indudable que la estética del Micra es de lo más original. La carrocería, sin embargo, no aprovecha la anchura de la plataforma, puesto que se estrecha considerablemente a partir de la parte acristalada hasta el techo. Esto no permite aprovechar el interior tan bien como sería de esperar en una carrocería moder-

na. En el interior, el Micra resulta estrecho, tanto en las plazas delanteras como en las traseras; en éstas, además, el espacio libre para las piernas es escaso. Aunque dispone de bastante altura de los asientos al techo para personas de talla alta.

En materia de equipamiento de serie, el Micra destaca por la regulación en altura de la columna de la dirección. Elemento, éste, poco frecuente en vehículos de tan poca cilindrada. También hacer mención de la comodidad de poder abrir el tapón de gasolina y del maletero, mediante dos teclas desde el interior, situadas en el suelo al lado de la puerta del conductor.

Entre las opciones se pueden comprar los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado (en paquete conjunto) y el aire acondicionado. Opción, esta última, aconsejable si se va a hacer un uso sobre todo urbano del Micra.



Pero, sin lugar a dudas, lo que más llama la atención de este utilitario es el propulsor. Con tan sólo 998 centímetros cúbicos incorpora culata de dieciséis válvulas e inyección electrónica como sistema de alimentación. Por supuesto es catalizado, para cumplir con las norma-

tivas vigentes desde principio de año en materia de contaminación. Es un motor de buen rendimiento, cuyo uso es muy agradable sobre todo por ciudad. En cuanto al gasto de combustible es mínimo, como lo demuestran los 6,3 litros de consumo medio cada cien kilómetros.

BONITO PERO ESCASO
El salpicadero, visto desde el parabrisas, parece espacial. Es una lástima que el tacómetro no esté incluido.



FICHA TECNICA

MOTOR

TÉCNICA Y ECONOMÍA
El pequeño motor del Micra incorpora culata de dieciséis válvulas por cilindro y se distingue por su bajo consumo.

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 71,0 mm. Carrera: 63,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 55 CV (40 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 8,1 mkg (79 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Escape con convertidor catalítico. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

ALTO Y ESTRECHO
Los interiores resultan algo angostos, sobre todo en la parte trasera. Los asientos delanteros disponen de buena altura hasta el techo.

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantero: Independiente de brazos transversales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasero: Eje rígido con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra Panhard.

RUEDAS

Neumáticos: 155/70 R 13. Llantas de chapa de 5 X13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 750 kg. Capacidad del depósito de combustible: 42 litros.



Opel Corsa Swing 1.2 3p MASTER EN DISEÑO

Puesto a la venta a finales del mes pasado, el recién llegado al mercado del automóvil impacta por su diseño de líneas redondeadas y futuristas. Sin embargo, el motor de 1,2 litros de cilindrada y 45 caballos de potencia, se muestra muy perezoso.

DISÑO	★★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★★

DE los tableros de diseño de Opel se ha materializado un producto de diseño distinto, que podrá gustar o no, pero que desde luego llama la atención del gran usuario. La carrocería respira aerodinámica desde cualquier lado que posemos la mirada. Sus formas son curvas y suaves, nada parecidas a las quebradas del antiguo Corsa. Las ópticas delanteras se presentan rasgadas en forma de lágrima, mientras que las traseras son ovoides. En definitiva, el nuevo Opel Corsa podría ser perfectamente el fruto de un proyecto japonés, que en los últimos años ha tomado la delantera a los occidentales, marcando un estilo propio e imponiéndose como ejemplo a imitar.

Así mismo, la innovadora carrocería del Corsa experimenta en su interior una estructura reforzada, de la que destacan unas barras dobles en los laterales de las puertas, para mayor protección de posibles impac-

tos laterales. También, en materia de seguridad, se ha dotado a este utilitario con soluciones de coches de más prestancia, como son los sensores automáticos para los cinturones que, además, son regulables en altura, tanto los delanteros como los posteriores. Estos cinturones con sensores automáticos actúan en caso de colisión de la siguiente manera. A partir de unos treinta kilómetros por hora, aproximadamente, en cuanto se produce una fuerte desaceleración, se dispara un muelle en fracciones de segundos. Por efecto de este muelle, el cinturón se recoge unos diez centímetros, con lo cual el cuerpo queda aprisionado al asiento.

Lo cierto es que, gustos a parte, la sensación que transmite el nuevo Corsa, cuando lo conducimos, es la de ser un coche sólido amparado en un buen chasis.

No obstante las dimensiones del pequeño de Opel sean reducidas, es



¡MÚSICA MAESTRO!
El cuadro de mandos incorpora un radiocasete integrado en la consola central.



PEREZOSO
El motor de 1,2 litros de cilindrada es parco en consumo, pero lento en su andadura. Para colmo los desarrollos del cambio son muy largos.



BIEN SIN MÁS
Los asientos son muy normales y resultan confortables. Disponen de un reglaje en inclinación de la banqueta.

sensiblemente mayor, aunque no lo aparente, que su antecesor. Tiene ocho centímetros más de longitud, seis a favor de la altura y el ancho, y nada menos que diez centímetros de más para la distancia entre ejes. Todo esto se traduce en mayor espacio interior y volumen de malete-

ro. Sin embargo, no todo son aplausos para el nuevo Corsa. Y es que el motor empuja francamente poco. Diez caballos menos que el antiguo, alimentación por inyección electrónica, el estar catalizado y unos desarrollos muy largos, hacen que este motor se quede corto.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.195 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 72,0 mm. Carrera: 73,4 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 45 CV (33 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 8,7 mkg (86 Nm) a 2.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Escape con convertidor catalítico. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson. Trasera: Semindependiente de brazo tirado con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS

Neumáticos: 145 R 13. Llantas de chapa de 5 X 13.

PESO Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 800 kg. Capacidad del depósito de combustible: 46 litros.



Seat Ibiza 1.3 CLX CAMBIO RADICAL

Poco tiene que ver el nuevo Ibiza con los que conocemos. Diseño renovado, base distinta y mecánica Volkswagen, configuran un coche a nivel europeo, en el que la crisis del sector ha incidido para ajustar el precio lo más posible.

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

TRES años aproximadamente ha durado el periodo de gestación del nuevo Ibiza, que empezará a comercializarse a finales de este mes. Desde el primer vistazo, nos percatamos que el sucesor no tiene nada que ver con su ancestro. El diseño de la carrocería ha sido creación del lápiz de Giorgio Giugiaro (responsable del primer Ibiza), en colaboración con el centro de diseño de Seat en Martorell. El resultado se plasma en unos rasgos redondeados, compactos, de los que resalta la cintura de talle muy alto, que le imprime un fuerte carácter.

Pero no sólo ha cambiado el envoltorio, sino también su estructura interna. La plataforma ya no es la del antiguo Fiat Ritmo, ni la mecánica es System Porsche. Toda la mecánica corre ahora a cargo de Volkswagen. Y en el caso concreto del Ibiza de esta prueba, el 1,3 litros de cilindrada, el motor se ha toma-

do del modelo Polo. Para las suspensiones, la modificación más significativa la experimenta el eje trasero. Ahora es semi-independiente y se ha prescindido de la ballesta transversal. La suspensión trasera incorpora el mismo sistema, ligeramente direccional, usado en el Passat. El mencionado mecanismo ayuda a inscribir el Ibiza en las curvas, ayudando al eje delantero a seguir la trayectoria que le marquemos. En efecto, el comportamiento del nuevo Ibiza ha mejorado mucho y no recuerda en nada al del antiguo, cuyo eje delantero adolecía de cierta tendencia a descontrolarse.

El nuevo Ibiza es europeo en todo. Así en su creación se ha hecho un esfuerzo cuantioso en materia de seguridad. Más de 2.000 millones de pesetas en investigación, en las que se incluyen sesenta pruebas de choque. El resultado es un coche que cumple de sobra las especificaciones sobre deformacio-



NOTA DE COLOR
Los relojes albergados en el salpicadero se leen sin dificultad alguna con la ayuda de la numeración y de las agujas de color naranja.



MECÁNICA PROBADA
Los motores System Porsche de los antiguos Ibiza se han sustituido por los de mecánica VW. Este es igual que el del modelo Polo.



CAMBIO ACERTADO
El nuevo Ibiza no presenta dificultad para encontrar una buena postura al volante, como ocurría con los antiguos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.272 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 72,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 55 CV (40 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 9,6 mkg (95 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Escape con convertidor catalítico. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 10 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson. Trasera: Semiindependiente con efecto direccional, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS

Neumáticos: 155 R 13. Llantas de chapa de 5 X 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 970 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

nes. Para ello se ha dotado al Ibiza con refuerzos de estructura y laterales, que, por ejemplo, permiten abrir las puertas sin dificultad, tras impactos frontales a cincuenta kilómetros por hora. También, en materia de seguridad, está previsto en el segundo semestre de este año la

venta de la opción del *airbag* para toda la gama. Hoy por hoy, las opciones brillan por su ausencia.

La ecología también se ha tenido en cuenta en la fabricación de los Ibizas '93, puesto que sus componentes son reciclables en un 96 por ciento.

Viene de la página 25

lizar al máximo el espacio interior disponible. A simple vista, este utilitario parece pequeño, pero cuando nos introducimos en él las cosas cambian. Es lo bastante desahogado para viajar sin estrecheces. Los pasajeros de la parte posterior disponen de suficiente espacio para alojar las piernas y de tres cinturones, dos de ellos de altura regulable, detalle poco corriente en la parte trasera en este tipo de automóviles. Los cinturones delanteros, también regulables en altura, presentan la peculiaridad de un dispositivo de seguridad, que, en caso de



accidente, recoge el cinturón unos diez centímetros, para que el cuerpo quede bien sujeto al asiento. Sin embargo, es el único de los tres que no dispone, en su parte posterior, ni de ventanillas de apertura en rendija, ni de cenicero.

El Seat Ibiza tampoco tiene problemas de estrecheces, y es, de los tres, el que mejores y coloristas asientos tiene. Los delanteros son duros, para no cansar demasiado, y amplios. En la parte posterior es el único que dispone de dos huecos laterales para depositar esas pequeñas cosas que nos son útiles en los viajes.

El Nissan Micra es un poco más

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	MICRA	CORSA	IBIZA
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	6,4	7,7	9,2
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	5,4	5,1	5,7
En conducción rápida	8,7	7,6	10,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	8,0	7,3	8,5
A 140 km/h de crucero	9,1	7,4	9,7
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	6,3	6,7	7,8
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	584	620	553

SONORIDAD

	MICRA	CORSA	IBIZA
Al ralentí:	45,5	49,4	49,1
A 60 km/h:	64,5	64,9	63,2
A 90 km/h:	67,8	66,7	66,6
A 120 km/h:	72,8	71,5	70,3
A 140 km/h:	74,4	75,6	74,8

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

EQUIPAMIENTO

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

PRESTACIONES

	MICRA	CORSA	IBIZA
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	144	147	151
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	19,2	21,0	19,9
1.000 m. salida parada (seg.)	36,2	39,5	37,3
0-100 km/h (seg.)	14,3	19,1	16,0
Metros recorridos	252	345	287
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,7	22,1	19,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,3	24,7	22,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	38,1	42,8	37,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,9	48,5	41,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	18,1	26,5	15,8
Metros recorridos	513	756	451
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,9	45,5	20,2
Metros recorridos	623	1.308	568

FRENOS

	MICRA	CORSA	IBIZA
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h:	18,6	20,8	19,1
A 100 km/h:	60,1	57,9	57,0
A 120 km/h:	78,2	75,1	74,1

OPCIONES

NISSAN MICRA 3P LX 1.0 16V: Pintura metalizada: 26.000 ptas. Aire acondicionado: 150.000 ptas. Paquete con elevalunas eléctricos delanteros y cierre centralizado: 46.000 ptas. **OPEL CORSA 1.2 SWING 3P:** Pintura brillante: 12.000 ptas. Pintura metalizada: 26.000 ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS: 150.000. Techo solar: 60.000 ptas. Paquete con elevalunas eléctricos, cierre centralizado y alarma antirrobo: 70.000 ptas. **SEAT IBIZA 1.3 CLX:** Techo corredizo solar: 47.500 ptas. Pintura metalizada: 20.000 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

NISSAN: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. **Red de postventa:** 640 puntos. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros. **OPEL:** General Motors España, Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **SEAT:** 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.



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



MECANICA	
1º MICRA	Este pequeño motor, que no llega al litro de cilindrada, incorpora culata de 16 válvulas. La palanca de cambios es muy precisa.
2º IBIZA	Los nuevos Ibiza sustituyeron los antiguos motores System Porsche por los de mecánica Volkswagen.
3º CORSA	Es una lástima que un coche con un excelente chasis tenga un propulsor demasiado lento. Los desarrollos del cambio son interminables.
COMPORTAMIENTO	
1º IBIZA	Con una suspensión enfocada hacia la comodidad, se mueve bien por cualquier tipo de carretera.
2º CORSA	Tiene un límite de seguridad muy alto, gracias a la rigidez del chasis. Pero se balancea en curvas por falta de barras estabilizadoras.
3º MICRA	Tiene un comportamiento anómalo en curvas debido a los rebotes, tanto del tren delantero como del trasero, que no termina de apoyar bien.
RENDIMIENTO	
1º MICRA	El pequeño motor de casi un litro de cilindrada está aprovechado al máximo y compite satisfactoriamente con 55 caballos de potencia.
2º IBIZA	El motor permite mantener una buena velocidad en llano; sin embargo, para un 1,3 litros de cilindrada alcanza poca potencia.
3º CORSA	El rendimiento de este motor es francamente mediocre, encima tiene unos desarrollos del cambio muy largos que no ayudan nada.
CONFORT	
1º IBIZA	El puesto de conducción ya no tienen nada que ver con el de los antiguos Ibiza, es cómodo y se consigue una postura correcta.
2º CORSA	Presenta el volante ligeramente desplazado con respecto al centro del asiento. El motor se oye bastante en el interior.
2º MICRA	La columna de la dirección es regulable en altura de serie. Las rejillas de ventilación resultan pequeñas.
CARROCERÍA	
1º CORSA	Presenta un excelente aprovechamiento interior que permite viajar sin estrecheces y con bastante maletero para sus medidas.
2º IBIZA	Con aproximadamente diez centímetros más de longitud que sus dos rivales, ofrece buena habitabilidad y volumen de maletero.
3º MICRA	Tiene bastante altura desde la base del asiento al techo, pero resulta estrecho y con muy poco volumen de maletero.
ECONOMIA	
1º CORSA	Tiene un precio muy aquilatado y un equipamiento que no está nada mal, incluye de serie un radiocasete integrado en la consola central.
2º MICRA	Ganador en consumo de gasolina y segundo en cuanto a precio, ofrece de serie la columna de la dirección regulable en altura.
3º IBIZA	Es el más caro, pero también el más grande de carrocería. Es crítica- ble la falta de opciones.

pequeño que los otros dos, no obstante es el que más altura de carrocería alcanza. El interior es más estrecho que el de sus rivales y, por esto, en la parte trasera se aconseja que viajen sólo dos adultos.

Para los maleteros, es obvio que sea el del Ibiza, con diez centímetros más de longitud, el más voluminoso. Aunque hay que precisar que mientras los otros dos coches albergan en sus maleteros ruedas de repuesto normales, la del Ibiza es de las llamadas de emergencia. Le sigue en capacidad del maletero, por escaso margen, el Corsa. El del Micra es diminuto, pero se aprovecha mejor porque equipa, de serie, respaldos traseros abatibles por mita-

des, con lo cual el maletero queda comunicado con una parte de las plazas traseras, mientras la otra puede ser ocupada por un pasajero. En el Ibiza los respaldos abatibles por secciones hay que comprarlos aparte, mientras que el Corsa no dispone de tal opción.

En lo referente al acceso a las plazas traseras, no es dificultoso (algo más en el Micra) en ninguno de los tres, no obstante no se desplace la banqueta del asiento delantero.

En cuanto al puesto de conducción es difícil decantarse por uno de los tres. El Micra consigue a su favor una columna de dirección regulable en altura, de serie. El asiento

del conductor del Corsa aporta, a su vez, una regulación en inclinación. Y en el Ibiza por fin se consigue una postura correcta al volante, lo que resultaba imposible en el modelo antiguo.

En el tema de los equipamientos, el Micra se presenta con un salpicadero muy pronunciado que le confiere, visto desde fuera, un aire casi espacial. Sin embargo, lo que no es futurista es la carencia del cuentarevoluciones, elemento muy necesario para preservar el motor. Lo que sí resulta cómodo en este coche es la apertura del maletero y de la trampilla del depósito de gasolina desde el interior. Entre las opciones del Micra destaca el poder adquirir el aire acondicionado, lo que no es ninguna tontería, sobre todo si vamos a hacer de él un uso urbano.

En el Corsa prepondera, dentro del equipo de serie, una radio integrada en la consola central, rematada en la parte alta por un panel informativo de la hora; de la fecha, sustituido por el dial cuando se conecta la radio; y de la temperatura exterior. De las opciones del Corsa resaltaremos el sistema antibloqueo de frenos.

En este apartado, el Ibiza se pone de manifiesto por la ausencia de

opciones, que se limita a la pintura metalizada y el techo corredizo. Del equipamiento de serie llaman la atención los relojes del tablero, de agujas color naranja que se distinguen de maravilla.

Los propulsores de los tres vehículos tienen en común un andar tranquilo. De los tres, el de mejor rendimiento es el del Nissan Micra, que con tan sólo 998 centímetros cúbicos, desarrolla 55 caballos de potencia. Pero esto no es todo, la culata incorpora cuatro válvulas por cilindro y, como ocurre con los otros dos, al estar catalizados, el sistema de alimentación es por inyección electrónica. En rendimiento es el Opel Corsa al que le toca perder. Su motor con diez caballos menos (45) que los otros dos, es bastante más lento. Además, la molición de este propulsor se agrava por la elección de unos desarrollos del cambio largos. Desarrollo que se hace interminable para la quinta velocidad, marcha que prácticamente se usa en llano y cuesta abajo.

Del motor del Ibiza hay que decir que es el que alcanza la velocidad máxima más elevada. Con todo, nos ha decepcionado un poco porque, en nuestra opinión, se puede sacar más partido de un motor de 1,3 li-

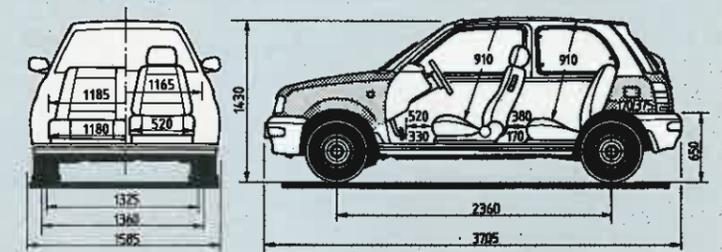
tros de cilindrada. Con respecto a los consumos, una vez más es el coche japonés el vencedor, con una media de 6,3 litros cada cien kilómetros. El Corsa, que tampoco gasta mucho, destaca por la cantidad de kilómetros que recorre con un depósito de combustible.

En lo referente al comportamiento, el Ibiza y el Corsa ponen a prueba con éxito la rigidez de sus chasis. No tienen ningún problema en jugar con las curvas, saliendo siempre airosos. El coche español, además, ofrece para su eje trasero un mecanismo de efecto levemente direccional que contribuye eficazmente a asegurar el comportamiento en pleno apoyo. La única pega para el

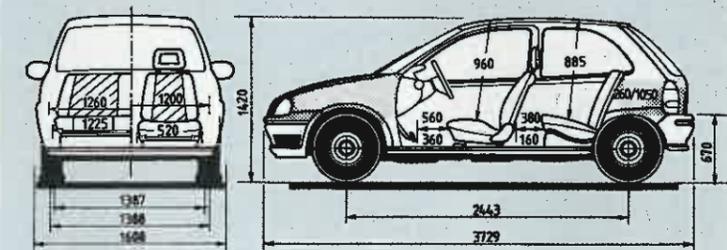
Corsa son unas suspensiones blandas, carentes de estabilizadoras, por lo que el coche se inclina si lo forzamos por zonas sinuosas. En cuanto al Micra, tiene un comportamiento que no nos termina de gustar. Quizás sea por una descompensación entre el tarado de los amortiguadores delanteros y traseros. En compensación, este coche ofrece un manejo de la palanca de cambios de lo más preciso y agradable. En definitiva, son tres utilitarios bastante bien rematados, con los que se puede viajar perfectamente, no obstante sus cualidades sean más urbanas.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo

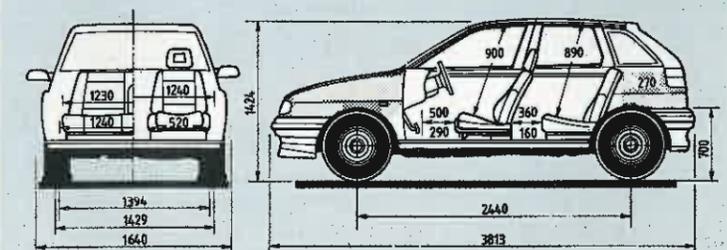
NISSAN MICRA



OPEL CORSA



SEAT IBIZA



Suzuki Samurai I y Vitara I

INYECCION ECOLOGICA

También Suzuki ha tenido que sufrir algunas modificaciones en sus modelos, debido, principalmente, a las nuevas normativas para vehículos. Así pues, los Samurai y Vitara llegan ahora dotados de motor de inyección para poder adaptar el obligado catalizador.

LAS nuevas normas anticontaminantes que entraron en vigor el 1 de enero, han traído consigo una agradable sorpresa en la gama Suzuki de vehículos todo

terreno. Tanto en el Samurai, como en el Vitara:

Para poder equiparlos con catalizador, han tenido que dotarlos de inyección electrónica. Esto se ha

traducido en una mejora de sus prestaciones y sus consumos.

Vamos a comenzar nuestra prueba por el Suzuki Samurai, un vehículo que, a pesar de las reformas que



VIRTUDES

Mejora de rendimiento
Movilidad en campo
Manejo del cambio

SUZUKI SAMURAI I

PRECIO: 1.626.079 PTAS.

Ausencia espejo derecho
Motor ruidoso
Acabado muy mejorable

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento en carretera
Mejora de prestaciones
Asientos delanteros

SUZUKI VITARA I

PRECIO: 2.122.667 PTAS.

Mal acceso a las plazas traseras
Tacto del pedal del freno
Maletero pequeño

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



DISTINTA FILOSOFÍA
Aunque comparten muchos puntos en común, el Samurai y el Vitara están ideados para distintas utilidades. El Samurai está indicado para practicar todo terreno en el más amplio sentido de la palabra. El Vitara es perfectamente utilizable en carretera.



han ido experimentando sus suspensiones para adaptarlo en la medida de lo posible a un uso sobre asfalto, donde mejor se desenvuelve es en campo a través.

En lo que a sus apartados técnicos se refiere, tan sólo ha cambiado el motor. Curiosamente, para adaptar la inyección electrónica mo-

nopunto, han recurrido a un motor de menos cilindrada: 1.298 centímetros cúbicos, contra los 1.324 de la versión con carburador. La potencia con la inyección sube hasta 69 caballos, unos cuantos caballos más que no le vienen nada mal, sobre todo circulando por carretera, donde sus prestaciones son algo

mejores. De todas formas, la mejora en este sentido no es elevada, y sigue siendo un coche poco recomendable para emprender sobre asfalto viajes de largo recorrido.

Sobre su confort de marcha no ha experimentado ningún cambio, las suspensiones no han variado y sus ejes rígidos con ballestas si-

FICHA TÉCNICA

	SAMURAI I.	VITARA I.
MOTOR		
Disposición	delantero longitudinal	delantero longitudinal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.298	1.590
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	8,9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	69 CV (51 kW)/6.000	80 CV (58 kW) / 5.400
Par máximo / r.p.m.	11,0 mkg (103 Nm) / 3.500	13,3 mkg (127 Nm) / 3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	trasera o engranable 4x4	trasera o engranable 4x4
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,1/15,2/20,8	6,86/12,8/18,1
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,7/37,3	25,0/29,0
Embrague	mecánico	mecánico
DIRECCIÓN		
Sistema	recirculación de bolas	recirculación de bolas
Vueltas de volante	3,7	3,5
Diámetro de giro (m)	10,8	9,8
FRENOS		
Delante	discos	discos
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	no	no
SUSPENSIONES		
Delantera	eje rígido	independiente
Trasera	eje rígido	eje rígido
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5,5 x 15	chapa de 5,5 x 15
Neumáticos	205/70 R 15	195 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	950	1.085
Capacidad depósito combus.	40 l.	42 l.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Suzuki Vitara Inyección: Aire acondicionado, 172.956 pesetas. Pintura metalizada, 20.540 ptas. **Suzuki Samurai Inyección:** Pintura metalizada 20.540 pesetas.

DATOS DEL COMPRADOR

SUZUKI-SANTANA. Fabricante: Santana Motor S.A. Avda. 1ª de Mayo s/nº. 23700 Linares (Jaén) Teléfono (953) 69 30 50. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 390 puntos de asistencia en toda España.

A FONDO

güen resultando muy saltarines. Para terminar de analizar el comportamiento de este modelo en carretera, hay que decir que la caja de cambios, que mantiene los mismos desarrollos que en el Samurai de 63 caballos, sigue contando con una quinta velocidad un poco larga. Prácticamente inutilizable en carreteras donde predominan las pendientes.

Donde sigue demostrando sus cualidades el pequeño Samurai es en campo a través. A su peso contenido y sus dimensiones recortadas, que le permiten desenvolverse por sitios que para otros vehículos resulta imposible, se unen las mejores prestaciones de su motor de inyección, que con algo más de potencia y de par motor le permiten sortear obstáculos con mayor faci-



INYECCIÓN VERDE
Para cumplir las normas de polución, los motores del Samurai y el Vitara han recibido una inyección electrónica. El Samurai se desenvuelve a la perfección en campo. El Vitara, además de ser un eficaz todo terreno, permite realizar largos viajes por carretera.

dad. A esto hay que sumar la ventaja añadida de un consumo menor, algo que se agradece en campo, ya que su autonomía es mayor.

Si la caja de cambios en carretera pecaba de tener unos desarrollos largos, en campo, con las marchas cortas, los desarrollos resultan muy adecuados y eficaces.

Al margen de su nuevo motor dotado de inyección, el Samurai que nos ocupa en esta ocasión no aporta nada nuevo. En su exterior la única diferencia es una nueva decoración, con adhesivos que delatan su condición mecánica. Al respecto se sigue echando de menos un espejo retrovisor en la derecha. En el interior sigue manteniendo su acabado y equipamiento muy básico. Tan sólo destacar que el cuadro de instrumentos dispone de cuentarrevolu-





ACABADO BÁSICO
El Suzuki Samurai tiene un acabado muy mejorable y un equipamiento mínimo. Esta versión con motor de inyección equipa además cuentarevoluciones.



INTERIOR CUIDADO
El Vitara siempre se ha distinguido por tener un interior bien acabado y un equipamiento de serie completo. Además los mandos son de un funcionamiento suave.

ciones. Tampoco ha cambiado el espacio disponible para los pasajeros, con sitio para cuatro ocupantes, ni su capacidad de maletero que sigue siendo mínima.

En el Suzuki Vitara, la llegada de la inyección electrónica ha supuesto también muchas ventajas. El motor ha ganado algo de potencia, ahora ofrece 80 caballos, que se traducen

en una mejora de prestaciones, con una velocidad máxima cercana a los 150 kilómetros por hora. Esto permite afrontar viajes largos manteniendo una buena velocidad de cruce. Al igual que el Samurai, salvo la inyección del motor, el resto de apartados mecánicos no han variado. De esta forma, el Vitara sigue manteniendo tal cual sus sus-

CONSUMOS



Datos en l/100 km.	SAMURAI	VITARA
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	9,6	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	8,8	8,2
En conducción T.T.	13,2	14,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	12,2	10,8
A 140 km/h de cruce	-	-
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,6	8,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	416	471

PRESTACIONES



	SAMURAI	VITARA
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	129,0	148,4
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	20,3	19,7
1.000 m. salida parada (seg.)	39,1	37,7
0-100 km/h (seg.)	18,0	16,1
Metros recorridos	334	295
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,1	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,4	20,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,6	37,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,7	40,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	31,4	19,1
Metros recorridos	929	549
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	46,0	21,6
Metros recorridos	1.343	617

SONORIDAD



	SAMURAI	VITARA
Al ralentí	52,5	49,1
A 60 km/h	71,6	69,1
A 90 km/h	76,3	74,3
A 120 km/h	80,8	78,8
A 140 km/h	-	82,2
A tope	84,3	85,9

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

FRENOS



	SAMURAI	VITARA
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	16,3	19,9
A 100 km/h	54,9	57,8
A 120 km/h	-	83,2

pensiones, que ofrecen un buen confort de marcha, tanto en carretera como en campo, además con un comportamiento noble. Sus dimensiones recortadas le convierten en un vehículo muy efectivo en campo, y si a esto sumamos en esta versión el diferencial autoblocante con que está dotado, tenemos además un coche tremendamente divertido



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 1.6 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 te ayudan a elegir el mejor modelo.

SITIO PARA CUATRO
El Suzuki Samurai ofrece en su interior sitio para cuatro pasajeros. Lo peor es su acceso a las plazas traseras que sólo se puede efectuar por el asiento delantero de la derecha. Un inconveniente que tendrán que sufrir los pasajeros de las plazas traseras es el paso de rueda.



ASIENTOS BIEN DISEÑADOS
En el interior del Suzuki Vitara hay que resaltar el diseño de los asientos delanteros con un buen diseño y una magnífica sujeción lateral. Al igual que en el Samurai, el acceso a las plazas traseras es malo.



A FONDO

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El Vitara tiene un buen acabado, con un interior muy cuidado. Su equipamiento no tiene nada que olvidar al de un turismo de su tamaño.

▲ En el Samurai hay que agradecer que le hayan equipado con cuentarrevoluciones.

EN CONTRA

▼ El Samurai tiene un acabado muy mejorable, pero eso no es excusa para no equiparlo en el exterior con un espejo retrovisor en la derecha. Sobre todo teniendo en cuenta que se desenvuelve durante muchos kilómetros en ciudad.

a la par que eficaz. Lo peor es su sistema de frenos, con un tacto esponjoso que da la sensación de no frenar.

La dirección sigue manteniendo la precisión y buen tacto de que hacía gala la motorización con carburador. Por su parte, la caja de cambios sigue siendo de un manejo suave y con unos desarrollos finales un poco largos, que en carretera le penalizan a la hora de realizar adelantamientos, pero que en campo, circulando con las velocidades cortas, ofrecen unos desarrollos muy acertados, sin necesidad de estar parando a cambiar continuamente de largas a cortas.

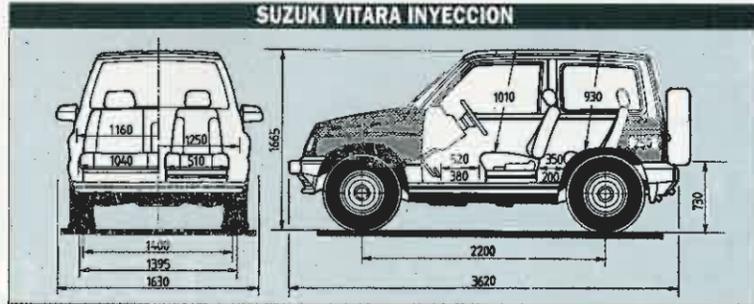
En el exterior y en el interior nada ha cambiado con respecto a la versión de carburador. La carrocería mantiene su línea atractiva y juvenil y el habitáculo sigue manteniendo su cuidado acabado y completo equipamiento de serie. Aquí hay que destacar los asientos delanteros,

con un magnífico diseño y una excelente sujeción lateral. Lo peor es el acceso a las plazas traseras, muy incómodo. Por lo que respecta a su espacio interior, se pueden acomodar cuatro pasajeros, siempre que no lleven mucho equipaje, ya que la capacidad de carga del maletero es reducida.

Con la llegada de la inyección electrónica al Samurai y el Vitara, estos coches refuerzan su virtudes, a una menor emisión de elementos contaminantes, algo muy importante en unos vehículos que están ideados para desenvolverse en el campo, entre la naturaleza, hay que sumar unas prestaciones mejores y unos consumos más ajustados. El Samurai resulta mucho más eficaz en campo a través, mientras que el Vitara además, sale también fortalecido en su condición rutera sobre asfalto.

Manuel Madrid

Fotos: José Robledo



Nuevo scooter BW'S La hemos hecho gorda.



Esta moto es algo grande. Aquí tienes los 65 cc más divertidos en todos los terrenos. Fíjate en su aspecto, sus grandes ruedas, su doble faro... es el BW'S algo muy especial. Como tú.

YAMAHA



CASCOS YAMAHA
A LA CABEZA POR SEGURIDAD

FUERA DE SERIE

Lamborghini Diablo VT

LA POTENCIA DEL EQUILIBRIO



En el pasado Salón de Ginebra se dio a conocer el Lamborghini Diablo VT, cuya principal característica es su sistema de tracción a las cuatro ruedas, además de frenos mejorados, suspensión electrónica y dirección asistida. Su comportamiento roza la perfección.

A 120 kilómetros por hora según el velocímetro, la curva se cierra más de lo que parecía. Mi mano izquierda empuja el volante hacia la derecha y el coche sigue la trayectoria sin la más mínima queja. Entre tanto, mi mano dere-



cha sigue sobre la palanca de cambios, preparada para pasar rápidamente de segunda a tercera a la salida de la curva. Todo aquél que haya conducido alguna vez un Diablo se preguntará si lo contado anteriormente es posible, pero hay que decirles que el pasado 4 de marzo, cuando el Salón de Ginebra abrió sus puertas, comenzó una nueva era en la historia de esta marca de vehículos deportivos.

En esta época de modelos de cuatro ruedas motrices el Diablo VT pide pista. Estas dos letras resultan tan modestas como las modificaciones exteriores de este coche. Sólo los verdaderos profesionales son capaces de reconocer que se trata de la nueva versión cuando ven este coche, ya que la excitante línea

creada por Ghandini ha sido modificada únicamente en dos detalles. El *spoiler* frontal está ahora equipado con dos grandes entradas debajo de los faros principales, para llevar aire fresco hasta los nuevos frenos y los faldones laterales disponen también de entradas de aire de mayor tamaño a causa de los radiadores de aceite también mayores.

Todo el resto de la carrocería es idéntico a la del Diablo normal, aparte del color. La nueva pintura es una mezcla entre *rosso-corsa* y naranja. Estoy seguro de que este nuevo tono tendrá tanto éxito como el amarillo brillante del primer Diablo presentado a la prensa. También en el interior hay novedades en el Diablo. Como muchos clientes no estaban contentos con el alto table-

ro de instrumentos de la versión anterior, decidieron utilizar una versión más baja, como la presentada en el Diablo Roadster. Pero el cambio más importante se puede ver en el centro de la consola: al lado del cenicero se ha situado un pequeño tablero de control para la nueva suspensión activa, especialmente desarrollada para el VT.

Pero quizá, deberíamos hablar primero del sistema de tracción a las cuatro ruedas. Se ha realizado un gran esfuerzo para dejarlo listo para la producción: unas 1.500 piezas, sobre un total de las 6.000 del coche, han sido desarrolladas de nuevo, rediseñadas o modificadas.

Esto no se ha llevado a cabo únicamente para que este exótico modelo resulte aún más fascinante.

Según Sandro Munari, relaciones públicas de Lamborghini, el objetivo último era otro: «queríamos mejorar, especialmente sobre carreteras mojadas, el ya de por sí sobresaliente comportamiento del Diablo y también aumentar la seguridad en conducción al límite, sin perjudicar en exceso la comodidad».

Vayamos, por tanto, de nuevo hacia el pequeño panel de control de la suspensión situado en el centro de la consola. En él, el conductor puede elegir entre cuatro tarados de la dureza de los amortiguadores o también puede confiar en el ajuste automático que depende de la velocidad del coche. Porsche presentó un sistema parecido, hace ya varios años, en el 959, pero no era tan perfecto como el de este Diablo.

Comenzando en el nivel 1, con un ajuste muy cómodo, la suspensión del VT se va endureciendo progresivamente al aumentar la velocidad, sin que el conductor llegue a sentir estos cambios. La suspensión se va endureciendo o ablandando, suavemente, al acelerar o decelerar. La maravillosa experiencia con este sistema automático es que uno no nota sus variaciones salvo si actúa sobre él manualmente. Uno puede apreciar lo duro que está ajustado el coche a alta velocidad cuando aprieta el interruptor del nivel 4 a 50 kilómetros por hora. En ese momento, se puede sentir cada pequeña irregularidad del asfalto en el cuerpo, lo que incita a volver inmediatamente a la posición «Automático». En cualquier caso, el sistema

electrónico no permite conducir en el nivel más suave a alta velocidad: En caso de que así se le indique, vuelve por sí solo a la posición automática y endurece la suspensión.

Quizá esto pueda sonar a un artificio técnico muy sofisticado, pero la experiencia de conducción lleva hasta otro nivel a la estabilidad del mundo de los supercoches. El comportamiento es absolutamente sorprendente y, como contaba anteriormente, este coche se puede conducir con sólo una mano sobre el volante, algo absolutamente impensable anteriormente.

Esto, por supuesto, no es únicamente mérito del chasis: el Diablo de cuatro ruedas motrices está equipado con dirección asistida, circunstancia que varía de tal modo

IGUALES
En la vista lateral resulta francamente difícil reconocer el Diablo VT. Las entradas de aire del faldón son algo mayores en el modelo de 4 ruedas motrices.



CAMBIOS DE INTERIOR

Al igual que en el Diablo Roadster, la instrumentación se ha ubicado en un plano menos elevado. El pequeño panel para controlar la suspensión va situado en la consola central. El propulsor no ha recibido ninguna modificación.



las sensaciones del coche que parece como si éste pesara 500 kilogramos menos. La nueva dirección es muy directa, pero facilita mucho la convivencia diaria con el Diablo. Naturalmente, está ajustada para requerir mayor esfuerzo por parte del conductor cuando se incrementa la velocidad, pero por supuesto no se necesita aplicar esa enorme fuerza sobre el volante, en cada curva, que requería el Diablo de dos ruedas motrices sin asistencia.

Pero lo anterior es una cuestión accesoria. Lo principal del nuevo Diablo está representado por sus siglas: VT (Viscous Traction). Este sistema está basado en la relación entre agarre y par transferido por el motor. Cuando las ruedas posteriores comienzan a patinar, el "par sobrante" es inmediatamente enviado hacia el eje delantero. El sistema resulta simple, fiable y funcional y no puede ser manipulado por el conductor. No hay palancas o sistemas de bloqueo manual que puedan ser accionados desde el interior.

ACOPLAMIENTO VISCOSO

El elemento fundamental de este sistema es el diferencial viscoso que ha sido integrado directamente sobre el árbol de transmisión. Es similar a un embrague viscoso, que distribuye el par ofrecido por el motor hacia el eje delantero cuando resulta necesario. En caso extremo, aproximadamente el 45 por ciento de dicho par motor puede derivarse hacia el eje delantero. Normalmente, el Diablo VT entrega toda la potencia sobre el eje trasero, en tanto que el eje delantero sólo se activa por el embrague viscoso cuando el coche pierde tracción posterior.

El resultado de ello no ofrece sólo mejor tracción, sino también mejor estabilidad. Mientras que el Diablo convencional es subvirador a la entrada de las curvas, pasando a sobrevirador a la salida en cuanto se pisa sobre el acelerador, el éxito del VT es su comportamiento neutro. Sigue exactamente cada indicación del pequeño volante de piel y se puede pisar el pedal derecho hasta el fondo, muy pronto, a la salida de la curva. La estabilidad en recta también ha sido mejorada y, especialmente, el comportamiento en las frenadas bruscas a alta velocidad es mucho mejor que nunca.

AHORA PARA TENER UN DEPORTIVO AHÓRRATE LAS 16V, LOS ALERONES, Y EL TURBO.

NUEVO P 200 CHRONO.

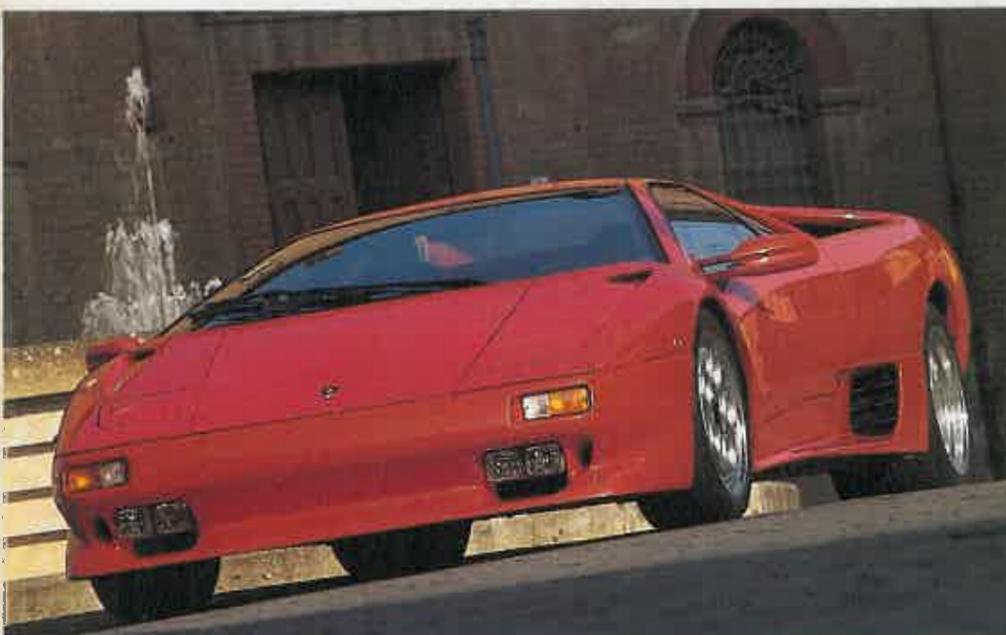


PIRELLI

SIENTE LA CONDUCCIÓN.



DISTINGUIDO
Para diferenciar el Lamborghini Diablo VT de su hermano de dos ruedas motrices, se cuenta con el anagrama trasero, situado junto al piloto posterior de marcha atrás. También en el spoiler frontal se encuentran pistas para distinguirlos: bajo los faros están situadas dos grandes entradas de aire para refrigerar los frenos.



Aunque de momento no se ofrece con ABS, los frenos mismos han sido mejorados gracias a unas nuevas mordazas de aluminio y a la mejor refrigeración de los delanteros a causa de las entradas de aire añadidas en el spoiler frontal. Los resultados son impresionantes: la resistencia al calentamiento es soberbia, sin que desfallezcan a pesar de constantes frenadas a velocidades superiores a 240 km/h y de su elevado peso.

MISMO MOTOR

Por su parte, el propulsor no ha recibido cambios, pero ha sido recubierto con una capa de fibra de carbono, que mejora su aspecto y reduce la sonoridad. Los 12 cilindros y sus 492 caballos de potencia ofrecen prestaciones exuberantes: 4,09 segundos de 0 a 100 km/h y 20,70 segundos para el kilómetro con salida parada, según anuncia el fabricante. La velocidad máxima, es de 325 km/h, la misma que en el Diablo convencional. Por desgracia, nosotros no pudimos comprobarlo, pero esas cifras no parecen producto de ensoñaciones. El despegue al acelerar se produce sin que las ruedas patinen. En primera se alcanzan 97 km/h, si con ella se superaran los 100 km/h, el tiempo de 0 a 100 km/h aun se reduciría tres o cuatro décimas más, debido a que el paso entre primera y segunda resulta lento. Entre las otras relaciones, la caja funciona con rapidez y exactitud.

Las épocas de pérdida de motricidad están ya superadas: los Pirelli P Zero de 335 mm del eje trasero están bien complementados por los de 235/40 x 17 del eje delantero, que siguen montados en las mismas llantas de tres piezas fabricadas por OZ-Racing.

Todo ello hace del Lamborghini Diablo VT el mejor coche construido por esta marca. La idea es perfecta y su estabilidad y prestaciones mejores que en cualquier otro modelo deportivo italiano que yo haya nunca conducido. Por ello, conviene gastarse un 10 por ciento más y adquirir el VT en detrimento del Diablo convencional. Por ese precio, se puede tener el mejor modelo exótico que se pueda encontrar en el mercado por el momento.

Hans Jurgen Tucherer

**VD. ELIGE EL COLOR...
DE SU MANERA DE CONDUCIR.**



Pilot: la nueva generación Michelin en la gama alta, concebida para que Vd. elija sus neumáticos según su manera de conducir.



Pilot CX

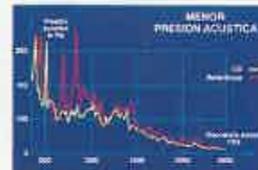
PARA UNA CONDUCCIÓN ESPECIALMENTE CÓMODA Y SILENCIOSA

Vd. ha elegido un coche muy cómodo, de gran clase. Lógicamente no desea que las irregularidades del suelo y otros ruidos del vehículo perturben su tranquilidad mientras conduce. MICHELIN Pilot CX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.

Máximo confort físico y acústico.

Transmisión de vibraciones **-28%***

Ruido interior **-31%***



* Comparación entre el Pilot CX (225/60ZR-15) y el prestigioso MXM (misma dimensión). Potencia acústica disminuida 1,6 dBA.



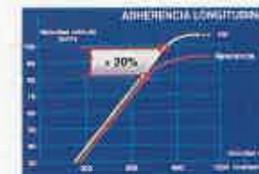
Pilot HX

PARA UNA CONDUCCIÓN EQUILIBRADA ENTRE EL CONFORT, LA SEGURIDAD Y LOS LARGOS RECORRIDOS A MEDIAS ELEVADAS

Vd. conduce su coche, potente, rápido y confortable, durante largas etapas. Precisión en los adelantamientos, fiabilidad en cualquier circunstancia, especialmente en mojado... éstas son algunas de las cualidades que exige a los neumáticos.

MICHELIN Pilot HX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.

EL PILOT HX retrasa el límite de acuaplaning en línea recta en un **20%***



* Pilot HX (235/50 ZR 16) comparado con el famoso TRX (245/50 ZR 415)



Pilot SX

PARA UNA CONDUCCIÓN RÁPIDA, TÉCNICA Y PRECISA

Su coche, de carácter marcadamente deportivo, le aporta emoción. Vd. disfruta definiendo la mejor trazada, el cambio al régimen preciso, la frenada exacta. Más que conducir, Vd. pilota su coche.

MICHELIN Pilot SX es el primer neumático concebido para responder a esa exigencia.



El PILOT SX se homologó en el **76%** de los vehículos deportivos europeos en 1992.

Pilot MICHELIN



Louis Schweitzer, presidente de Renault

EUROPA NO SE VA A SUICIDAR

Tal y como lo había querido su antecesor en el cargo, Raymond Lévy, el pasado mes de mayo de 1992 le sucedía Louis Schweitzer. Aunque se ve diferente de aquél (Lévy tenía preparación de ingeniero mientras que él es un financiero), sin embargo sigue la misma política que había iniciado Georges Besse y que había sido continuada por Raymond Lévy. Considera que no hay tanta diferencia entre el alto funcionario próximo a la política que ha sido y el empresario que es ahora aunque, a diferencia de un funcionario, el mercado juzga a los empresarios y lo hace a muy largo plazo. Un empresario es también responsable de miles de personas que trabajan en la empresa. Por eso Louis Schweitzer reconoce que, habiéndose hecho cargo de esta nueva responsabilidad antes de cumplir los cincuenta años, no le disgustaría nada conservar el puesto durante un largo periodo de tiempo.

Al comienzo de esta entrevista, una de las primeras que concede tras alcanzar la cabeza de Renault, Schweitzer confiesa haber aprendido «muchas cosas» de Raymond Lévy al haber sido su más cercano colaborador durante 5 años. «De él he aprendido el rigor, la búsqueda de la calidad, el respe-

to al cliente, la moral y qué cosas son, en verdad, factores del éxito».

¿Qué podría cambiar?

«Nada de lo fundamental. Nuestra política no ha ido tan mal y yo también he puesto mi grano de arena. Ahora bien, cada uno tiene su propia personalidad. Creo que hay dos puntos en los que todavía se puede

COCHE NUEVO
El Twingo no es un Clio pequeño, es un coche totalmente nuevo con buen equipamiento y calidad.

avanzar: el producto -donde Renault debe seguir aportando cosas que sus competidores no tienen-, una gama fuerte, joven e innovadora y, luego, hay que manejar las grandes empresas como la nuestra igual que las más pequeñas, cuidando las relaciones humanas y propiciando mayor motivación, mayor capacidad de cambio y agilidad. En fin, proveerse de las estructuras que facilitan el trabajo en grupo y la movilidad de todas las competencias».

¿Qué sigue sin gustarle?

«El día que no vea posibilidad de progreso en Renault, ese día habrá que sustituirme. No me siento acomplejado ante mis competidores cuando veo lo que hemos hecho y dónde estamos. Nuestra calidad es la mejor de Europa, nuestros resultados financieros significativos, y ganamos cuotas de mercado. Si tenemos buenos resultados es que hacemos bien algunas cosas».

¿Cuáles son sus prioridades?

«La primera de todas, la calidad. En un mercado abierto ningún cliente aceptaría un mal producto».

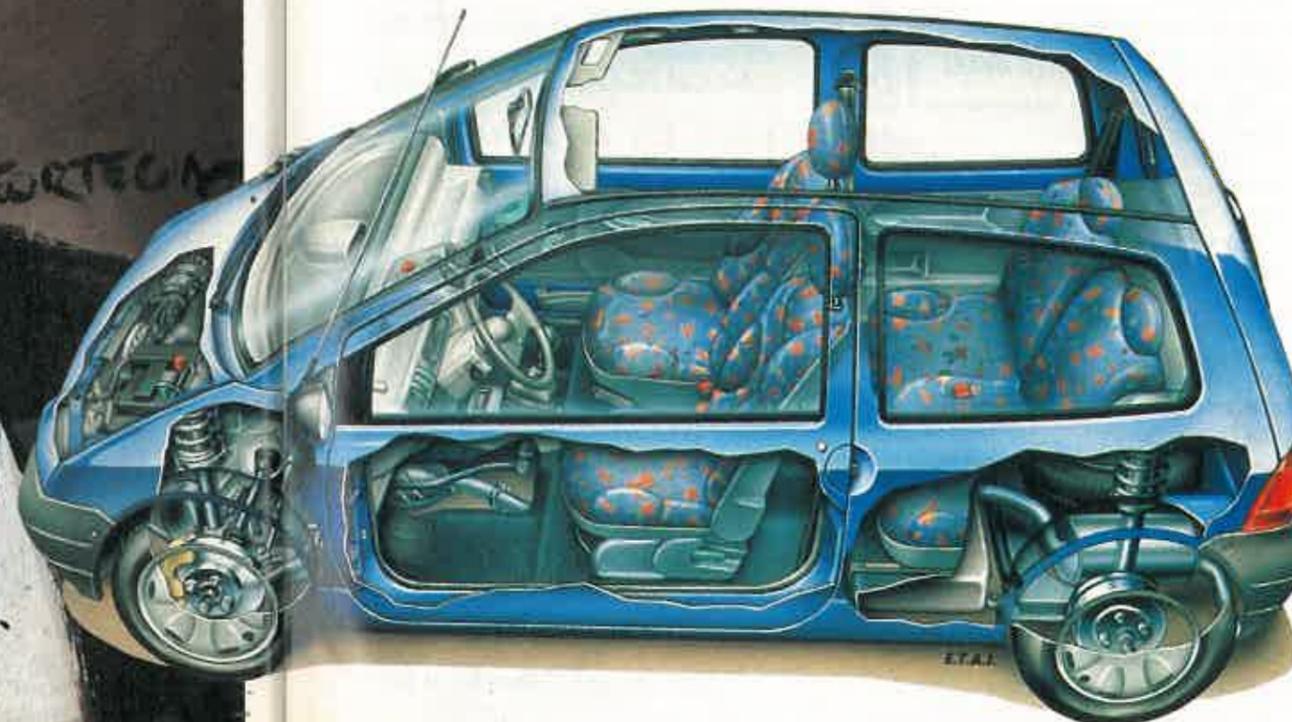
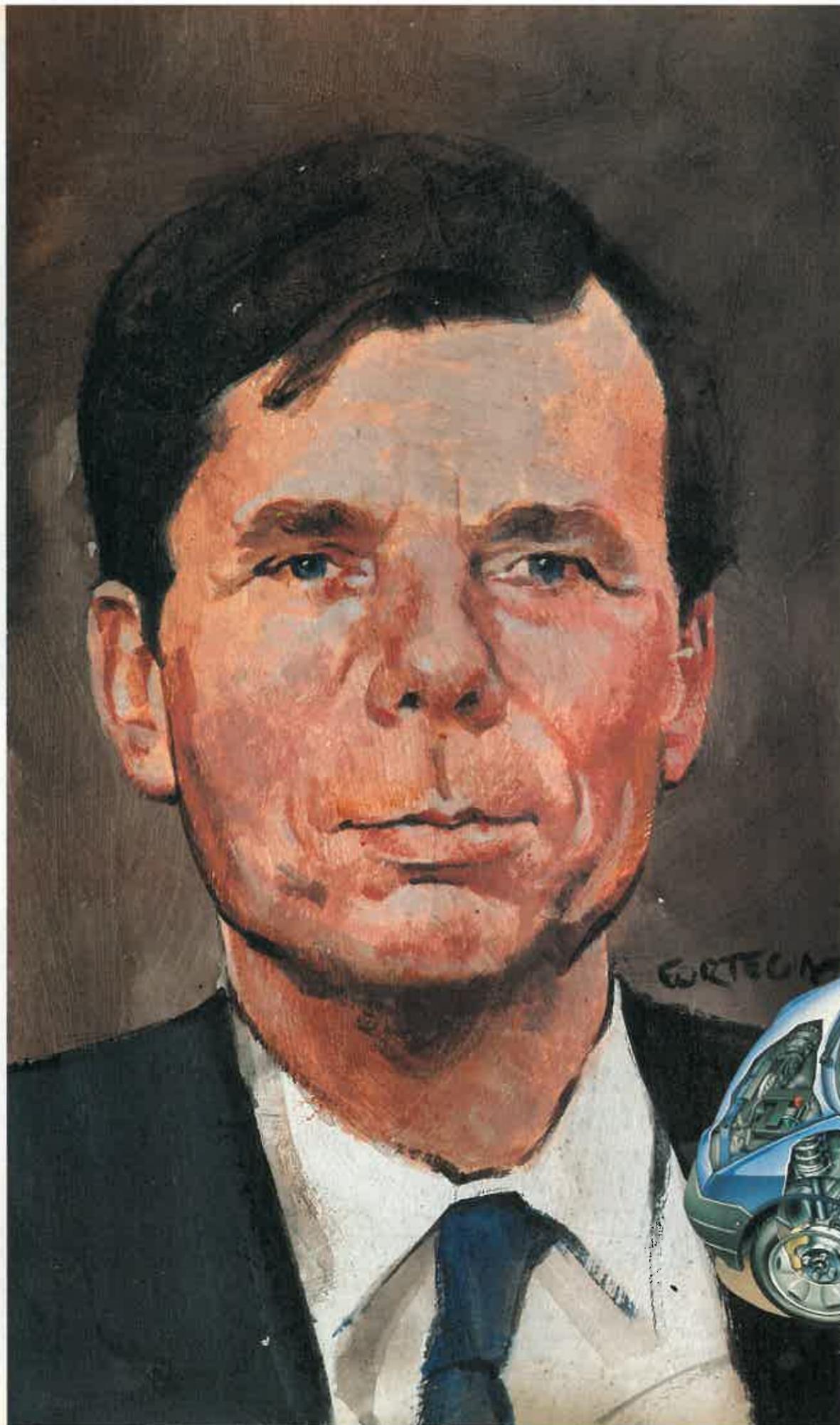
Todo el mundo dice lo mismo.

«Sí, pero Renault tiene más empeño que otros y empezó antes».

¿Qué otras prioridades?

«Unos costes razonables. Después unos productos que aporten más en cuanto a innovación y dise-

FINANCIERO
Schweitzer, nuevo presidente de Renault, va a seguir la misma política de Lévy a pesar de no ser un ingeniero.



E L H O M B R E

LUIS Schweitzer tiene 50 años y es presidente director general de Renault. Jurista y financiero ocupa cargos como alto funcionario hasta que, en 1981, se convierte en director del gabinete de Laurent Fabius, primer ministro francés. En 1986 entra en Renault, donde desempeña, uno tras otro, cargos en planificación, control de gestión y finanzas. Director general adjunto (septiembre de 1989), director general (diciembre de 1990) y presidente director general en mayo de 1992.



ño para que se diga: «Menos mal que Renault está ahí».

¿Qué consecuencias tendrá la llegada de los japoneses?

«Ha tenido un efecto positivo puesto que ha obligado a todos a progresar. El acuerdo de Bruselas es un compromiso razonable en cuanto que sustituye un sistema de protección por otro abierto y se produce junto con una Europa que se unifica y que sufre. En lo que yo capto de este acuerdo, también se evita la irrupción masiva debida a los «transplantes». En cualquier caso, creo que dicho acuerdo se aplicará de la mejor manera. Europa no va a suicidarse».

Los japoneses hacen otra lectura del acuerdo... Dicho esto, ¿qué nivel alcanzarán en el futuro los japoneses?

«Esto es algo que yo me planteo y que me preocupa. Estarán en el 15-16 por ciento en el año 2000. Hay que recordar que los americanos de Europa hacen más del 20 por ciento. Lógicamente, los japoneses -que son más numerosos- deberían hacer más. Si los europeos son buenos, los japoneses tendrán menos del 30 por ciento».

Sus rivales opinan que los fabricantes más amenazados son los que hoy se benefician de grandes protecciones, es decir, los latinos.

«Esa es la razón por la cual hemos hecho hincapié en nuestra política de europeización. Desde ahora tenemos una mayor presencia en

los mercados en los que también están los japoneses».

Los japoneses, oficialmente limitados al 3 por ciento en el mercado francés, ya están en el 4,5 gracias a sus transplantes, y lo harán todavía mucho mejor.

«Llegarán un día al 15 por ciento, pero esta subida será gradual. Mi problema no es ocuparme de los japoneses sino de mi propio progreso. No se trata de quejarse sino de intentar ser los mejores. No deseo oponerme a los japoneses sino combatirlos».

¿Cree que es posible?

«Sí, lo hicimos en Fórmula 1, sin protección».

¿No tiene miedo a retroceder en cuanto a la exportación?

«Nuestra estrategia consiste en desarrollarnos en el mercado europeo, con una gama todavía mejor».

Sin embargo, son menos europeos que otros.

«No. Producimos en Francia, España, Bélgica, Portugal y Eslovenia. Si produjésemos en Alemania tendríamos problemas de costes».

Tienen poca presencia en la antigua Europa del Este.

«Porque es difícil ver claro allí. Estoy convencido que Europa del Este será nuestra nueva frontera...».

¿No será demasiado tarde?

«No lo creo. Iremos, pero con prudencia».

Se habla mucho sobre la evolución de su accionariado.

«Nuestra alianza con Volvo, irre-

versible, puede sufrir una evolución como ya lo habíamos dicho hace tiempo. Nuestro principal accionista es el Estado. Como en toda empresa privada, cumple con su obligación cuando las cosas van mal, y nosotros le damos dividendos cuando van bien; lo que ocurre desde 1987. Por otro lado, estamos dispuestos a luchar en igualdad de condiciones frente a todos nuestros rivales. Dicho esto, nuestro principal accionista, un poco sospechoso porque es el Estado, no tiene las manos libres en la Europa actual».

En todo caso sería necesaria otra ley para que nuevos accionistas pudieran tener entrada en lo que respecta al capital.

«Exactamente»

Podría suceder. ¿Lo desea?

«Está en la naturaleza de las cosas».

¿Tiene Volvo futuro?

«Sí, sin dudarlo. En primer lugar en el sector del camión, que supone poco más de la mitad de su volumen de negocios. RVI y Volvo luchan juntos por la primera plaza contra Daimler Benz. En el sector automovilístico, Volvo se beneficia desde hace mucho tiempo de la renta americana. Este periodo de facilidad, durante el que la empresa se ha dejado ir un poco, ha terminado. Además, los mercados en los

ES PREOCUPANTE EL NIVEL QUE ALCANZARAN LOS JAPONESES EN EL AÑO 2000. SERA DE UN 15 POR CIENTO.

que Volvo es fuerte -Estados Unidos, Gran Bretaña y Suecia, donde la matriculaciones han bajado en conjunto la mitad- están con una profunda depresión. En fin, hay que tener en cuenta que Volvo tiene un excelente fondo técnico».

¿Por qué comprar un Volvo en lugar de un Safrane?

«No voy a hablar mal del Safrane, pero es evidente que los Volvo se encuentran en todas partes y que se benefician de una imagen de seguridad y durabilidad».

¿No se vende siempre la seguridad? ¿No está convencido el públi-

Qué triste es saber que en Somalia la vida vale un café

Dr. Josep Vargas desde Mogadiscio, Somalia.

La sequía más terrible del siglo asola esta ya pobre región de la tierra, abandonada de todos, y los niños y los ancianos mueren de sed.

Lloro de impotencia, lloro de rabia, porque con tan poco haríamos tanto...

La sequía no ha hecho más que agravar la miseria de un pueblo que sufre guerras tribales, crueles, insensatas; hambre endémica porque su agricultura está destruida; epidemias de cólera, difteria, y donde incluso una gripe es mortal.

En este país, como en toda Africa Austral, las ayudas internacionales, aunque importantes, no son suficientes. Sus habitantes reciben la aportación alimenticia más baja del mundo. Apenas 400 gramos diarios, básicamente maíz. Con la sequía más espantosa que pueda imaginarse, un vaso de agua es el bien más preciado que poseen, y por lo general está infestada...

En Mogadiscio como en cualquier población somalí, veo a la gente morir sin siquiera quejarse. La sequía ha secado incluso las lágrimas.

¿Por qué los europeos somos tan indiferentes al terrible destino de millones de personas, para las que incluso un suero es la diferencia entre vivir o morir?

Los Médicos Sin Fronteras estamos aquí, voluntariamente, tratando de ayudar con todas nuestras fuerzas a salvar vidas. No tenemos suficientes medios. Nos faltan medicamentos, alimentos; nos faltan medios para adquirir sueros, material de hospital, ropa, equipos de desinfección.

Las mujeres, hombres y niños que aquí sobreviven apenas, nunca comprenderán que en otras regiones del mundo se vive en la abundancia, que el agua que ellos no tienen para vivir se despilfarra en fuentes, piscinas y duchas diarias.

La vida de un somalí vale lo que un café en Europa. Con lo que gastamos en tomar una simple taza diaria, conseguimos salvar una vida: con 2.400 pts. al mes (un café diario al precio de 80



Foto Salgado

pts. en cualquier bar), tenemos para evitar que uno de los 4 Jinetes del Apocalipsis se lleve un niño, un joven, cuya fatalidad le ha hecho nacer en Africa Austral en lugar de una región europea. ¿Por qué no comparte un poco de su suerte con ellos?

NOTA.-Médicos Sin Fronteras es una organización totalmente altruista, formada por médicos, enfermeras y enfermeros y profesionales especializados que trabajan voluntaria y desinteresadamente para salvar vidas y ayudar a los pueblos más necesitados. Recientemente le fue otorgado el Premio «Príncipe de Asturias» de la Concordia en reconocimiento a su labor humanitaria.

¿Puede gastar lo mismo en salvar una vida que en tomarse un café? Entonces ponga su nombre en este cupón. Por favor.

Si deseo ayudar a salvar la vida de un niño somalí.

Mi aportación será el equivalente a:

- 1 café diario (2.400 pts.)
- 2 cafés diarios (4.800 pts.)
- 3 cafés diarios (9.600 pts.)
- ...cafés diarios ... pts.

y con una periodicidad:

- Mensual
- Trimestral
- Anual
- Donación única

Nombre y Apellidos _____

Domicilio _____

Población _____ C.P. _____

Tel. _____

DOMICILIACION DE RECIBOS EN BANCO O CAJA
Señor director, le ruego atienda, con cargo a mi cuenta/libreta, los recibos que presentará "Médicos Sin Fronteras".

Banco/Caja _____

Dirección de la Agencia _____ Of. N.º _____

Cuenta/Libreta N.º _____ Firma del titular _____

Titular _____

Recorte y envíelo a: MEDICOS SIN FRONTERAS
Avenida del Portal de l'Angel, 1, 1º - 08002 Barcelona
Tels. Barcelona (93) 412 52 52 - Madrid (91) 571 15 60



co de que todos los fabricantes ofrecen seguridad?

«Basta con ver la publicidad de unos y otros para pensar que la seguridad es siempre un factor comercial de primer orden».

Todavía hay quien sigue sugiriendo la fusión Renault-PSA.

«Eso es una idiotez. En principio porque PSA ha apostado audazmente por reagrupar dos marcas, Peugeot y Citroën, bajo el mismo paraguas. Tres marcas sería una locura. Además, semejante fusión sería desastrosa para el automóvil francés. Contentémonos con la cooperación técnica entre Renault y PSA».

¿Y si no existiera Citroën?

«Dudo que sea esa la estrategia del señor Calvet».

Ustedes se alegran de anunciar el avance experimentado en el mercado francés, mientras que el

debe costar lo mismo que un Porsche. Está bien tener un cabriolet en la gama, como hacemos nosotros, pero no hace falta más».

Se ha comentado que Matra les echaba en cara haber aplicado su concepto Espace al Twingo.

«Ya le he dicho que una gran empresa tiene que tener la eficacia de una pequeña. Desde este punto de vista, la colaboración Renault-Matra es y será buena. Ahora bien, un concepto no pertenece a nadie, por todas partes se ven monocuerpos».

1.250 Twingo al día, 800 en Francia y 450 en España. ¿En qué proporción se comerá al Clio?

«No lo sabemos y sólo hacemos conjeturas, por otro lado conservadoras. Pero tenemos flexibilidad -el Twingo se montará en las mismas cadenas que el Clio- para responder a todo tipo de demanda. El Twingo

pequeño Clio, será un coche diferente. Por su parte, el Peugeot 106 es un pequeño 205, como los Fiat Cinquecento son pequeños Uno».

En el pasado, los coches totalmente diferentes han conocido con frecuencia problemas comerciales.

«Estos coches, como el R-4, el R-16 o el Espace se colocan más lentamente, pero también duran más tiempo. El Twingo va a vivir mucho tiempo, pero además tiene otra ventaja: emociona».

¿Quién lo comprará?

«Ha entusiasmado a los jóvenes que lo han probado, gusta a la mujer y a los hombres inconformistas».

¿Cómo será el automóvil dentro de veinte años?

«La seguridad y la protección del medio ambiente tendrán más importancia todavía. El coche también estará más diversificado según el uso

LA EMPRESA

RENAULT. Producción 1991: 1.848.000 vehículos (de ellos 57.000 industriales, incluidos los Mack). Exportaciones 1991: 63,3 por ciento de la producción. Cifra de negocios 1991: 166 mil millones de francos (3,5 billones de pesetas). El 70,6 por ciento en el automóvil y el 15,7 por ciento en vehículos industriales. Beneficios 1991 (después de impuestos): 3,08 mil millones de francos (65 mil millones de pesetas). Deuda: 16,6 por ciento de la cifra de negocios en 1990, 9,4 por ciento en 1991. Empleados: 147.000 personas, de ellas 63.000 en Francia.



NUEVA GENERACIÓN
Louis Schweitzer -derecha- es el sustituto de Lévy. Uno de los objetivos del nuevo presidente es humanizar la empresa.

grupo PSA habla sobre todo de su progreso en Europa.

«El año pasado fue al contrario».

Calvet y Lévy no se hablaban. Sin embargo, usted suele verse con el presidente de PSA.

«Nos vemos una vez al mes, de manera totalmente institucional».

¿Durará eso?

«Espero que sí».

Un día le ofreció unirsele.

«Es cierto que ocurrió tras la muerte de Besse».

¿Van a tener una política de «nichos»?

«Quiero una gama fuerte, joven, innovadora. No quiero coches de los que se producen diez o veinte unidades al día».

Lo que condenaría al Alpine...

«Veo un mal futuro para los coches deportivos en Europa, sobre todo si un Alpine, incluso mejorado,

es un producto totalmente nuevo que esperamos triunfe. Nuestra previsión es reducir unas 300 unidades/día en la producción del Clio».

El Twingo será caro, alrededor de 1.100.000 pesetas...

«El Twingo no será, en absoluto, un sub-coche, pobre y sin accesorios. De entrada lo ofrecemos con dos opciones, techo practicable y aire acondicionado. Como supondrá, otras versiones, como el automático, vendrán después».

¿No saldría más barato si lo hubiesen podido fabricar en Skoda?

«No, porque lo esencial de la producción se hubiera hecho en cualquier caso en Francia».

Será de producción más barata que el Clio...

«Depende de la versión. Un 10 por ciento menos respecto a un Clio bajo de gama. El Twingo no será un

que se le vaya a dar. Por ejemplo, habrá auténticos coches urbanos, lo que no es el caso del Twingo. Habrá coches eléctricos para trasladarse de un lugar a otro de la ciudad. Pero el cliente preferirá un coche de carretera de gasolina. Se puede prever también el desarrollo de mecanismos de ayuda a la conducción del tipo Carminat».

Ustedes podrán fabricar tales mecanismos pero ¿querrán nuestras ciudades equiparse para ello?

«Hace falta tiempo, quizás unos cinco años...».

¿Y quién hará los coches de los que usted habla?

«Seguro que Renault. No diré ningún otro nombre porque no quiero que dentro de veinte años se rían de mí como ahora se hace de otros que vaticinan».

Edouard Seldier

iiiiARRRRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T16

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

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

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

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

BMW 850 i/BMW K 1100 RS

DEPORTE DOMADO

Ésta no es una comparativa propiamente dicha. Es la contraposición de una misma idea, en una misma marca, pero en dos vehículos distintos. Entre estos dos soberanos de la gama BMW se encuentran muchos más puntos en común de lo que pueda parecer a simple vista.

Si en algo se ha distinguido BMW a lo largo de su ya dilatada historia, es en una inculcable inclinación deportiva. Su tecnología ha avanzado pareja a un carácter muy personalista, sólo po-

sible en marcas donde se hagan vehículos para quienes aprecien la conducción como algo más que una actividad rutinaria. Por otro lado, BMW ha mantenido una constante paralela, y consiste en «civilizar» al

máximo sus modelos, sin caer en la tentación del puro exhibicionismo mecánico. La seguridad y una comedida ponderación a la hora de aprovechar el potencial de sus motores se han unido ahora a la actitud pro-

teccionista hacia el medio ambiente que tanto necesita el planeta.

Como resultado, tanto en el impresionante coche deportivo 850i como en la sorprendente moto K 1100 RS, estos planteamientos convergen en sendos ejemplos de lo que puede ser el dominio de la tecnología para servicio del ser humano. A los mandos de cualquiera de estos vehículos, lo que más destaca es su facilidad de conducción y el racional aprovechamiento de la potencia. Lo deportivo entra de lleno en el terreno del turismo, para hacer del coupé y de la más eficaz de la serie K unas auténticas máquinas de viajar rápido y seguro.

Doce son los cilindros que propul-

san al 850i, mientras que cuatro son los que equipan a la K 1100 RS. Esta última ha heredado de la futurista K1 una culata de cuatro válvulas por cilindro que ha mejorado sensiblemente su respuesta. Ante los contundentes 300 caballos del 850i se contraponen los 100 de la K 1100 RS, girando en ese momento ambos motores a un régimen muy parecido (5.200 revoluciones por minuto el doce cilindros y a 5.500 el cuatro cilindros). La enorme diferencia en estas cifras se iguala al considerar la relación peso-potencia que, mientras que en el 850i cada caballo tiene que impulsar casi seis kilogramos, en el caso de la moto esta cifra se reduce a

poco más de dos kilos y medio. Por ello no es de extrañar que, hablando de prestaciones puras, incluyendo las distancias de frenado, las dos ruedas iguallen, e incluso superen en algunos casos, a las cuatro.

Siempre dentro de la búsqueda del equilibrio, el poderoso 850i tiene limitada su velocidad máxima a 250 kilómetros por hora que, por supuesto, podría superar por mucho y muy fácilmente sin esta tara. Tanto en el caso del motor de cinco litros en V como en el compacto 1.100 longitudinal K, este prudente conformismo es evidente y, en ambos casos, el rendimiento potencial es mucho mayor de lo que la marca ofrece para beneficio de la seguri-



DEVORAR KILÓMETROS
Con forma de escualo, su morro afilado apunta al horizonte y poco más tarde lo ha devorado. El BMW 850i es una impresionante máquina de cubrir distancias con una personalidad singular.



dad, la respuesta, el consumo y la fiabilidad.

Si algo hace agradable la conducción en carretera, eso es el llamado par motor. Representa la fuerza que se transmite a la rueda o ruedas en cada instante y, a medida que su representación gráfica sea una curva más suave, evidencia un motor más

dócil y aprovechable. En esta importante característica, el 850i y la K 1100 RS son unos auténticos atletas. Haciendo gala de una musculatura fuera de serie, aceleran en cualquier circunstancia con la autoridad de una tecnología de alto nivel. La gestión del motor en cuanto a alimentación y encendido es en

ambos casos un sofisticado sistema electrónico que regula las funciones mecánicas con extrema precisión.

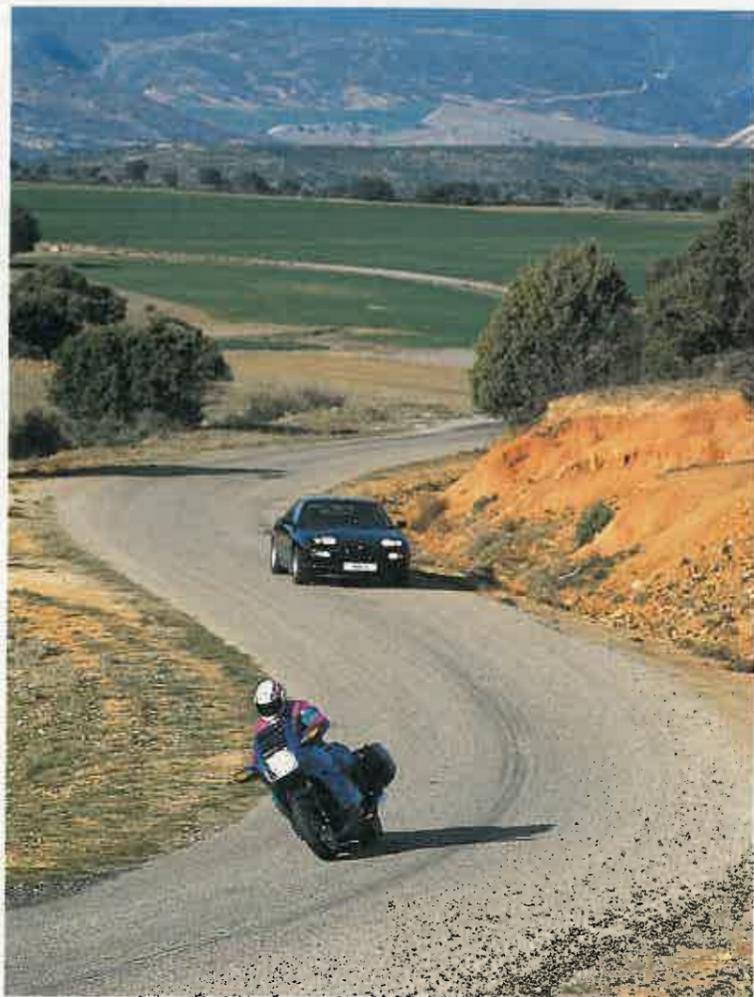
En la BMW K 1100 RS se ha conseguido mejorar notablemente el par respecto a la K 100, mediante un aumento de cilindrada proporcionado por un mayor diámetro del pistón. El resultado conseguido es sorprendente, haciendo los cien caballos mucho más aprovechables.

Mantener cruceros elevados en carretera es la especialidad de estos dos exclusivos modelos. Sin resultar cansados de conducir, como pasaría con un coche o una moto puramente deportivos, pueden rodar sin embargo muy deprisa y, lo que es más importante, con seguridad.

En el caso del 850i, la rigidez de su imponente carrocería se ve asentada por unos anchísimos neumáticos y un sistema antipatinamiento ASC se encarga de que éstos no pierdan la adherencia con el asfalto. Para equilibrar el conjunto, una suspensión activa con regulación electrónica se encarga de mantener al 850i en posición de saltar como un felino en cualquier circunstancia. A alta velocidad la conducción resulta muy relajada y el propio coche se encarga de realizar muchas funciones de anticipación o corrección cuando pueda surgir un imprevisto.

A los mandos de la K 1100 RS también se nota una obediencia total al piloto en sus más mínimas reacciones y una ayuda de todos sus órganos para disfrutarla al máximo. Como ha pasado con el motor, el chasis ha recibido por parte de los ingenieros de Munich una mejora radical. En este caso se tra-

TRAZOS EN EL PAISAJE
Perseguir el recorrido de la carretera se convierte en algo muy especial con estos dos vehículos, tan distintos como placenteros. La agilidad deportiva se conjuga con unos márgenes de seguridad muy elevados.



DOMINIO Y SEÑORÍO
Las mejoras incorporadas a la K 1100 RS han conseguido un difícil equilibrio entre el potencial de la mecánica y su incondicional entrega a los deseos del piloto. Nadie queda ajeno a sus encantos una vez probada.



ta de una serie de refuerzos en los puntos donde el entramado de tubos sufre mayores esfuerzos torsionales, como pueda ser la pipa de la dirección o la parte posterior cerca del árbol cardánico, que hace además funciones de basculante en la amortiguación exclusiva de BMW Paralever. Tan leve modificación se

traduce en un importante cambio a mejor y la K 1100 RS permite rodar a un ritmo endiablado que casi ninguna moto de turismo puede seguir. Al igual que su homólogo de cuatro ruedas, el nivel de seguridad en todo momento es muy elevado y a la nobleza del chasis se suma también el excelente sistema antiblo-

queo de frenos ABS de segunda generación (servido por la marca como opción así como el catalizador de tres vías).

Pero no sólo de velocidad vive el hombre. Y por ello el coupé alemán con forma de escualo no renuncia a ninguna de las comodidades que pueda equipar la más lujosa de las

C O S A S D E F A M I L I A

BMW es el único fabricante occidental que dispone en sus catálogos de una amplia gama de coches y otra de motos. En Japón son Honda y, en menor medida, Suzuki quienes se han atrevido a simultanear estas dos actividades productivas. El flujo de influencias técnicas entre uno y otro campo es una consecuencia lógica y el desarrollo se beneficia de unos estudios comunes. No en vano trabajó Martin Probst hace diez años al frente de BMW Motorsport cuando la marca vencía en Fórmula 1. Cuando nació el motor K de cuatro cilindros Probst era jefe de la división de motos y su experiencia, entre otras, en las cula-

tas de cuatro válvulas por cilindro se ha reflejado en esta última generación. Claros ejemplos de esta interrelación entre las dos actividades automovilísticas son las bielas de pie partido de la K 1100 RS, similares pero con otras medidas de las del 530i de ocho cilindros en línea. Por otro lado, y fruto del trabajo conjunto con Bosch, no es raro que las inyecciones electrónicas de la K 1100 RS y del 850i sea una Motronic. O que el sistema antibloqueo de frenos electrónico ABS (del cual BMW fue pionera en su comercialización en coches) fuera ofrecido por primera vez precisamente sobre una moto BMW K.





DOBLE TENTACIÓN
Por la relación peso/potencia ambos vehículos quedan muy parejos en prestaciones. A la hora de la hipotética elección sobre cuál escoger, siempre que dispusiéramos de ambos, sería muy difícil la decisión al contemplarlos en el garaje.

FICHA TECNICA

	850i	K 1100 RS
MOTOR		
Disposición	delantero longitudinal	longitudinal
Número de cilindros	12 en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	4.988	1.092
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	300 CV (221 kW) / 5.200	100 CV (74 kW) / 5.500
Par máximo / r.p.m.	45,9 mkg (450 Nm) / 4.100	10,9 mkg (107 Nm) / 2.750
TRANSMISIÓN		
Tracción	trasera	trasera
Caja de cambios	manual, 6 velocidades	al pie, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	9,5/15,9/23,9	9,3/14,2/18,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª/6ª	32,5/40,3/48,5	22,3/27,7
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	cremallera asistida	directa
Vueltas de volante	3	-
Diámetro de giro (m)	11,5	5,4
FRENOS		
Delante	discos ventilados	doble disco perforado
Detrás	discos	doble disco perforado
Antibloqueo	Si	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	horquilla telescópica
Trasera	independiente	Paralever
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	aleación de 7,5 J x 16	aleación 3,50x17/4,50x18
Neumáticos	235/50 ZR 16	120/70 - 160/60
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.790	268
Capacidad depósito combus.	90l.	22l.

berlinas. Sus comodísimos asientos pueden regularse eléctricamente y memorizar el reglaje de quien tenga la fortuna de ser su conductor habitual, el equipo de aire acondicionado es el mismo que el de la Serie 7 adaptado al volumen del habitáculo y el volante se levanta sólo para permitir al conductor subir o bajar más fácilmente del coche. Éstos son algunos de los ejemplos más representativos de la filosofía auto-

movilística BMW. En la K 1100 RS, se ha mejorado la posición sobre la moto, racionalizándola para una conducción deportiva sin sacrificar el confort, el manillar es distinto y reparte mejor el peso del cuerpo sobre la moto. Para eliminar las vibraciones del motor transmitidas a las estriberas, éstas se han montado sobre *silentblocks* de goma. A pesar de no tener carrocería propiamente dicha, demuestra ser toda una

PRESTACIONES

	850i	KRS
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	250	225
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	14,9	13,2
1.000 m. salida parada (seg.)	26,6	22,7
0-100 km/h (seg.)	7,0	3,8
Metros recorridos	116	82
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	16,1	11,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	17,4	13,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	28,6	19,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	31,1	26,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,4	5,9
Metros recorridos	179	117
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	7,9	6,1
Metros recorridos	221	180

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	850i	KRS
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	18,1	6,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	9,0	4,5
En conducción rápida	20,8	11,0
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,9	6,2
A 140 km/h de cruceo	12,8	6,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,5	6,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	655	333

FRENOS

	850i	K RS
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	15,5	8,6
A 100 km/h:	42,7	36,8
A 120 km/h:	56,4	41,4

DATOS DEL COMPRADOR

BMW. Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono (91) 335 05 05. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra.

BMW de prestigio al disponer de una palanca de cambios y un pedal de freno regulables en cuatro posiciones según el tamaño del pie. Toda una deferencia de la marca en favor del cliente, que no siempre posee una talla *standart*.

Como se ha visto paso a paso, si bien se trata de dos vehículos muy distintos, el planteamiento de la marca es en ambos casos similar. La pasión por lo deportivo no des-



COMO UN AVIÓN
El interior del 850i es casi un 'cockpit' de aviación por su nivel de equipo e información.



A LA VISTA
Un instante es suficiente para controlar la instrumentación de la K 1100 RS.



BAJO EL VOLCÁN
La erupción de 300 caballos se gesta bajo el capó del 850i, en el interior del 12 cilindros.



SEGUIR LA LÍNEA
Dentro de la serie K de motores BMW tetra cilíndricos, éste es el más avanzado.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo

¡¡ GRAVES POR UN TUBO !!



Ahora, ya puedes superar, de manera definitiva, el sonido original de tu actual equipo de car-audio. Mótate uno de los genuinos Subwoofers Toobz PYLE. Una categoría única de altavoces que reproducen de forma excepcional, todo un torrente de frecuencias graves, creando una alucinante sensación de volumen en el interior de tu automóvil. Prácticamente sin instalación y fácil de transportar. Cambia de sonido, sin cambiar de equipo con los auténticos Subwoofers Toobz PYLE. Seguro que nunca has oído nada igual.

Subwoofers Toobz PYLE: ¡¡ Graves por un tubo !!

Made in U.S.A.

PYLE
Subwoofer Systems





PREMIO PARA MICHELIN

LA Asociación Francesa de la Prensa del Automóvil (AFPA), que acaba de adjudicar sus premios 1992, ha concedido el de «Innovación Técnica» al neumático «Baja Resistencia al Rodamiento» de Michelin, que se consagra así como un avance revolucionario en la historia del neumático. Según los profesionales del país vecino, la aportación del «Neumático Verde» de Michelin supone un importantísimo avance.

BLUMAR FICHA A CRIVILLE

LA marca de relojes Blumar ha fichado al famoso piloto motociclista Alex Crivillé (único español que ha conseguido subir a lo más alto del podio en la categoría de 500 cc.) para realizar su próxima e inminente campaña publicitaria, pa-



ra dar a conocer la nueva gama de sus nuevos cronógrafos deportivos. En la fotografía aparecen José Antonio Cadarso, director general de Intersa, Alex Crivillé y José Oriol Valls, consejero de Slogan, en el momento de la firma del contrato que les une.

CANTABRIA LIMPIA CON VOLVO

VOLVO vehículos industriales y Hergovi- sa, concesionario oficial de la marca para Cantabria, han hecho entrega de siete vehículos recolectores de residuos sólidos a la empresa cántabra Ciudad Limpia. Los vehículos entregados corresponden al modelo Volvo FL7.



ACUERDO DERBI - MOTUL

NACIONAL Motor, S.A. Derbi, ha renovado contrato comercial con la firma de lubricantes Motul Ibérica, S.A., para los años 1993/1994. Dicho acuerdo abarca, por parte de Derbi, la utilización en fábrica de los aceites y grasas Motul, así como el llenado de todos los motores fabricados en sus cadenas de montaje. Este nuevo acuerdo conlleva también la asociación de las dos marcas en cuanto a comunicación publicitaria y de relaciones públicas.

BOSAL ESPAÑA

BOSAL España es una compañía integrada en el Grupo Bosal, multinacional dedicada a la fabricación y comercialización de **escapes y catalizadores**, con más de 40 años de experiencia. En la actualidad, la principal actividad de la multinacional en España es la producción de sistemas de escape para todo tipo de vehículos.



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. Llantas: Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 214i	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 Volce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.586	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	144.361
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1) 40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.004.495	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.748.375	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.621.336	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.354.690	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.872.104	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 0 Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie					Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5						Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie					Serie	Serie

AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.120.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.400.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.610.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	118	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	118	153	13,9	10,9	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW														
318i 4p	2.758.000	1.596	102	19										



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33:
Entre 150.000 pesetas y 230.000 pesetas de sobretasación al entregar el coche usado o aire acondicionado gratis.

Alfa 155:
Entre 150.000 pesetas y 200.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado o aire acondicionado gratis.

Alfa 164:
Entre 350.000 pesetas y 500.000 pesetas de sobretasación al entregar el vehículo usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i Cabrio	3.857.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
318i Cabrio Aut.	4.069.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
320i Coupé	3.940.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.225.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.671.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
320i 4p Aut.	3.956.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
325i Coupé	4.555.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.839.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.431.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.705.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.399.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.667.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	5.145.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.413.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	6.138.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	6.422.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	6.878.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
325 TD Aut.	4.142.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
324 TD Touring	4.603.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
324 TD Touring Aut.	4.910.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
518i	3.682.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	228.129
520i	4.323.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
520i Aut.	4.609.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
525i	5.128.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i Aut.	5.439.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i X	5.878.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X Aut.	6.214.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
530i	6.323.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	48.705
530i Aut.	6.666.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	48.705
540i Aut.	7.640.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	10.676.000	3.995	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.700.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
520i Touring Aut.	4.984.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring	5.522.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring Aut.	5.806.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i X Touring	6.273.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X Touring Aut.	6.601.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
530i Touring	6.899.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	7.043.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.817.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS Aut.	5.144.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS Touring	5.221.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525 TDS Touring Aut.	5.559.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
730i	6.234.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i Aut.	6.600.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i V8	7.268.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	7.645.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	9.167.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	9.994.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.875.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.950.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CI	13.417.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CI Aut.	13.417.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CSI Aut.	15.943.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHRYSLER

Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga LE 3.0 V6 Aut.	2.945.841	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron LX 3.0 V6	3.313.649	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron GTC Cabrio	3.513.649	2.501	155	200	9,0	11,0	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Voyager SE 2.5	2.822.376	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE 3.3 Aut.	3.280.307	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE 3.0 Aut.	3.676.024	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager LE 3.3 AWD Aut.	4.017.920	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager SE 2.5 Turbodiesel	3.354.536	2.499	117	160	14,6	8,6	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Gran Voyager SE 3.3 Aut.	3.441.926	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	Serie
Gran Voyager LE 3.3 Aut.	3.857.331	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600

NOTA: Opción (1): Elevallunas eléctricos delanteros y traseros: 57.600 ptas. Todos los modelos de la gama Chrysler incorporan el Airbag como elemento de serie.

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.072.729	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	166.954	19.705					
AX 3p 11 TE 4V Cat.	1.135.415	1.124	60	164	12,9	6,1	352,5	166.954	19.705					
AX 3p Top Ten	1.089.813	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	166.954	19.705	(1)	(1)			
AX 3p Top Ten Cat.	1.139.815	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	19.705	(1)	(1)			
AX 3p Image Cat.	1.187.793	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	19.705	(1)	(1)			
AX 3p 11 TE 5V	1.103.247	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	166.954	19.705					
AX 3p 11 TE 5V Cat.	1.186.145	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	19.705					
AX 3p 11 TRE	1.181.300	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TRE Cat.	1.263.081	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260
AX 3p 14 TGS	1.263.903	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260
AX 3p 14 TGS Cat.	1.347.518	1.360	75	173	10,7	6,9	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260
AX 3p 14 TZX	1.325.858	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	166.954	19.705	Serie	Serie			49.260
AX 3p GT	1.384.389	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260
AX 3p GT Cat.	1.470.678	1.360	75	176	10,4	6,9	351,7	166.954	19.705	15.394	15.393			49.260
AX 3p GTI	1.637.568	1.360	100	9,7	7,5	351,7	166.954	Serie	Serie	Serie	Serie	168.677	Serie	Serie
AX 3p GTI Cat.	1.729.477	1.360	95	186	9,9	7,7	351,7	166.954	S					

PRECIOS NUEVOS



FIAT

Fiat presenta dos nuevas versiones especiales basadas en el Fiat Uno: el Uno Start y el Uno Fórmula. El primero de ellos incorpora el motor de 1.108 centímetros cúbicos con 51 caballos de potencia y un equipamiento más atractivo que incorpora una tapicería especial, tapacubos específicos, volante de origen Súper y unos adhesivos característicos. El Fiat Uno Fórmula, por su parte, está basado en el modelo 70 SX del Uno e incorpora, entre su equipamiento, los mismos paragolpes, faldones laterales y paneles de puertas del Uno Turbo IE, un volante Momo forrado en cuero, llantas de aleación, faros antiniebla, elevavinas delanteros eléctricos y adhesivos específicos del modelo, entre otras muchas cosas. El Uno Start y Fórmula ya están incluidos en nuestra lista.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas
DE TOMASO														
Pantera GT-65	21.500.000	4.942	305	270	19,0	436,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas
FERRARI														
Mondial T	15.330.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial T Cabrio	17.080.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TB	16.080.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TS	16.640.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
512 TR	28.760.000	4.943	422	314	4,8	18,4	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas
FIAT														
Cinquecento	930.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	18.688	17.500	17.500			
Panda 1000 L	930.760	999	45	145	16,4	6,4	347,5		18.688	17.500	17.500			
Panda 4x4 L Trekking	1.315.760	999	50	135	17,5	7,6	347,5		18.688	17.500	17.500			
Uno 45 3p.	1.159.760	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000						
Uno 60 3p.	1.122.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 Start 3p.	1.053.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5		18.688					
Uno 60 S 3p.	1.320.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 60 Sp.	1.282.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 S Sp.	1.380.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 70 IE S 3p.	1.390.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE SX Formula 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9		18.688	Serie	17.920			Serie
Uno 70 IE SX Sp.	1.515.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno 70 IE SX Sp.	1.575.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno Selecta 1.4 Sp	1.670.760	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	Serie	17.920			49.920
Uno DS 3p.	1.411.305	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9							
Uno DS 5p.	1.534.492	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno TD 3p.	1.580.888	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9		18.688	Serie	Serie			49.920
Tipo 1.4 CL	1.592.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280					
Tipo 1.4 S	1.721.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.4 SX	1.815.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie		64.000
Tipo 1.6 S	1.815.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280		64.000
Tipo 1.6 SX	1.919.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.8 le GT	2.063.760	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 2.0 le 16V	2.343.775	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.649.617	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280			65.280		
Tipo 1.9 DS	1.811.616	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.228.616	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400	1.718.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560					
Tempra 1400 SX	1.863.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560	Serie	Serie			
Tempra 1600	1.918.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		34.560					
Tempra 1600 SX	2.047.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	66.560	200.960	49.920
Tempra 1800 le SX	2.207.760	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 2000 SX	2.295.760	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1900 DS	1.883.616	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4		34.560	Serie	Serie	66.560		
Tempra 1900 TD SX	2.329.617	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1.4 SW	1.946.760	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		34.560	23.680	23.680			
Tempra 1.8 le SX SW	2.410.760	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1.9 D SW	2.102.616	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.600	34.560	23.680	23.680			
Tempra 1.9 TD SX SW	2.515.616	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Croma 2.0 le S	2.961.760	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 le Turbo	3.930.760	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD IE	2.850.565	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma Turbo Diesel	3.210.505	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas
FORD														
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.178.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta Catipeco 1.3i Cat. 3p	1.382.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.414.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 3p	1.572.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta XR2i 1.6V 3p	1.895.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.362.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 3p	1.550.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p	1.248.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p	1.385.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p	1.484.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p	1.620.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p.	1.642.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 5p	1.432.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 5p.	1.620.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Escort CLX 1.6i 16V 3p.	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)		
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.045.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	74.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.295.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas
ESCORT														
Escort RS 2.000 i 16V 3p	2.460.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	145.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS 2.000 i 4x4 3p	2.860.000	1.998	150	205	9,3	9,9	404,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth 3p	4.207.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1		27.000					
Escort RS Cosworth Lux 3p	4.432.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	Serie	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.4i Cat. 5p	1.625.000	1.393	71	163										

PRECIOS NUEVOS



HONDA

OFERTAS Concerto:

Ahora se puede comprar un Honda Concerto con financiación del BBV hasta 1.500.000 pesetas con un 0% de interés. El concesionario se hace cargo de los intereses, la comisión de apertura y los gastos de estudio. O, si lo prefiere, el concesionario le obsequiará con una oferta equivalente.



LANCIA

OFERTAS Y-10 Elite 1.1:

Este modelo incluye ahora el aire acondicionado gratis.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Sovereign 3.2 Aut.	7.542.500	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0 Aut.	8.576.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign X112 Aut.	10.550.000	5.994	318	250	7,2	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0 Aut.	9.908.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6 Aut.	11.595.000	5.994	318	250	7,3	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.413.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Cabrio	9.438.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.081.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.135.000	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0	10.739.000	3.980	251	236	8,5	14,3	499,5	Serie	132.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.549.000	5.993	337	254	6,8	17,3	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: La caja de cambios automática está disponible en los modelos con motor de 3,2 litros por 273.000 ptas. La caja de cambios automática está disponible en los modelos con mecánica de 4,0 y 6,0 litros por 405.000 ptas.

JEEP

Wrangler 2.5 Techo Lona	2.291.639	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352
Wrangler 2.5 Techo Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352
Wrangler 4.0 Laredo	2.894.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813	37.791	-	-	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	160	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	-
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.869	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee TD	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	-
Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut.	3.796.064	3.960	185	180	10,6	15,8	448,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Grand Cherokee V8 Limited Aut.	5.300.100	5.216	215	190	9,3	17,3	448,9	Serie	41.344	Serie	Serie	Serie	-	-

LADA

Samara 1.3 3p	799.000	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.3 Cat. 3p	857.880	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 3p	875.759	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 Cat. 3p	954.659	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 3p	1.054.009	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 LX Cat. 3p	1.112.889	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 4p	999.000	1.499	71	156	12,8	7,7	420,5	-	20.781	-	-	-	-	-
Samara 1.5 4p	898.195	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.3 5p	957.075	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 5p	946.697	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 Cat. 5p	1.005.577	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 5p	1.124.947	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.428.570	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-

LANCIA

Y-10 Fire 1.1 Cat.	1.146.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	-	-	-	-	50.000
Y-10 Elite 1.1 Cat.	1.266.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
Y-10 Avenue 1.1 Cat.	1.312.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
Y-10 Avenue Selectronic Cat.	1.485.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
Y-10 Elite 1.3 Cat.	1.477.000	1.297	74	170	12,5	7,1	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
Delta 1.5 LX	1.523.000	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.6 GT i.e. Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	73.000	-	-
Delta 1.6 i.e. World Champion	1.650.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	-	-	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta HF Turbo i.e. Cat.	2.196.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5	-	37.000	Serie	Serie	73.000	-	-
Delta HF Integrare 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrare Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Dedra 1.600 i.e. Status	1.840.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Dedra 1.600 i.e.	2.082.000	1.591	80	170	13,8	9,2	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Dedra 1.800 i.e.	2.357.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 2.000 i.e.	2.827.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 i.e. Turbo	3.537.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrare	4.150.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.485.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 i.e.	3.300.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 i.e. 16V	3.750.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 i.e. 16V LS	4.130.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Thema 2.0 i.e. 16V LS Aut.	4.390.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Thema 2.0 i.e. 16V Turbo LS	4.800.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Thema 3.0 V6 LS	4.800.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.060.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Thema Turbo DS	3.930.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema Turbo DS LS	4.350.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados

LAND ROVER

Defender 90 TDI 3p	2.710.331	2.495	107	136	18,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.970.782	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.133.565	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.605.539	2.495	107	136	15,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-



VAGMA, S.A.

Avda. de los Toreros, 14 - Tel.: 355 72 01- 02
C/ Javier Ferrero, 3-5-7. - Tel.: 413 70 13
C/ López de Hoyos, 62 y 64.- Tel.: 411 67 44

ESTAMOS MAS CERCA DE UD. CON TODA LA GAMA Y-10, DEDRA, DELTA Y THEMA.



PRECIOS NUEVOS

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

FORD

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bal./Hr/s. Hr./Tnp 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	500
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta C 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	740	650	550	470	—
Fiesta CL X Pac., Che 1.1 3p	790	670	570	490	—
Fiesta CL X Pac., Che 1.1 5p	790	670	570	490	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—
Fiesta S 1.6 3p	790	670	560	480	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	780	650	550	480	—
Fiesta 1.6 1.6 FI	960	800	680	580	—
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	820	710	620	540	—
Fiesta C, CL 1.8 D 3p	720	610	520	440	—
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	860	750	650	560	—
Fiesta XR2 1.8 D 5p	780	650	550	460	—
Fiesta S 1.4, Cal., Pac 1.3 3p	900	770	—	—	—
Fiesta S 1.4, Cal., Pac 1.3 5p	900	770	—	—	—
Fiesta Expo 1.4i	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8 2.16V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	—	440
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	510
Escort Ghia 1.6	—	810	730	650	—
Escort Ghia 1.6 i	—	870	780	700	—
Escort GT, Mk3 y Xtra Rep. 1.6	—	—	730	660	560
Escort XR3 i	—	—	950	800	570
Escort RS Turbo	—	—	1120	950	780
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	—	1180	990	790
Escort CL, GL y Xtra 1.6D	—	—	—	—	370
Escort Mark GT, Mara 1.8D	—	—	730	660	560
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	810	730	660
Escort Cabrio Mk3	—	—	1350	1150	850
Escort Country 1.6/1.8D	—	—	730	620	520
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1140	970	830	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—
Escort 1.8z 16V/3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 i 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8z	1290	1110	—	—	—
Escort XR3 1.8z (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3 1.8z (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6i FI	1490	1190	—	—	—
Onion CL 1.3, 1.4	—	—	—	580	490
Onion CL, Mark, GT, Mill, 1.6	—	—	800	680	580
Onion Ghia 1.6	—	—	830	710	600
Onion Ghia 1.6 i	—	—	860	730	620
Onion GLD, GLD 1.6D	—	—	—	—	520
Onion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	—	780	670	570

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

JAGUAR

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign V12	5130	4680	4280	3870	3420
XJ6 3.2	4000	3690	3320	—	—
Sovereign 3.2 Aut.	4550	4190	3770	—	—
XJ6 3.6	—	—	—	3380	3060
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	3780	3420
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4500	4050	—
Daimler 4.0 Aut.	5760	5220	4680	3960	3510
XJS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150
XJS V12 Aut.	5450	4860	4410	3960	3420
XJS Cabrio Aut.	6930	5400	4860	4410	3780

LANCIA

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 Fila	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1600 GT IE	950	850	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4x4	—	—	—	—	980
Delta Integrale	2170	1950	1760	1580	—
Delta Integrale 16 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	580
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	—	1210
Thema Turbo E SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1380	1210
Thema Turbo IE 16 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema B.32	—	—	—	—	3700
Thema TD	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	1980	1780	1600
Debra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Debra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Debra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	92	91	90	89	88
190 E 1.8	2090	1880	1690	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2830	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	—	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2380	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100	3690	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1980	1760
190 D 2.5 T	3130	2860	2570	2310	—
200 D	—	2790	2450	2150	1930
250 D	—	3050	2680	2350	2110

OPEL

MODELO	92	91	90	89	88
Corsa 1.0	610	510	460	390	300
Corsa Joy 1.2 3p	790	710	—	—	—
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900	810	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	780	700	—	—	—
Corsa GSi	1020	870	740	670	600
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	690	620	520	460
Corsa 1.3 4p	870	750	670	570	510

MODELO	92	91	90	89	88
300 D	—	3310	2910	2550	2290
300 TD	—	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	—	4420	3870	3400	3060
200 E	2600	2280	2000	1800	1600
230 E	3040	2660	2340	2100	1870
230 CE	3880	3400	2980	2680	2410
230 TE	—	3430	3010	2640	2370
260 E	3550	3110	2730	2460	2180
300 E	3830	3360	2950	2650	2380
300 E 4 Matic	4840	4250	3720	3350	2850
300 CE	4580	4020	3520	3170	2850
300 TE	—	4220	3700	3240	2920
260 SE	—	2890	2420	2180	1940
300 SE	—	3110	2590	2330	2080
300 SEL	—	3340	2800	2500	2230
420 SE	—	3780	3150	2830	2520
420 SEL	—	4040	3370	3030	2700
Kadett 1.3 3p	—	—	—	—	620
Kadett 1.4 3p	990	890	800	—	—
Kadett 1.6 3p	1050	910	820	740	—
Kadett 1.8 3p	1120	950	850	770	—
Kadett GSi 2.0i 3p	1310	1120	1020	900	810
Kadett GSi 2.0i 16V 3p	1550	1320	1190	1060	950
Kadett 1.3 4p	870	740	670	570	450
Kadett 1.4 4p	1010	880	770	—	—
Kadett 1.6 4p LS y Fun	1030	930	770	690	540
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Pns	1070	920	830	740	580
Kadett 1.8 4p	1190	1020	920	820	670
Kadett 1.3 5p	820	690	620	560	—
Kadett 1.4 5p	1010	880	770	—	—
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1010	900	770	690	540
Kadett 1.6 5p	1050	900	810	720	580
Kadett 1.6 Beauty 5p	1050	900	810	720	580
Kadett 1.8 i 5p	1230	1110	1000	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1370	1170	1050	990	750
Kadett Cabrio 1.6	1390	1250	1120	1010	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1550	1390	1250	1060	950
Kadett 1.5 TD 4p	1090	920	830	640	580
Kadett 1.6 TD 4p	980	830	750	680	600
Kadett 1.5 TD 5p	108				

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	---	---	630	460	370
Supercinco GTD 5p	---	---	650	480	380
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	690	---	---
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	860	770	---	---
Clio RT 1.4	980	880	790	---	---
Clio RT 1.4 5p	1030	930	840	---	---
Clio RT 1.7	1050	950	860	---	---
Clio RT 1.7 5p	1090	980	880	---	---
Clio 16V	1200	1080	---	---	---
Clio RL 1.9 D	940	850	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 GIL	---	---	610	520	370
R9 TSE	---	---	670	580	410
R9 TDE	---	---	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 5p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE Sp 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 1 3p	1230	1110	1000	---	---
R-19 TX 1 5p	1270	1140	1030	---	---
R-19 16V 3p	1440	1300	1170	---	---
R-19 GTD 5p	1160	980	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	820
R21 TX	1820	1640	1470	---	---
R21 2.1 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	1560	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	1500	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	1360	---
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	2590	2280	---	---	---
Espace RT Quadra 2.2 i	2960	2620	---	---	---
Espace RXE V6 i	3370	2990	---	---	---
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	---	---	---
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	---	---	---
Apne V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

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	900	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 Vitese	---	---	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	---	---
116 GTI	1400	1190	---	---	---
414 GSi	1230	1050	---	---	---
416 GSi	1380	1180	---	---	---
416 GTI	1570	1330	---	---	---
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitese	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. 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Sp. 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SH 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	360	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 Tour 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 GLX D	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	---	---	---
Toledo 1.6 GL	1220	1100	---	---	---
Toledo 1.8 CL	1230	1110	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1310	1180	---	---	---
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	---	---	---
Toledo 2.0 CL	1400	1260	---	---	---
Toledo 2.0 GL	1480	1330	---	---	---
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	---	---	---
Toledo 2.0 GT	1640	1480	---	---	---
Toledo 1.8 GT 16V	1820	1640	---	---	---
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	---	---	---
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	---	---	---
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	---	---	---
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	---	---	---
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	---	---	---
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	---	---	---

VOLKSWAGEN

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Buggy 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	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	1590	---	---	---	---
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	1480	---	---	---	---
Golf GL 90 5p	1530	---	---	---	---
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	---	---	---	---
Golf VR6 5p	2640	---	---	---	---
Golf CLD 5p	1390	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1590	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1580	---	---	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	880	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	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Mentor 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 GTD	1650	---	---	---	---
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500
Jetta CLD	970	830	740	660	590
Jetta CL TD	980	840	750	670	600
Passat 1.8 C.L	---	---	---	420	---
Passat 2.0 GLS	---	---	---	620	---
Passat 1.6 CL D Turbo	---	---	---		

COMPRAR Y VENDER

AUTOMOBILH Ast/MB, Steindamm, 51. 2000, Hamburgo 7. 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.

VOLVO 282 Coupé, techo y asientos cuero, automático, impecable, particular. Tel. (986) 26 21 85. **RENAULT** 5 Turbo i, 3.000 km, absolutamente nuevo, blanco, interior cuero azul, serie numerada, piel única de colección, 5.500.000 ptas. Tel. 735 14 25. **PEUGEOT** 205 GTI, M-LY, muchos extras, impecable, 1.300.000 ptas. Tel. 857 37 54. **CAMARO** Mod. 92 V8, 5,0 L., 200 CV, full equip, nuevo, el último deportivo clásico USA, matriculado, particular, 3.500.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96. **VENDO** dos llantas nuevas originales de Jeep Cherokee, modelo aleación dorada, ideal para Wranger, Frontera, Discovery, etc. Dos amortiguadores delanteros R. 5, alpine Turbo, nuevos y recambios Renault 11 antinieblas, radiadores. Tel. (964) 14 66 67. Valencia.

PORSCHE 944, rojo, automático, año 1989, full equip, opciones Porsche y accesorios, comprado y revisado en España, perfecto estado, un sólo propietario, precio muy interesante. Teléfono (91) 562 29 35. Madrid. **MASERATI** 2500, biturbo, rojo, garantizado, 1.550.000 ptas, Jesús. Teléfono (987) 20 91 12. **RENAULT** alpine A 610 Turbo, 250 CV, full equip, rojo, 15.000 km, año 92, garantía origen dos años, precio interesante. Teléfono (987) 20 91 12. **ESPACE** Diesel Turbo 1987, aire acondicionado radio automática, alarma, cierre distancia, 1.200.000 ptas. Tel. (953) 69 22 04. Linares. **SUZUKI** Samurai 1.300, blanco, M-KD, llantas, neumáticos, baca, defensas, faros, 950.000 ptas. Tel. 308 14 33.

KARTS nuevos y usados desde 140.000 ptas. Teléfono (93) 692 18 24. **BMW** K-75, M-LC, 10.000 km, maletas roja, perfecto estado, vendo por no usar, 750.000 ptas., Miguel. Tel. 606 71 98. Horas oficina. **BMW** 745, ejecutivo automático, teléfono, piel búfalo, radiocasette Becker, asientos eléctricos y calefacción, climatizador, ABS, diferencial autoblocante, llantas BBS, spoilers, 2.200.000 ptas. Tel. (96) 385 92 99. **AUDI** 100 S4, año 1992, blanco, buen estado. Tel. 564 32 79. **BMW** M-5, oct. 90, perfectas condiciones, metalizado, airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41. **KADETT** 1.8 GT, B-LX, 30.000 km, impecable con alarma, 800.000 ptas. Carlos. Tel. (93) 370 33 75.

VOLVO 460 GLE, 7 meses, A.A./E.E./C.C./D.A., nuevo, urge venta, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 25 32 28. **COMPRO** Opel Calibra. Tel. (91) 560 44 03. **BMW** M-5, oct. 90, en perfectas condiciones, metalizado, Airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41. **PORSCHE** 911 Carrera Targa SC, M-HM, blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tel. 459 22 81 (Pedro). **LANCHA** Searay, 6 m., año 1991, Mercuriser 175 CV, como nuevo, 2.500.000 ptas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99. **MERCEDES** 300 E, junio 90, 96.000 km reales, un solo dueño, garaje, asientos climatizados, A.A., suspensión Sport Line, ruedas anchas aluminio, gris metalizado, impecable, 3.500.000 ptas. Teléfonos (95) 597 16 25 y 597 26 31.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



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

Motor 16



COVA 81



FORD EXPLORER XLT "KILOMETRO CERO" A ESTRENAR



PASE A VERLO EN NUESTRAS EXPOSICIONES

AUTOS PACIFICO: Avda. Ciudad de Barcelona 190
Metro Pacifico Tel.: 91-552 55 04

A. GARCIA PROL: C/ Juan Alvarez Mendizabal 39
TEL.: 91-541 00 36 FAX: 542 47 42

AUTOS PACIFICO. Alfa 75 1.8, plata, impecable, M-IF, 20.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Citroën ZX 1.6 i Avantage, granate, M-NN, garantía Citroën, 27.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

GARCIA PROL. Renault 11 TXE, año 88, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Ford Sierra 2.0 GT, año 90, 1.250.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 300 E, año 87,

AUTOS PACIFICO. Ford Fiesta 1.1 CLX, blanco, M-MU, 16.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Ford Escort 1.6 i 16 V, blanco, M-NX, procedente de concurso, 30.000 ptas., mes. Tel. (91) 552 55 04.

2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. BMW 524 TD, año 87, 1.275.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. BMW 525 i, año 89, 2.690.000 ptas., garan-

AUTOS PACIFICO. Ford Orion Ghia, rojo, M-NT, aire acondicionado, 33.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Ford Escort 1.6 Ghia, M-NS, nuevo, gris metalizado, 29.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

tía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 230 E automático, año 89, 1.190.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

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

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

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

GARCIA PROL. Peugeot 405 GL, año 91, 920.000 ptas., garantía Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën BX 16 TGS, año 90, 740.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

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

AUTOS PACIFICO. Fiat Uno 45 S 5P, blanco, M-LN, 15.000 km, 95.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Vectra 1.6 4P, beige metalizado, M-JM, techo solar, 875.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

GARCIA PROL. Volkswagen Passat 1.6 CL Diesel, año 87, 490.000 ptas. Teléfono (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL. Ford Orion 1.6 Ghia, año 90,

AUTOS PACIFICO. Opel Kadett 1.4 LS, blanco, M-LU, seminuevo, 790.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Citroën AX Imagine 1.4, gris metalizado, M-KY, elevallunas y cierre centralizado, 675.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Corsa 1.2 Swing, negro, M-IN, muy cuidado y económico. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Renault 19 Chamade TXE, gris metalizado, M-LF, 25.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Renault Clio 1.4 RT 5P, beige metalizado, M-LW, 30.000 km, 20.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Omega 2.0 i CD, azul metalizado, M-HU, full equip, 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

garantía. Tel. (91) 541 00 36.

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

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

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES

(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL.: (91) 552 55 04 M-28007
GARCIA PROL
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL.: (91) 541 00 36 M-28008

Motor 16



COVA 81

ITALO OFERTA ESPECIAL DE ABRIL**4X4 SEMINUEVOS****NISSAN PATROL 6 CILINDROS-DIESEL 1.600.000 Pts.****MITSUBISHI PAJERO TURBO-DIESEL 1.450.000 Pts.****IATO TURBO-DIESEL AIRE ACONDICIONADO 2.250.000 Pts.****C/ Alfredo Marquerie 23
Teléfono - (91) 738 22 77****HIPERCOVA**

Nissan Patrol largo 6 cilindros 4x4, full equip, a estrenar, año 90, 3.450.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Renault Clio 1.2 RL 5 p., año 92, impecable, 875.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Renault 25 GTX, full metalizado, año 85, garantizado, 850.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Opel Kadett GSI 2.0i, pocos km, presencia impecable, año 89, 1.150.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Peugeot 205 Style 3 p., rojo, año 92, 750.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Peugeot 106 XN 3 p., siete meses, 795.000 ptas. Teléfono (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Audi 100 CD, full metalizado, año 87, pocos km, 1.190.000 ptas. Teléfono (91) 467 36 33.

HIPERCOVA

Opel Corsa 1.2 Swing, eievaluas y cierre centralizado, 7 meses, pocos km, 750.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.

ITALO

Citroën AX 1.4, año 92, aire acondicionado, 10.000 km, garantía, 850.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 11/738 23 34.

ITALO

Fiat Tempra 1.6 (M-MG), impecable, pocos km, 1.200.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77/738 23 34.

ITALO

Volvo 940 GL (M-MB), seminuevo, 2.300.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77/738 23 34.

ITALO

Lancia Delta Integrale 16 V, año 91, impecable, 2.200.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77/738 23 34.

ITALO

Lancia Dedra Turbo Diesel, año 90, extras, 1.600.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77/738 23 34.

ITALO

Alfa Romeo 33 1.3, M-ML, seminuevo, 1.000.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77/738 23 34.

ALONSO

Nissan Patrol Top Line 2 Turbo Diesel, año 92, 3.450.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

ALONSO

Ford Scort XR3i, año 90, 1.100.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

ALONSO

Renault 21 TXE, año 88, 950.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

ALONSO

Ford Fiesta 1.8 Diesel, año 90, 975.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

ALONSO

BMW 520i, full equip, año 91, 2.900.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

ALONSOVolkswagen Golf Rabbit 1.8, año 90, 975.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.
OPEL Kadett GSI, aire, año 89. Tel. 549 57 88.**AUTOS FERNANDEZ SISTEMA RENAULT OCASION TURISMOS-INDUSTRIALES 100 VEHICULOS EN STOCK**

AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

FERNANDEZ

Volkswagen GTI Cabrio perfecto, año 86, 1.150.000 ptas., Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Peugeot 405 MI IG Aire Acondicionado, año 88, 1.450.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Nissan Patrol Corto 6 cilindros, A.A., año 90, 1.800.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Citroën C 25 industrial, año 89, 1.100.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Ford Sierra 2.0 GT ABS, A.A., dirección asistida, M-OF, cero km, 2.150.000 ptas., Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Ford Escort XR3i Cabrio Capota eléctrica, año 90, 1.500.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Ford Orion 1.8 Diesel Ghia, año 89, 900.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

FERNANDEZ

Renault 21 TDX, A.A., año 90, 1.350.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.

**ALONSO AUTOMOVILES****COMPRAMOS SU COCHE Y SE LO PAGAMOS AL CONTADO****EXPOSICION Y VENTA DE VEHICULOS NACIONALES Y DE IMPORTACION, SEMINUEVOS, REVISADOS Y GARANTIZADOS****PARKING GRATUITO PARA CLIENTES ABIERTO SABADOS TARDE Y DOMINGOS MAÑANA**C/ GUZMAN EL BUENO 37
TEL.- (91) 543 51 31/23 01 (METRO ARGUELLES)

COVA 81

**ARGUELLES**

Alfa Sprint, año 89, 48.000 km., negro. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

BMW 628 CSI, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Citroën AX GT, año 89, blanco. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Citroën BX 19 TGS, aire acondicionado, año 89. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Alfa 33 1.5, aire acondicionado, año 88. Teléfono (91) 549 57 88.

VENECIA

Renault 25 V6, full equip, año 88, 51.660 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Seat Toledo 2.0i GT, full equip, año 92, 52.320 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Ford Fiesta 1.1 Cheer, año 92, 21.190 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

VENECIA

Peugeot 405 GR, aire acondicionado, año 92, 43.700 ptas. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Fiat Tipo 1.6 DGT, año 90, 25.830 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Citroën C-15 RE, año 90, 17.220 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Seat Toledo 2.0i GT, full equip, año 92, 52.320 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

VENECIA

Renault Clio 1.2 RL, año 92, 23.580 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

VENECIA

Volvo 245 Polar, aire acondicionado, año 91, 50.300 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.



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

A. ARGUELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

ALFA 75 AÑO 87
AUDI V 8 AÑO 91
BMW 525 I 24 V AÑO 91
BMW 325 I AÑO 89 FULL
BMW 335 I AÑO 90 FULL
CITROEN BX 19 TGS AÑO 90
FORD ESCORT XR3 I AÑO 89
FORD FIESTA PACHA AÑO 92FORD ORION 1.6 I 15.000 KM
JEEP GRAND CHEROK. LIMIT.
MERCEDES 190 E 2.3 AÑO 89
MERCEDES 300 E 24 V 90 Y 91
MERCEDES 230 CE AÑO 88
MERCEDES 600 SE FULL 92
MERCEDES 300 E 89 Y 90MITSUBISHI 3000 VR4
OPEL KADETT 1.6 S AÑO 89
RANGER ROVER AÑO 90
RENAULT R 21 TURBO AÑO 89
RENAULT CLIO 1.4 RT AIRE 91
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE
VOLKSWAGEN POLO COUPE 92GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS
BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES

COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS

PAGAMOS CONTADO

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

ARGUELLES

Audi 100, año 89, climatizador, 58.000 km. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Mercedes 300 E, full equip, año 90, 38.000 km. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Mitsubishi Eclipse, todos los modelos. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Opel Kadett GSI, aire acondicionado, año 89. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Volkswagen Polo Coupé, año 92, Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Peugeot 205 Junior, año 89. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Renault 21 TXE, año 90, ABS, aire acondicionado. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Volkswagen Golf GTI, aire acondicionado, años 89 y 91. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Opel Corsa 1.2 GT, años 89 y 90, garantía. Tel. (91) 549 57 88.

ARGUELLES

Ford Fiesta Pachá, 10 meses en uso. Tel. (91) 549 57 88.

LIÑAN

Alfa Romero 33 1.7 16 V I, aire acondicionado, dirección asistida, M-LK, 26.460 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

BMW 325i ABS, aire acondicionado, dirección asistida, eievaluas y cierre, año 92, 33.480 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Mitsubishi Montero Corto Turbo Diesel Intercooler, año 91, full equip, 58.320 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Mercedes 230 E, automático, ABS, climat., dirección asistida y nacional, M-ML, «impecable». Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Peugeot 405 GR, aire acondicionado, dirección asistida, eievaluas y cierre, M-NF, 36.359 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Renault 19 RN, 4 p., moderno, 5 V, M-NL, 27.000 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Ford Fiesta 1.1 CL 5V, «realmente nuevo», M-NV, 17.820 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

LIÑAN

Ford Scorpio 2.9i Chia, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, eievaluas y cierre, M-LM, 45.360 ptas. mes. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.

AUTOS VENECIA

SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA
60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y
FESTIVOS MAÑANAS

C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION**CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO****ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA**Pº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)
TLFNO.: 91-517 07 35Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)
TLFNO.: 91-474 88 52

Motor 16

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.



VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Madrid Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 51 49 - 15 11
FAX: 6 77 67 05



QUADS

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 607 67 05



HONDA CIVIC COUPE

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), M-F, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo, año 91, color blanco, impecable, 1.900.000 ptas. Teléfono (91) 654 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) 654 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 92, full equipo, perfecto estado. Tel. (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee LTD, año 90, azul interior beige, 42.000 km, impecable, 2.650.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equipo, cuero, compact disc, climatizador, 9.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CORRADO G 60, rojo, full equipo, impecable, M-LV, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 pesetas. Teléfono (91) 654 55 56.

MERCEDES 280 S

(caja 126), año 87, color azul marino, cuero, aire, elevelunas eléctrico, etc., 900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

MERCEDES 300 CE Coupe, año 88, gris oscuro metalizado, impecable, aire, techo, cuero, 4.300.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

VOLVO 440, gris metalizado, impecable, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo 2.5, perfecto estado, M-NJ, gris metalizado, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 90, rojo, llantas OZ, aire, cuero, full equipo, 35.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 91, gris oscuro, aire, cuero, full equipo, 7.500.000-8.000.000 ptas. Teléfono (91) 654 55 56.

LANCIA Y 10 Selectronic (cambio manual), M-MT, 12.000 km, impecable, 850.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

CHRYSLER Lebaron 3.0 V 6, año 91, 1.400 kilómetros, color rojo, impecable, full equipo, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

VOLKSWAGEN Corrado 16 V, año 89, M-KC, 1.790.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

COMPRAR Y VENDER

VAROSA



POST GARANTIA VENTA

LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

ENTREGA INMEDIATA. MITSUBISHI MONTERO CORTO, LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL. 3000, 222 Y 305 CV. ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA CIVIC/COUPE.

POLARIS
CONCESIONARIO OFICIAL
MOTOS DE AGUA
QUADS



QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda, Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

VAROSA Motors es concesionario oficial Polaris, con toda su gama de motos de cuatro ruedas para la diversión y el trabajo. Existen diferentes modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc.

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. Tels. 606 51 49 y 606 15 95.

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 le hacen rondar los 170 km/h y unas prestaciones sobresalientes en todo terreno ahora 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. **SUZUKI** RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 569 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

- MITSUBISHI
- HONDA
- TOYOTA
- MAZDA

MITSUBISHI ECLIPSE 150 CV
MITSUBISHI ECLIPSE 195 CV AWD
MITSUBISHI ECLIPSE 3000 GT 220 CV
MITSUBISHI VR4 300 CV AWD
FORD PROBE 93 V6 2.5 L
MITSUBISHI MIRAGE COLT 4 PUERTAS



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



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

Motor 16



La 1ª carrera de China

EL INICIO DE UNA HISTORIA

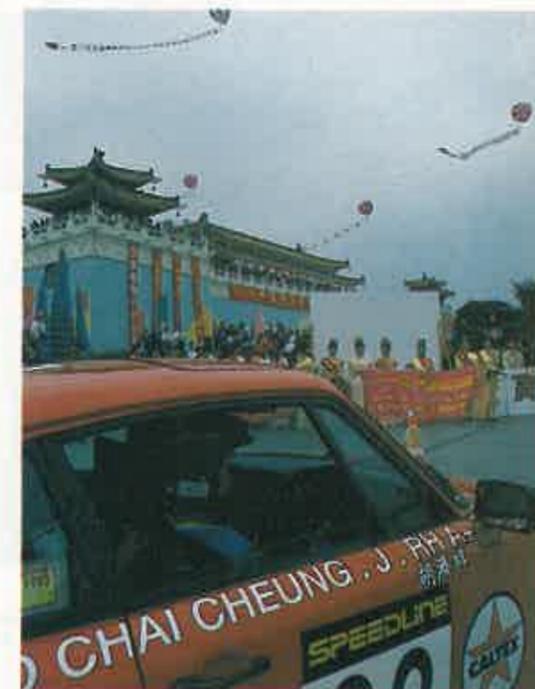
Cuando se cumplen más de cien años del nacimiento del automóvil, China ha celebrado la primera carrera de su historia, un primer paso de este país que quiere tener un Gran Premio de Fórmula 1.

EL despertar de China, el país más populoso del mundo, se está produciendo a pasos agigantados y, dentro de ese despertar, también está presente el mundo del automóvil, en su variante de la competición. La muestra, la carrera celebrada en marzo desde Hong Kong a Zhuhai, en la provincia de Guangdong, que organizó el CMSA-China Motor Sports Association y venció Siu Wai Hung, piloto que

pasará a la historia como el ganador de la primera carrera de la República Popular que quiere, en el plazo de tres años, contar con un Gran Premio de Fórmula 1.

Aunque por este inmenso país han pasado rallyes, como el París-Moscú-Pekín del pasado año, y se celebraron algunas pruebas en Hong Kong y Pekín a mediados de los ochenta, ésta ha sido la primera carrera auténticamente china. A esta primera cita acudieron 127 participantes, aunque de ellos tan sólo dos eran chinos; muchos procedían de Taiwán, Nueva Zelanda y Europa, y no todos eran ricos expatriados ya que muchos conductores, sobre todo de Hong Kong, buenos aficionados a la velocidad, aprovecharon la ocasión -sólo tienen dos o tres oportunidades al año- para desfogarse al volante de sus coches.

La experiencia fue un éxito y sin duda se repetirá muchas veces por-



que, como dice David Balman -un piloto de líneas aéreas que aprovecha su tiempo libre para correr en coches- «Va a ocurrir igual que con los hoteles chinos. Cuando alguien diseñó un hotel para este país, con un restaurante giratorio en el último piso, en ninguna otra ciudad existía nada parecido. Va a ocurrir lo mismo con los circuitos». Porque, aunque de momento tan sólo existen un par de pistas para karts, la Chi-

na motor Sports Association tiene planes para llevar hasta el país la Fórmula 1, planes que esperan se cumplan dentro de tres años y, aunque el secretario general de CMSA, Qi Jin Cheng, piensa que aún es pronto, el sueño también es llegar a tener un piloto chino en la máxima especialidad del automovilismo. Por ello se planea la construcción de un gran circuito cerca de Zhuhai y existen rumores de que habrá otro en

COLORIDO LOCAL
Las grandes manifestaciones se celebran en China con fastuosos festejos siempre llenos de colorido.



GRAN ACONTECIMIENTO

La carrera levantó una gran expectación en este populoso país. Los que no la pudieron disfrutar a pie de pista tuvieron la posibilidad de seguir el acontecimiento a través de la televisión. La banda de la Marina también participó en los actos organizados con motivo de la prueba.



BUENA EXPERIENCIA
Los disciplinados chinos bordearon todo el recorrido para ver de cerca los coches.

los alrededores de Guangzhou por que «necesitamos un centro de entrenamiento», añade Qi Jin. Una vez iniciado el camino de la competición automovilística, no hay que olvidar que China trabaja para participar a nivel internacional en todos los deportes, los planes incluyen repetir el próximo año la experiencia de Zhuhai donde existe un grupo de hombres de negocios malayos que trabajan para convertir

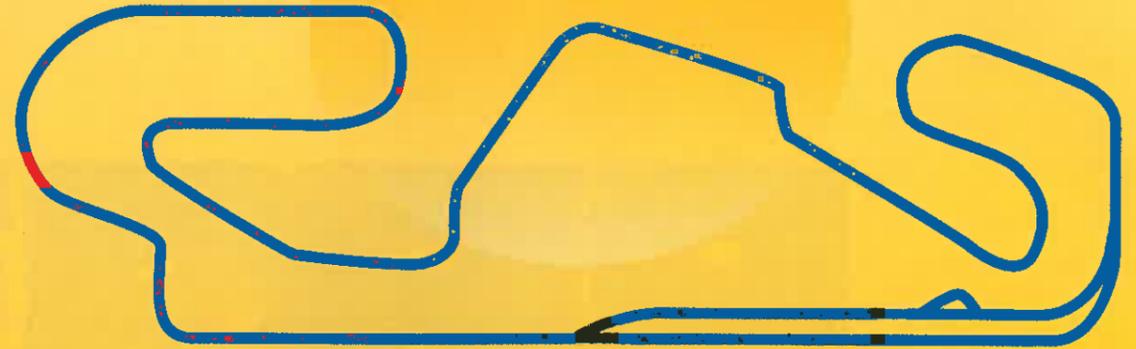
cuatro kilómetros cuadrados de campos de arroz, al norte de Zhuhai, en el futuro circuito permanente de Fórmula 1. El proyecto, diseñado por un arquitecto también malayo, costará cuarenta millones de dólares -unos cuatro mil millones de pesetas- e incluye, además del circuito permanente, un campo de golf y dos hoteles de cinco estrellas.

La mirada de la CMSA y del grupo

malayo promotor del circuito está puesta en 1995, tras la prometedora reunión celebrada recientemente en Londres con Bernie Ecclestone y la decisión final depende de la FISA, pero fuertes rumores apuntan que muy pronto China figurará en el calendario de los Grandes Premios y la ilusión de muchos, ver a Prost y Senna luchando en la pista, puede hacerse realidad pronto.

Jeremy Hart

¡VEN A MONTMELÓ CON MOTOR 16!



Motor 16 te ofrece la oportunidad de asistir al Gran Premio de España de Fórmula 1 que se celebrará en el circuito de Montmeló, Barcelona, los próximos días 7, 8 y 9 de mayo. Lee bien este número de Motor 16, donde encontrarás la respuesta a la pregunta de esta semana. Llama y gana una de las 10 entradas de tribuna que te están esperando.

LA PREGUNTA ES:

¿Qué tipo de tracción tiene el Lamborghini Diablo VT?

1. Tracción a las 4 ruedas
2. Tracción delantera
3. Tracción trasera

 **903 - 38 - 00 - 75**

BASES PARA PARTICIPAR EN EL SORTEO

- * Quienes deseen participar en el sorteo Gran Premio Fórmula 1 de Motor 16 no tienen más que llamar al teléfono 903 - 380075 y dejar grabada la respuesta y sus datos personales.
- * La línea permanecerá abierta desde el viernes 16 de abril a las 00 horas hasta el jueves 22 de abril a las 24 horas.
- * Los ganadores serán contactados por teléfono y se les remitirán las entradas. Su nombre aparecerá en Motor 16 el día 7 de mayo.
- * El coste de la llamada, que no excederá de los 3 minutos, se corresponde con las tarifas oficiales que aplica Telefónica en este tipo de llamadas; siendo el mismo para todo el territorio nacional.

PUEDE LLAMAR A CUALQUIER HORA DEL DÍA, TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA

Motor 16

CONDUZCA CON VENTAJA

TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL COMPACT
DISC Nº 8. "BEAT".



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 8 "BEAT". ¿ Se acuerda ?. Wayne Fontana, The Marmalades,

Brian Poole, The Tremeloes, Christie, Dave Berry... ¡ 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.

CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Gran Premio de Europa de Fórmula 1

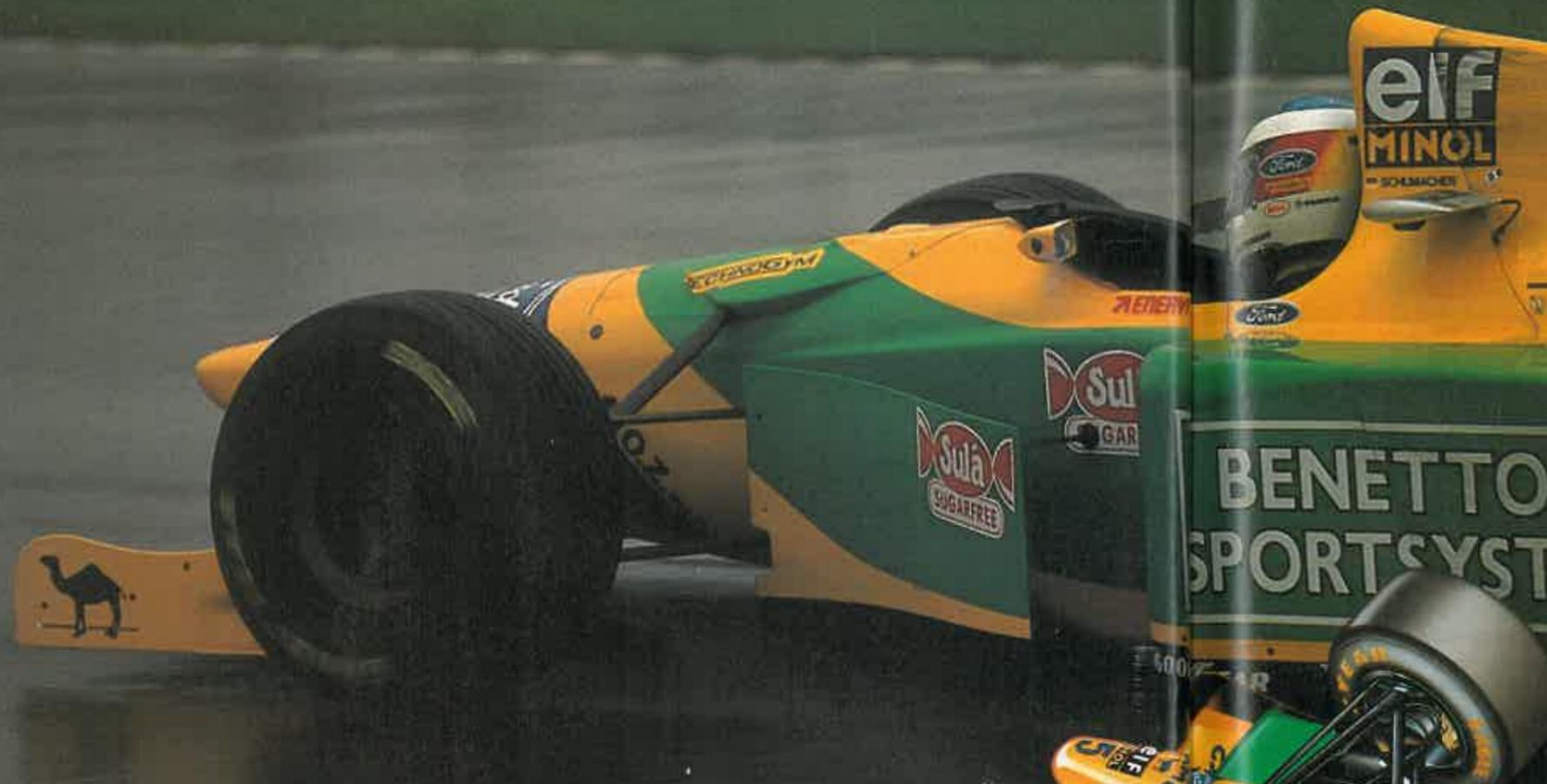
BENETTON B193B: PROMESA AMARILLA



El estreno del nuevo monoplaza de Witney se vio ensombrecido por el desbordante éxito de Ayrton Senna, y la competitividad de los Williams Renault. Por el momento, Michael Schumacher no parece disponer de un coche a la altura de las circunstancias, capaz de hacer frente a Williams y McLaren. Por otra parte, adolece de múltiples defectos de juventud.



SERÁ COMPETITIVO.
El trabajo realizado en el Benetton B193B por parte de Rory Byrne y Ross Brawn parece estar encaminado hacia el éxito. Su estructura es relativamente sencilla a pesar de tener todos los adelantos técnicos.



lo impone límites de altura. Como es de suponer, el Benetton B 193 B está dotado de un complicado sistema electrónico que regula las suspensiones activas -cuyo sistema hidráulico funciona a 200 bar-, el control de la tracción, la dosificación de la frenada, el cambio semiautomático y todas las funciones del motor. Para ello, ha sido necesaria una estrecha colaboración con la Ford Electronics Division, que durante cinco meses desplazó a siete de sus ingenieros al centro de investigación que Benetton posee en Enstone, lugar en el que el máximo responsable de producción

COMO UN AVIÓN
En la sesión de clasificación sobre pista seca, Michael Schumacher llevó el B193B al límite.



DEPORTE

es el español Juan Villadelprat. Debido al poco tiempo disponible para el estudio y realización del nuevo B 193 B, en Donington Park se alinearon dos unidades, con una escasez total de repuestos, que de algún modo complicaban el estreno de los coches en caso de un accidente de cierta importancia.

Como de costumbre, las opiniones referentes a las regulaciones de los coches, eran totalmente dispares entre las de Michael Schumacher y las de Riccardo Patrese. Durante los entrenamientos libres previos a los oficiales, el piloto alemán intuyó de inmediato que sobre



NERVIOSISMO
Para el estreno del nuevo monoplaza la escudería Benetton echó toda la carne en el asador. La organización era inmejorable.

DONINGTON PARK EN BREVE



♦ **DONINGTON PARK** tuvo una acogida positiva por parte de la mayoría de los pilotos de la F1. Casi todos elogian la calidad abrasiva y la del asfalto, así como las medidas de seguridad introducidas últimamente. Al mismo tiempo, el trazado resulta técnico, divertido y, sin lugar a dudas, bastante fatigoso. El único inconveniente en cuanto a la calidad de la pista, es la patina de residuos de frenado que desprecian los coches que aterizan y despegan del aeropuerto de Milán. Por el contrario, resultó sorprendente la escasez de la infraestructura, ya que los boxes son similares a los antiguos de Monza y a los actuales de Brands Hatch, y la sala de prensa, así como otras oficinas, estaban ubicadas en una casa, por cierto muy bien acondicionada.

♦ **LA SOFISTICACIÓN** tecnológica en la F1 ha llegado a límites inesperados, incluso en detalles de relativa importancia. Durante los entrenamientos del viernes, que se

desarrollaron bajo una lluvia torrencial, el equipo Benetton experimentó en el caso de Riccardo Patrese una pantalla con descompañador térmico. El experimento resultó interesante, y sólo quedan unos cuantos retoques para alcanzar la efectividad total.

♦ **COMO ES DE SUPONER**, por la escudería Ferrari no copian vientos de buenas auguras, y para renovar la faena política, se escuchan rumores sobre el posible cambio del presidente. Según se cuenta, Luca Badoer di Montebello, actual presidente, podría abandonar su puesto en un futuro relativamente próximo.

♦ **LA GRAN ABLONDANCIA** de pilotos en paro con experiencia en F1, podría desencadenar una serie de desplomes un tanto sorprendentes. Por lo visto, se maneja que en una situación como la actual, no tiene sentido esperar en una escudería a un piloto de medioceros resultados, con lo cual, cabe la posibilidad que antes de llegar al ecuador de la temporada, se puedan producir cambios en varias escuderías.

♦ **RICCARDO PATRESE** criticó duramente la reglamentación que limita a diez el número de vueltas en las sesiones de entrenamiento: -Un piloto se esfuerza en encontrar el perfecto equilibrio del coche, y poder salir sin que haya monoplazas en la pista para poder lograr un buen tiempo -dijo-, y añadió- y cuando lo consigas, se da cuenta



que no puede rodar por haber agotado las vueltas permitidas. Es totalmente un absurdo.

♦ **LA GASOLINA** vuelve a ser de nuevo un tema de dudas, sospechas y polémicas. Sin que existan datos fehacientes que lo prueben, parece ser que el combustible empleado por Williams y Benetton no responde a la normativa actual. Dicha gasolina desprende un olor muy peculiar una vez

combustionada, y los lenguajes de doble filo, afirman que en ella hay ciertos componentes no permitidos, que para deteriorarlos se proclama de un laboratorio de tal magnitud que ni la FISA ni nadie puede disponer de él. Todo son especulaciones, aunque las rebales se dirigen a ese químico genial que es Jean Claude Fayard sin pruebas tangibles, pero lo que está claro es que huele raro y «empuja» un motor.

♦ **EXISTEN INDICIOS** de que se pueden reducir a veinticinco los participantes en los Grandes Premios. Al parecer, tanto la FOCA como la FISA aceptarían que un par de escuderías dejen de bajar un monoplaza por problemas económicos, a raíz de lo cual desaparecerían las actuales e incómodas descalificaciones y para algunos representaría un respiro económico.



♦ **LA VICTORIA** de este Gran Premio tuvo un significado especial para Ayrton Senna. Dos días después del Gran Premio de Inglaterra de 1991, fue en Donington Park donde Frank Williams le brindó la oportunidad de pilotar el coche de Mika Häkkinen. -En aquella ocasión no estaba preparado técnicamente para pilotar un F1 -dijo-, y precisó -recuerdo que tuve que cambiar ocho veces de neumático, y todavía conserva los hueros de los tiempos registrados.

♦ **EN UN CORRILLO** de amigos, Michael Schumacher comentó que Nigel Mansell, en la sesión del G. P. de Australia en el que actuó como comentarista de la televisión australiana, le aconsejó tranquilizarse, ya que en la F1 hay que poner en práctica lo que decía Niki Lauda: -Para ganar una carrera, hay que ir lo más despacio que se pueda.



LAS DIVINAS PALABRAS

VATICINIOS sin acierto, opiniones contras-tadas y realidades incómodas del Gran Circo de la Fórmula 1.

Alain Prost: tres veces Campeón del Mundo y piloto de Williams.

¿Qué tal el circuito de Donington Park?

-Si hablo debo emitir una crítica y en vista de lo que me ocurrió por decir la verdad pre-fiero callarme-

Evidentemente, el Profesor primero piensa y luego se calla.

Equipo Jordan: escudería propiedad de Ed-die Jordan.

Poderoso caballero es don dinero y nunca mejor dicho. En un primer tiempo, Jordan con-trató a Ivan Capelli para que le impartiera lec-ciones de experiencia al joven Rubens Barrichello; pero resultó ser el alumno mejor que el maestro. Para remediar el mal, Jordan con-trató a Thierry Boutsen, junto al cual llegaron un par de patrocinadores interesantes. Sin embargo, una vez pasada la prueba de la FI-SA que obliga a todos los pilotos a poder salir del habitáculo en cinco segundos, se ha comprobado que Boutsen no puede pilotar a gusto el monoplaza por carencia de espacio. A pesar de eso, se le ha confirmado como com-pañero de Barrichello.



Guerra de los cien años: simbólica aprecia-ción de la rivalidad entre Senna y Prost.

Durante la rueda, Alain Prost intentó sola-par su mediocre actuación al alegar que su Williams FW 15C tuvo problemas de embra-gue, el cambio no funcionaba bien y tampoco las suspensiones activas respondían como él esperaba. Senna, su eterno rival, selló las pa-labras del Profesor con una frase lapidaria: -Si quieres te cambio el coche a pesar de tener tantos problemas-

Sesenta y nueve: último número de la de-cena del sesenta.

No hay como el azar para que salga la com-binación ganadora; en este caso, se ha logra-do un nuevo récord en la F1 con el número sesenta y nueve, correspondiente a las para-das en boxes de los monoplazas durante el Gran Premio de Europa.



tanto los neumáticos. En dichas condiciones, el B 193 B encontró sus límites, resultado de su juventud. Si por una parte se descargaba la presión aerodinámica para alcanzar una buena velocidad, en las curvas rápidas no se podía sacar el máximo partido a las suspensiones activas y el paso por curva no era todo lo rápido que se esperaba. A pesar del inconveniente, Schumacher logró registrar el tercer mejor tiempo para la parrilla de salida,

por detrás de los dos Williams Renault FW 15 C, pero con una ventaja de noventa y nueve milésimas de segundo sobre Senna.

Por el contrario, Patrese, desanimado y un tanto confuso sobre las características del coche, se situó en la novena posición en la parrilla.

Al contrario de lo que se esperaba, Schumacher no hizo una buena salida en la carrera, y en la primera vuelta se encontró en la sexta posición por detrás de Senna, Prost,

Hill, Barrichello y Alesi. Aunque en el warm-up con el depósito del combustible a tope había logrado el tercer mejor tiempo, en los primeros compases de la carrera se mostraba lento en toda clase de virajes, hasta el extremo de no poder rivalizar con Alesi y sobre todo con Barrichello. Por otra parte, Patrese se encontraba en una situación todavía más inexplicable, ya que a duras penas lograba mantener el ritmo de Johnny Herbert.

DEPORTE

Durante las primeras quince vuel-tas, Schumacher rodó un segundo por vuelta más lento que Senna y una vez cambiados los neumáticos de «agua» por los de «seco», dio la mejor vuelta de la carrera en el tiempo de 1.22.549. Sin embargo, al dar comienzo la remontada, Schumacher se encontró con la de-sagradable sorpresa que al engranar la tercera velocidad, el cambio se bloqueó y le hizo perder el control del coche. Una vez llegado a boxes, Schumacher pidió disculpas a los técnicos por lo ocurrido y se culpó de haber rodado por encima del límite del coche en las últimas dos vueltas. En compensación a

HOMBRES Y MÁQUINAS

Sin lugar a dudas las connotaciones aerodinámicas del B193B no pueden pertenecer a otro técnico que no sea el excéntrico Rory Byrne.



CLASIFICACIONES

0. D. Hill (Williams-Renault) 1.10.762	2. A. Prost (Williams-Renault) 1.10.458
8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.12.107	5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.12.008
7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.12.739	29. K. Wendlinger (Sauber) 1.12.738
26. G. Berger (Ferrari) 1.12.862	30. J. Lehto (Sauber) 1.12.763
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.12.982	27. J. Alesi (Ferrari) 1.12.960
14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.19.593	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.19.435
9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.20.064	11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.19.804
23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.20.716	19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.19.340
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.20.991	20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.19.868
24. F. Barbazza (Minardi Ford) 1.21.228	18. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.19.593
25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.19.835	26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.19.296
21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.21.488	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.20.232
	4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.21.224

CLASIFICACION FINAL

1. A. Senna (McLaren Ford) 1h: 50m.46s.570. 2. D. Hill (Williams-Renault) a 1.23.199. 3. A. Prost (Williams-Renault) a 1 vuelta. 4. J. Herbert (Lotus Ford) a 1 vuelta. 5. R. Patrese (Benetton Ford) a 2 vueltas. 6. F. Barbazza (Minardi Ford) a 2 vueltas. 7. C. Fittipaldi (Minardi Ford) a 3 vueltas. 8. A. Zanardi (Lotus Ford) a 4 vueltas. 9. E. Comas (Larrousse Lamborghini) a 4 vueltas. 10. R. Barrichello (Jordan Hart) a 6 vueltas. 11. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) a 6 vueltas.

VUELTA RAPIDA:

A. Senna (McLaren Ford), vuelta 57 en 1.18.029 a una media de 185,608 Km/h.

ABANDONOS:

D. Warwick (cambio). T. Boutsen (acelerador). A. de Cesaris (accidente). J. Alesi (suspensiones). A. Suzuki (cambio). P. Alliot (accidente). M. Schumacher (accidente). M. Blundell (accidente). G. Berger (suspensiones). J. Lehto (abandono). U. Katayama (embague). M. Brundle (accidente).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 26 puntos. 2. A. Prost, 14 puntos. 3. D. Hill, 12 puntos. 4. M. Blundell, 6 puntos. 5. J. Herbert, 6 puntos. 6. M. Schumacher, 4 puntos. 7. C. Fittipaldi, 3 puntos. 8. J. Lehto, M. Schumacher, 2 puntos. 10. G. Berger, F. Barbazza, A. Zanardi, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 26 puntos. 2. McLaren-Ford, 26 puntos. 3. Lotus Ford, 7 puntos. 4. Ligier Renault, 6 puntos. 5. Benetton Ford, 6 puntos. 6. Minardi Ford, 4 puntos. 7. Sauber, 2 puntos. 8. Ferrari, 1 punto.

Rally Safari

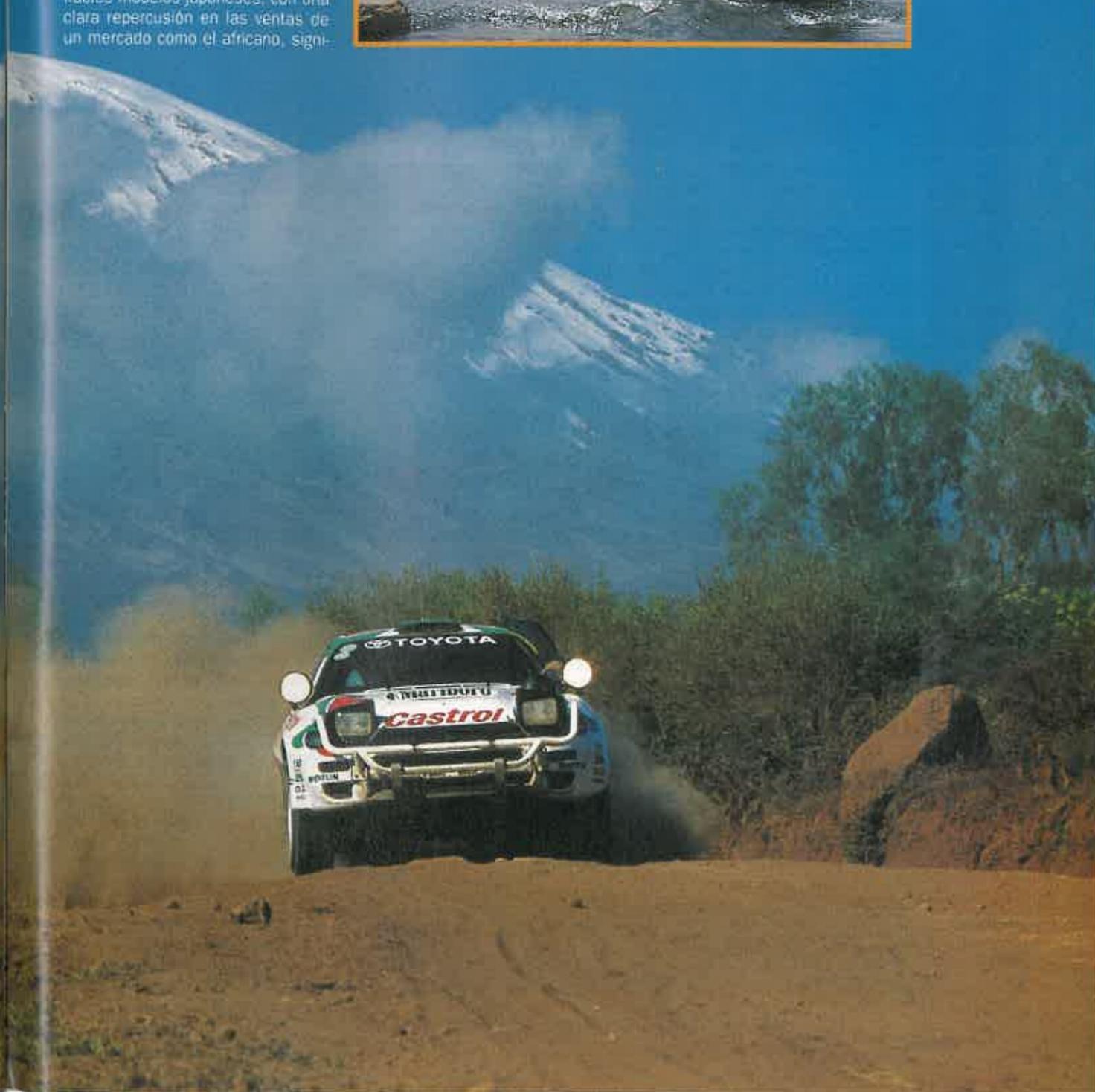
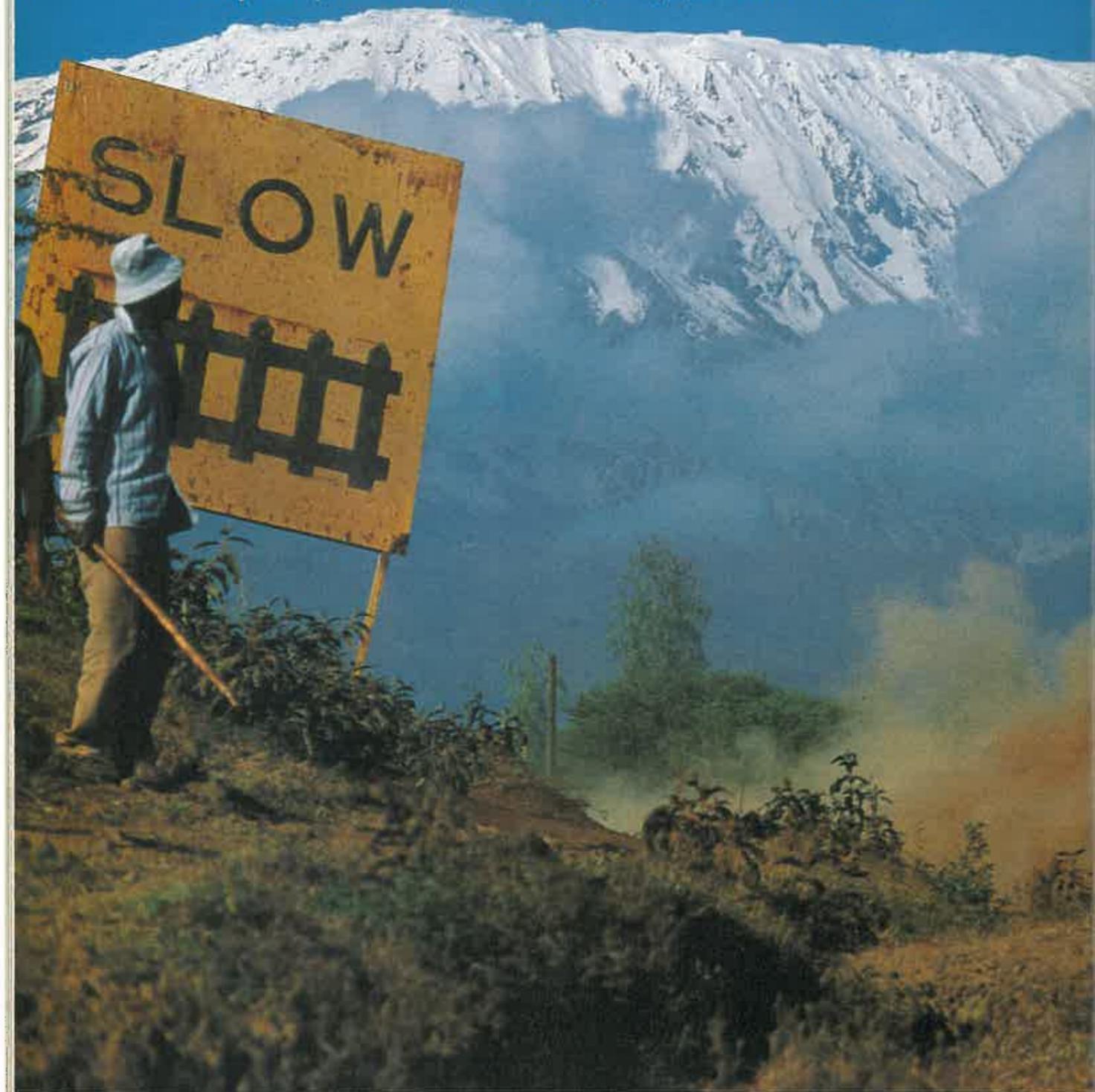
SOLOS EN CASA

Como en la película de Makulai Culkin, Toyota y Juha Kankkunen no han tenido ningún problema en adjudicarse la prueba africana ante la ausencia de sus principales rivales, sin más enemigo a la vista que la fauna salvaje de aquellas tierras, al contrario que el pequeño héroe del celuloide.

DESDE que en 1983 el entonces pequeño equipo dirigido por Ove Andersson participara por primera vez en el Rally Safari siguiendo los pasos de otras marcas del Imperio del Sol Naciente como Datsun o Mitsubishi, la prueba africana se convirtió en la revalida anual del Toyota Team Europa. La posibilidad de derrotar en un terreno duro y demoledor a equipos europeos más potentes y con vehículos más sofisticados frente a los prácticos, relativamente simples y frágiles modelos japoneses, con una clara repercusión en las ventas de un mercado como el africano, signi-



TERCERA VICTORIA. Con este son ya tres los triunfos de Juha Kankkunen en Kenya. Además vuelve a encabezar el Mundial de pilotos.





TRABAJO SIN RECOMPENSA
Después de haber puesto a punto el Toyota Celica para la dura prueba africana, Markku Alen tuvo que conformarse con la segunda posición.

MÁS JAPONESSES
Guy Jack lograba llevar su Daihatsu Charade GTX a la quinta posición.



preparó un solo tipo, el FB 91 sin la famosa «mousse», que apenas podía ser utilizada en tres secciones, las más lentas, ya que a la velocidad de la prueba el mayor peso de los neumáticos podía constituir un problema mayor que un pinchazo.

La oposición más importante podría proceder del japonés Kenjiro Shinozuka y su nuevo Mitsubishi Lancer, vencedor en los rallyes Costa de Marfil 1991 y 1992, toda vez que la presencia del equipo de Noriyuki Koseki con tres Subaru Vivio para el escocés Colin McRae, el keniano Patrick Njiru y el japonés Masashi Ishida, un vehículo con tracción a las cuatro ruedas y un motor turboalimentado de 660 centímetros cúbicos de 85 CV en grupo A con llantas de 13 pulgadas, no pasaba de ser anecdótica.

contrario que otras marcas como Ford, Mitsubishi o Subaru.

Con un total de cuatro vehículos inscritos y preparados oficialmente por Toyota para los finlandeses Juha Kankkunen y Markku Alen, el keniano Ian Duncan y el japonés Yasuhiro Iwase, difícilmente se les podía escapar la victoria. Con Alen como «residente» en Kenya por un tiempo, el Toyota Celica Turbo 4WD con el que Carlos Sainz consiguiera el triunfo el año pasado apenas sufrió durante la puesta a punto modificaciones de importancia, salvo la instalación de unas protecciones para evitar la acumulación de barro sobre los radiadores, toda vez que las roturas de turbo con la presión al mínimo no iban a ser el caso, como en 1992, ante la escasa concurrencia. En cuanto a neumáticos, Michelin

Camino de Mombasa y aprovechándose de su dorsal número 1, Juha Kankkunen se situaba en una posición que no iba a abandonar hasta el Lunes de Pascua en la meta de Nairobi. Sólo unos pequeños problemas de turbo inquietaban ligeramente al finlandés que llegaba a la costa keniana con tres minutos de ventaja sobre su compañero Markku Alen que había sufrido un pinchazo en los comienzos. Peor suerte tenía el «equipo B» de Toyota donde el piloto local Ian Duncan atronaba un impala dañando su radiador y coleccionando 13 minutos de penalización en la reparación, mientras que Yasuhiro Iwase en su undécima participación en la prueba africana, pinchaba en la primera sección, forzándole un segundo pinchazo a llegar sobre la llanta hasta su asistencia. A pesar de todo, el equipo Toyota marchaba como el «Áfrika Korps» con sus cuatro vehículos en las primeras cuatro posiciones.

Esta unidad se rompía de regreso a Nairobi cuando Iwase sufría otro pinchazo dejando su cuarta plaza a Kenjiro Shinozuka que la mantendría hasta la tercera etapa cuando primero se equivocaba de recorrido y luego rompía finalmente la distribución de su Lancer. Para entonces tampoco continuaban en carrera Colin McRae después de adoptar un ritmo de carrera nada coherente con la prueba africana ni con su pequeño vehículo, sufriendo primero problemas de motor, rompiendo



PEQUEÑOS Y DÉBILES

Los Subaru Vivio no resistieron los rigores de la prueba africana pese a la rapidez del joven McRae y la experiencia de Patrick Njiru.

después el turbo y finalmente la suspensión, ni su compañero Masashi Ishida por rotura del motor. En Subaru sólo continuaba en carrera el piloto de color, Patrick Njiru, vencedor del grupo N el año pasado, que se retrasaba por problemas de suspensión en la tercera etapa después de haber alcanzado la sexta posición. También en el campo Toyota había problemas ya que Ian Duncan perdía 25 minutos al tener que cambiar la junta de culata de su Toyota Celica Turbo 4WD, pero sin que ello significase ceder su tercera posición a Iwase.

Las diferencias entre los dos hombres de cabeza se mantenían y sólo la aparición de algún problema mecánico de importancia podía hacer saltar a Markku Alen al primer

puesto, sabedor el campeón de la Copa FIA de 1979 de la preferencia de los hombres de Toyota por la victoria de Juha Kankkunen, piloto oficial del equipo de Ove Andersson durante la presente temporada y no ocasional como en su caso. Además, intentar adelantar a KKK significaba correr demasiados riesgos y sorprender a su joven compatriota, algo prácticamente imposible. Las dos últimas etapas al norte de Kenya eran un mero trámite sufriendo Alen algunos problemas de frenos y Kankkunen problemas con los intercomunicadores, hechos apenas reseñables en otras circunstancias.

Con esta victoria de Juha Kankkunen, la tercera para el triple campeón del mundo después de las logradas en 1985 y 1991, Toyota ha

logrado su sexta victoria en el Rally Safari en los últimos diez años. Con ella el piloto finlandés vuelve a encabezar el mundial por segunda vez este año, mientras que es siempre a final de temporada cuando Kankkunen lanza su definitivo asalto. En cuanto a Toyota, tres victorias en tres participaciones lo dicen todo, a final de año puede que también. ○ E.D.

ÚNICO Oponente
El japonés Kenjiro Shinozuka y su Mitsubishi Lancer fueron los únicos en mezclarse entre los miembros del Toyota Team, antes de abandonar con la distribución rota.

CLASIFICACIONES

1º Kankkunen-Piironen (Toyota Celica Turbo 4WD), 3 horas, 54 minutos de penalización; 2º Alen-Kivimaki (Toyota Celica Turbo 4WD), a 9m; 3º Duncan-Munro (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1h 30m; 4º Iwase-Vinayak (Toyota Celica Turbo 4WD); 5º Jack-Page (Daihatsu Charade GTX), 1h 41m; 6º Patti-Mogul (Daihatsu Charade GTX), a 4h 45m; 7º Brighetti-Sidi (Daihatsu Charade GTX), a 5h 03m; 8º Rudi Stohl-Diekmann (Audi Coupé S2), a 5h 20m; 9º Shamji-Stone (Subaru Legacy, 1º grupo N), a 6h 13m; 10º Manfred Stohl-Gerlach (Audi 90 Quattro), a 6h 49m.

LIDERES SUCESIVOS

CH 1-79, Kankkunen

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 60 puntos; 2º Ford, 37; 3º Mitsubishi, 33; 4º Subaru, 26; 5º Lancia 24

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 43 puntos; 2º François Delecour, 35; 3º Massimo Biasion, 27; 4º Markku Alen, 25; 5º Didier Auriol y Mats Jonsson, 20; 6º Kenneth Eriksson, 18; 7º Colin McRae, 16; 8º Andrea Aghini y Ian Duncan, 12; 10º Tomi Makinen y Yasuhiro Iwase, 10.

El difícil aprendizaje del campeón

LA presencia de Nigel Mansell en el **Campeonato Indy** americano ha hecho que esa especialidad esté en la mente de todos, con mayor incidencia incluso que la Fórmula 1. Para los más entendidos, Mansell iba a dominar la Indy como dominara la F-1 el pasado año, pero las dos especialidades son tan distintas que, por muy Campeón que se sea, es necesario un periodo de aclimatación que, en ningún caso resulta fácil. Por dar la razón a los más entendidos, **Mansell** se impuso rotundamente en la primera prueba, celebrada en Australia sobre un circuito a la europea, pero la llegada del primer circuito oval, en Phoenix, ha puesto en evidencia lo difícil que resulta el paso de la F-1 a la Indy, incluso para Mansell. En los entrenamientos, el piloto británico sufrió un fortísimo accidente que reflejamos en toda su intensidad. No pasó nada, pero podía haber sido un verdadero drama. Mansell seguirá en la Indy, pero tendrá que aprender mucho todavía para poder estar en condiciones de ganar en América.

Otro ejemplo lo tenemos en **Michael Andretti**, que ha dado el salto contrario, de la Indy a la Fórmula 1 y sus actuaciones se cuentan por abandonos. Tres carreras disputadas, tres salidas de pista.

Fotos: Carlos Matos



A TODO GAS



PEUGEOT DICE NO A LA FORMULA 1

PEUGEOT había condicionado su participación en Fórmula 1 a la estabilidad de sus reglamentos y a la obtención de apoyo financiero que le permitiese consagrar una inversión comparable a la efectuada en el **Campeonato del Mundo de Sport**. Si la estabilización de los reglamentos parece ir por el buen camino, la búsqueda de patrocinadores sólidos, en lo que la firma francesa había puesto todo su empeño, no ha bastado para los elementos financieros indispensables. Por otro lado, en el actual contexto de dificultades económicas, Peugeot no desea invertir, ni en Fórmula 1 ni en otras especialidades de alto nivel, sumas incompatibles con la movilización de energías en provecho de una gama moderna de productos en constante evolución. Es decir, su voluntad es lograr un equilibrio razonable entre deporte y necesidades de inversión, de investigación, de formación de personal y de mejora de la calidad. Todo ello significa que la participación de **Automóviles Peugeot** en deporte del automóvil se ceñirá a las 24 Horas de Le Mans (con 905) y en un ambicioso programa con el Peugeot 405 en superturismos, en Gran Bretaña, Francia e Italia. Así, su departamento de competición, Peugeot Talbot Sport, se dedicará a llevar a cabo un completo programa de investigación y desarrollo, tanto de órganos mecánicos susceptibles de ser utilizados en competición como en la concepción de versiones especiales de los vehículos Peugeot destinados tanto al público como a la competición -caso del **Peugeot 405 T16-**, y a atender las necesidades de sus clientes en cualquier disciplina del deporte del automóvil.

LOS TURISMOS EN JEREZ

EL próximo fin de semana, el circuito de Jerez acogerá la tercera carrera puntuable del **Campeonato de España de Turismos**. Una carrera, que debido a los lastres con que están penalizados los dominadores de las dos primeras pruebas, sobre todo el gran triunfador, **Luis Pérez Sala** con el Nissan Skyline, presenta un resultado incierto. Varios son los pilotos que pueden optar a la victoria, entre ellos parten como favoritos los pilotos de los BMW M-3 más competitivos, éste es el caso de Albacete, Bassas y Villacieros. Esto puede ser así porque en el circuito andaluz, donde la temperatura posiblemente sea alta, los coches con motores atmosféricos tienen ventaja sobre los turbo alimentados. Por supuesto,

no habrá que olvidar a los **Ford Escort Cosworth**, que demostraron un buen nivel en Cataluña y al **Nissan** de Pérez Sala, que con un gran potencial siempre hay que contar con él.

Además de los Turismos, en Jerez se darán cita los participantes de la **Copa Citroën AX**, que ya ofrecieron un gran espectáculo en Montmeló, la Fórmula Ford, la Fórmula Fiat, el Trofeo Nacional RC 60 y los Turismos y Clásicos Andaluces. Las localidades tendrán unos precios populares, 1.000 pesetas para todo el fin de semana, mientras que los niños pagarán 200 pesetas.

También existirá la posibilidad de poder aparcar dentro del circuito a un precio de 300 pesetas.



GARRIGA DEBUTO EN SUPERBIKES

TRAS quedarse fuera del Mundial de 500, **Juan Garriga**, encontró un hueco en Superbikes, dentro del equipo oficial Ducati. El bautismo de fuego en esta especialidad del piloto español, tuvo lugar en Brands Hatch, bajo una intensa lluvia. En esta primera prueba, Garriga, que gran parte de su carrera deportiva ha discurrido en el **Mundial de Velocidad**, acusó una falta de adaptación al tipo de conducción de una moto con motor de cuatro tiempos y realizó una

discreta actuación. En la primera manga finalizó en el puesto once, mientras que en la segunda, con algo más de confianza, cruzó la meta en séptimo lugar. De todos es conocida la gran clase del piloto catalán, por lo que es de esperar que mejore sus resultados. En **Brands Hatch**



también estuvo presente Amatriáin, que disputará todo el Mundial. En la primera manga sufrió una caída, viéndose obligado a disputar la segunda con la moto de reserva, en la que finalizó en el puesto quince.

B O X E S

♦ **UN NUEVO ACUERDO**
La firma tabaquera Lucky Strike y Jordi Arcarons han prorrogado el contrato que les ha venido uniendo en las últimas temporadas y que los unirá hasta el '94. Con el apoyo de Lucky Strike, Arcarons podrá



realizar un amplio programa en Raids y en Enduro, en los que disputará los Campeonatos de España. Además participará en la Baja Aragón, Rallye París-Dakar, Rallye de los Faraones, Rallye de Túnez y Rallye del Atlas.

♦ **INSCRITOS EN LA F-3000**
La FISA ha hecho pública la lista de inscritos en el Campeonato Internacional de Fórmula 3000. Un total de 36 participantes compiten esta lista, entre ellos, con el número 24, figura el equipo Bravo F-1 España, que aunque en la lista de la FISA no figura ningún piloto en concreto, es seguro que a los mandos del Reynard-Cosworth del equipo español se pondrá Jordi Gené. Además, en la relación de la FISA se puede comprobar que los chasis Reynard los utilizarán todos los participantes.

♦ **MADRID SIN RALLYE**
El Rallye de Madrid, tradicionalmente la prueba que cerraba el Nacional de la especialidad, al quedarse sin patrocinador y no querer hacerse ninguna entidad cargo de organizar esta carrera, se ha caído del calendario, quedando anulada definitivamente, ocupando su puesto el Rallye Isla de Tenerife que figuraba como reserva.

Una Mercedes diferente

MERCEDES-BENZ, hasta hace poco líder en beneficios, va mal. Peor aún que el conjunto de la industria automovilística alemana (donde se prevé entre 300 y 400 mil empleos menos antes de fin de siglo) que se ha hecho demasiado costosa. Por primera vez en la historia, BMW ha dominado a Mercedes el año pasado con una producción de 598.000 vehículos frente a los 530.000 del «gigante» de Stuttgart. Y Mercedes, que había rozado las 600.000 unidades en 1987, ha anunciado que su objetivo para el año en curso será, solamente, de 505.000. En el momento en que BMW desvía una parte de su producción a Estados Unidos para huir de los salarios desorbitados -y de las semanas de trabajo reducido- de Alemania, Mercedes va a probar en México y en Sangyong (Corea), el impacto de los vehículos «made by Mercedes», para ver si se venden tan bien como los coches «made in Germany». Paralelamente, Mercedes ha dado a conocer su intención de reducir sus efectivos en 27.000 empleados de aquí a finales de 1994 (12.500 han perdido ya su empleo en 1992) y Helmut Werner, sucesor de Werner Niefer al frente de la división automóvil del grupo Daimler-Benz, ha manifestado que Mercedes podría, en el futuro (se habla de 1998), ceñirse a una gama de cuatro coches, con un modelo de punta más compacto que el actual 190 -igual que se habla de un «pequeño» BMW serie

1 para el otoño de 1994. En efecto, es evidente que Mercedes no podrá obtener eternamente de sus clientes los elevados precios que les exige, y que su futuro no se podrá basar en vehículos tan pesados y costosos como los de la Clase S. Incluso Edzard Reuter, presidente de Daimler-Benz nos lo decía hace algunos años: «no excluyo que hagamos en el futuro un coche pequeño, a condición de que sea el mejor y el más lujoso del mercado. Y será caro». Es cierto, habría mercado para un vehículo así pero, ¿quién tomaría la decisión, Helmut Werner, de 56 años, o Jürgen Schrempp, de 48? El primero es un hombre del automóvil, especialista en marketing, un terreno en el que Mercedes apenas ha brillado. Debía haber sustituido a Carl Hahn en Volkswagen, pero el todopoderoso Deutsche Bank le envió a Mercedes. El segundo, un hombre de Mercedes con una muy buena experiencia en el sector de los pesos pesados, era favorito hasta hace pocas semanas, pero se ha considerado poco elegante su pregunta sobre si Reuter se iría al final del año, sobre todo para el propio Reuter. A fin de cuentas, será el Consejo de Vigilancia de Daimler-Benz quien decidirá entre ambos contendientes. No deja de ser curioso que, en pleno periodo de recesión, la industria alemana esté llamada a reemplazar a sus principales líderes.



Edouard Seidler



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

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



Proveedor de primera mano 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 • Telefax: 720216
Telegramas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

La tecnología más avanzada y la experiencia de alta competición de Yokohama, le han permitido importantes innovaciones.

Tanto en neumáticos para coches deportivos de serie como en coches todo-terreno, los neumáticos de Yokohama son superiores en prestaciones a todos sus rivales.

Los neumáticos AVS (Advanced Vehicle System) configuran superficies de contacto que permiten mayor estabilidad y evitan el desgaste de la cubierta.

Son neumáticos que por su configuración tienen un 110% más de resistencia al aquaplaning y un 105% más de estabilidad en recta. Las carcassas

radiales están recubiertas por nylon High End de alta resistencia a la deformación centrífuga a altas velocidades.

Avances que garantizan las mayores

prestaciones en lo que respecta a seguridad, estabilidad, consumo y duración del neumático a velocidades de hasta 300 Km./hora.

Los neumáticos Yokohama son la base de las más altas prestaciones del automóvil.



YOKOHAMA



**GRATIS
A LA
FÓRMULA 1
CON MOTOR 16**

LAMBORGHINI DIABLO VT



Motor 16

SEMANTAL

GRUPO

20 de abril 1993

Núm. 496 • 350 ptas.

NUEVOS SUPERVENTAS



COMPARATIVA

NISSAN MICRA 1.0 LX / OPEL CORSA 1.2 / SEAT IBIZA 1.3 CLX

