

SUPLEMENTO  
LAS MEJORES FOTOS DEL  
SEAT IBIZA



SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

18 de mayo 1993 • Núm. 500 • 350 ptas.



## ESPECIAL NÚMERO

# 500



## 24 HORAS

# GTI



PRUEBA COMPARATIVA DE TODOS LOS 16 VÁLVULAS



## NOVEDADES

# SALON DE BARCELONA





## Volverá a enamorarse.

El nuevo Honda Accord le enamorará. Le hará sentir de nuevo el placer de conducir.

**Por prestaciones.** Disfrutará con su motor de aleación, sus 16 válvulas, 131 CV y la Inyección Multipunto PGM-FI diseñada para la Fórmula 1. Notará que los revolucionarios "Balancer Shafts" le dan al motor una suavidad hasta ahora sólo conocida en los motores de 6 cilindros.

**Por seguridad.** Sentirá toda la tranquilidad que dan una carrocería monocasco, las estructuras delanteras y trasera de deformación programada, las barras de seguridad en las cuatro

puertas y su tapicería ignífuga.

Y gracias a su exclusivo ABS, que desbloquea los frenos a razón de diez veces por segundo, podrá frenar con seguridad sobre cualquier terreno.

**Por confort.** Podrá olvidarse de las sacudidas, derrapes y balanceos gracias a la suspensión de Doble Brazo Oscilante y a la geometría "Anti-Dive/Anti-Squat".

También disfrutará de todo el confort que dan su cuidadosa insonorización, dirección asistida, cierre centralizado y sus 4 elevalunas y techo solar eléctricos.

**Por ecología.** Y respetará el entorno conduciendo un automóvil de la marca considerada líder en tecnología medioambiental. Con míni-

mas emisiones de humos, gracias al ordenador de la inyección PGM-FI, un catalizador de tres vías y aire acondicionado sin freón. Además, el Accord es reciclable en casi su totalidad.

Y si desea más información sobre el Honda Accord no tiene más que llamar gratuitamente al teléfono **900 30 80 80**.

### Gama Honda Accord:

2.0i S	2.630.000 pts.
2.0i LS	2.930.000 pts.
2.0i LS Aut.	3.285.275 pts.

Precios finales recomendados IVA, transporte e imp. matric. incluidos.



**HONDA**



NUEVO HONDA ACCORD. EL PLACER DE CONDUCIR

## Motor 16



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

**Director:**  
 Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Terralba. **Redactores jefes:** M<sup>a</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Pizcorno (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turmes (diseño).** **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 Ceñisal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, 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 Mollerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Haas Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicuña. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanoves. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Poledera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>a</sup> Ormazabal.

**Director Gerente:** Simón Molero. **Marketing:** Jorge Dorrego y Teresa Osma. **Director de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Antonio Terribio Trivino. **Directora Tarjeta Motor 16:** María Sedano. Isabel Moreno

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

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 85 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Teléfono:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. P<sup>o</sup> Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 98. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Benito de Valencia, 58. P<sup>o</sup> 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 89 11. Fax: 373 88 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

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

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

ESTAS SEMANA

**32**  
 Lagonda  
 Vignale



<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>6</b>	<b>PRECIOS</b>	<b>103</b>
<b>SU CASO</b>	<b>18</b>	<b>MOTOS</b>	<b>132</b>
<b>LO ÚLTIMO</b>	<b>22</b>	Suzuki LS 650 Savage	
Porsche 993		<b>DEPORTE</b>	<b>138</b>
Mercedes C	<b>26</b>	G.P. de España de F-1	<b>132</b>
Novedades Salón de Barcelona	<b>30</b>	A todo gas	<b>150</b>
<b>AL VOLANTE</b>	<b>44</b>	<b>FIRMA DE LA CASA</b>	<b>154</b>
Nissan Terrano II			
Rolls Royce/Bentley	<b>50</b>		
<b>TECNICA</b>	<b>56</b>		
Renault/Volvo			
<b>REPORTAJE</b>	<b>58</b>		
24 Horas GTI			
<b>FUERA DE SERIE</b>	<b>96</b>		
Pininfarina Ethos 2			



**138**  
 G.P. de España de Fórmula 1

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



VIVIR  
ES LA MAS  
EMOCIONANTE  
DE LAS  
AVENTURAS.

**E**l nuevo Nissan Terrano II se ha creado para todos los que creen que la emoción empieza cada mañana y no termina jamás.

En él conviven la magia de un 4x4 y la funcionalidad de un turismo.

En él la aventura se vive intensamente en cada momento; el confort y las prestaciones se convierten en aliados para emprender con fuerza y seguridad ese camino que es la vida.

Dirección asistida, 124 CV, 2.400 c.c., 12 válvulas, transmisión a 2 ó 4 ruedas, suspensión independiente, ángulo de ataque de 35°, ángulo de salida de 36°, Distancia mínima al suelo de 215 mm., capacidad de vadeo de 450 mm., aire acondicionado, elevalunas eléctrico y techo solar.

Así es el nuevo Nissan Terrano II, un vehículo para todos los que creen que vivir es la más emocionante de las aventuras.

**NISSAN  
TERRANO II**  
LA AVENTURA DE VIVIR

Desde **2.696.000** 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  
6 años anticorrosión.  
Más de 800 puntos  
de venta y de  
servicio Nissan  
le aseguran  
la mejor atención.



Solo hay un camino:  
ser los mejores.



## «No hemos tocado fondo»

**A** sí se expresaba **Enrique Fernández Laguilboat**, director general de ANFAC, al conocer la caída del **29,6 por ciento** que ha experimentado el mercado del automóvil en el pasado mes de abril, para añadir que «no hemos salido de la crisis». Sus palabras, aunque no sorprendentes -todos sabemos que la cosa va para largo y que nuestro sector pasa por una de las más graves crisis de su historia-, sí hablan clara y concisamente de algo que empieza a resultar más que preocupante, gravísimo. Y aún así, ese casi treinta por ciento menos, no ha sido mucho pensando en las estimaciones que se hacían a mediados de mes, que apuntaban a cerca del cincuenta. Pero lo que es más duro de digerir, lo que hace que la situación sea cada vez más complicada es el hecho de que ha transcurrido la tercera parte del año, el primer cuatrimestre, y el promedio anual se sitúa en un descenso del **33,5 por ciento**, o lo que es lo mismo, se han vendido **120.000** vehículos menos que en el mismo periodo de 1992, que alcanzó un total de casi 360.000 coches. Para el director general de ANFAC, y para nosotros mismos, la situación interna es gravísima, pero lo es aún más si tenemos en cuenta que en el **resto de los países europeos** también se sigue produciendo la tan traída y llevada recesión: Francia casi un 12 por ciento de descenso, Alemania un 18, Italia un 28 y así todos salvo el Reino Unido, que se mantiene aislado. A nivel global esto supone una caída dentro de la Comunidad Económica de un **18 por ciento** en lo que va de año. **Consecuencias:** recorte en la producción, regulaciones de empleo masivas, frenazo a la exportación. Todo un rosario de cosas muy malas para un sector y para la economía de un país como el nuestro, que en el concierto de las naciones europeas se está mostrando como el más débil. Si a eso añadimos que es el que mayor presión fiscal soporta en lo que a automóvil se refiere, no sé, de verdad, a dónde vamos a parar. Es preciso tomar medidas ya, sin pérdida de tiempo, de otro modo ese **20 por ciento** de descenso a final de año puede ser muy superior.

**Manuel Doménech**



P U N T O D E M I R A



### MOTOR 16, LIDER

**E**n el segundo ciclo de la primera oleada del Estudio General de Medios, Motor 16, con un incremento del 21,2 por ciento en el primer trimestre de este año, se consolida como líder indiscutible entre las revistas del sector. Los datos del EGM confieren 475.000 lectores a Motor 16, lo que nos coloca muy por encima de Autopista, con 359.000, y Coche Actual, con 300.000.

### NOMBRAMIENTO EN GME

**E**RHARD L. Spranger es el nuevo director general comercial de General Motors España S.A., sustituyendo a Daniel Young, destinado en Turquía, sobre lo que ya informábamos en nuestro número anterior.

**Spranger**, de 49 años, nació en Viena y es licenciado en Filosofía, entrando en GM de Austria en 1963, en las áreas de Marketing y Ventas. En 1973 fue nombrado supervisor del departamento de Marketing para Europa, pasando a desempeñar cargos de responsabilidad en Noruega, Italia y Japón, para regresar a Europa en enero de 1991 como consejero delegado de GM en Portugal. **Su nombramiento** como responsable de ventas en España va acompañado de la plena responsabilidad de la actividad comercial en el país vecino.



## NISSAN PRIMERA «INVITACION»

**N**ISSAN Motor Ibérica ha iniciado la comercialización en España de una versión limitada del Primera 2.0i bautizada «**Invitation**» y que cuenta con un equipamiento exclusivo: cierre centralizado, pre-instalación de radio con antena automática, asiento del conductor con regulación lumbar y aire acondicionado.

Está disponible en tres colores para la carrocería, todos ellos metalizados y dispone de una decoración específica, en la que destacan la tapicería exclusiva en color gris verdoso y los anagramas con el nombre del modelo en la tapa del maletero y también en las puertas delanteras.

El Nissan Primera, fabricado en Gran Bretaña, no está por tanto sujeto al cupo que limita las

importaciones de vehículos japoneses. Dispone de un motor de 2 litros y 16 válvulas, que desarrolla una potencia máxima de 122 caballos, lo que le proporciona una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora, para un consumo promedio de 8,5 litros por cada 100 kilómetros.

El Precio recomendado por la marca es de **2.260.000 pesetas**, transporte, IVA y tasa incluidos, lo que supone un ahorro de más de 200.000 pesetas sobre la versión con acabado SLX que incluye aire acondicionado opcional.



### S E M A F O R O S

**Rocio Jurado**, la popular cantante de Chipiona, está a punto de batir un récord, digno de figurar en el Guinness: el de tener más de 220.000 pesetas de multas sin pagar. Como esta situación no podía seguir, el Ayuntamiento de la localidad madrileña de Alcobendas, ha decidido embargarle tres cuentas corrientes.

La Jurado, excepcional como cantante, no parece tener su fuerte en los asuntos de la conducción y no es el primer caso de tomadillera a la que se le recomienda el paso por la autoescuela; Isabel Pantoja es la otra candidata.

**Organizar un evento** como el Gran Premio de España de Fórmula 1 es siempre complejo. Pero hemos de reconocer que la actuación de los responsables de Tráfico ha sido en esta ocasión impecable. Los agentes, no sólo se encargaron del control, sino de ordenar, orientar y ayudar a los conductores, indicando cómo acceder a los estacionamientos y haciendo más fluido el tránsito. Aunque, como siempre, se registraron importantes atascos inevitables por la masiva afluencia, la labor de los agentes y la paciencia de los conductores fueron encomiables.

### B R E V E S



♦ **EL PEUGEOT 205 GTI, EL MÁS ROBADO EN FRANCIA**  
En Francia tienen la buena costumbre de hacer públicos los datos de robos de coches y así, hemos podido saber que el Peugeot 205 GTI es el modelo más apalabrado por los ladrones. Le siguen el R-21 Turbo, R-19 1.6 V, Peugeot 405 NDL6 y R-5 GT Turbo.  
Como se ve, en

Francia los ladrones se decantan por los deportivos.

♦ **MÁS DE MEDIO MILLÓN DE KILÓMETROS CON UN MERCEDES 190**  
Mercedes ha estado buscando durante el último año el coche de su marca que más kilómetros haya recorrido sin cambiar el motor. Al final ha encontrado un 190 D que en este año ha recorrido 581.000 kilómetros. Su propietario ha recibido como regalo un Mercedes Clase C.

♦ **EL OLDSMOBILE MEJOR COCHE EN USA**  
La American Automobile Association ha elegido al Oldsmobile 88 como el coche preferido por sus conductores, tras la votación realizada entre los lectores de su revista Digest Magazine.



## LOUIS SCHWEITZER, EN ESPAÑA

Por vez primera el presidente de Renault, Louis Schweitzer, ha realizado una visita oficial a España por dos motivos, presentar el **Renault Twingo** a Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I y presenciar el Gran Premio de España de Fórmula 1 celebrado en el circuito catalán de Montmeló. De la audiencia con el Rey no quiso comentar más que su amabilidad y que habían hablado de automóviles y del deporte del automóvil. No obstante, destacó la sorpresa que había manifestado Su Majestad sobre la habitabilidad excepcional del pequeño Twingo. En cuanto al Gran Premio, habló de que no era cuestión de bajar su nivel actual para estar a la altura del resto de los equipos, sino que éstos deberían ponerse a su altura. Renault ha realizado un gran trabajo y no tienen por qué renunciar al nivel logrado. Coincidiendo con el Gran Premio de Fórmula 1, Louis Schweitzer mantuvo un primer encuentro con la prensa en el que se trataron mu-



chos temas. Para el presidente de Renault la crisis existe, pero tiene un fuerte componente psicológico. Espera que se produzca una **reactivación del mercado** a final de año, lo que supondrá un descenso global en Europa del diez por ciento, cuando ahora se cifra en el 18,5 por ciento. Habló de que la salida de la crisis no pasará por un cambio sustancial en los productos, sino, más bien, por rejuvenecer el actual parque automovilístico. Para él, la crisis que actualmente se vive en toda Europa acabará a finales de año. Habló mucho del Twingo,

del que dijo que es un coche barato que no se compra por el hecho de que sea barato. Para él es un coche no estatutario que no se centra en un sector de público o en una clase social definidas. Lo comparó con el **Volkswagen Escarabajo** como fenómeno. Dijo que aún no se sabe cuál es el perfil del cliente del Twingo porque en Francia lo compran desde jóvenes a líderes de opinión o personas de elevado nivel de ingresos. Concluyó diciendo que el Twingo aporta una imagen del automóvil diferente. También habló de los japoneses diciendo que es necesario mejorar el nivel europeo de competitividad y que debería existir un periodo transitorio largo, hasta 1999, para que se produzca el esperado equilibrio con los fabricantes nipones. No se mostró conforme con que el coche eléctrico sea la solución salvo para determinados usos públicos y ciudadanos, y dijo que los primeros eléctricos competitivos no llegarán hasta el 2005 o 2010. Por último, manifestó que la **calidad** sigue siendo una prioridad necesaria pero no suficiente para Renault, como la competitividad, aportando una nueva prioridad y la personalidad. Para Schweitzer, sus productos deben tener calidad y ser competitivos, pero también es necesario que se reconozcan fácilmente y que sean apreciados por los clientes. El progreso de una marca de automóviles debe ir creciendo al tiempo que también progresan las necesidades del cliente.



## REELECCION EN EL RACE

**F**ERNANDO Falcó y Fernández de Córdoba ha sido reelegido presidente del Real Automóvil Club de España, por otro periodo de cuatro años.

Para este último mandato no ha sido necesario convocar elecciones por cuanto la suya, en la que se han integrado varios miembros de otras posibles candidaturas, ha sido finalmente la única presentada. Como vicepresidente ha sido nombrado Antonio Serrano Fer-

nández Acetuno. Fernando Falcó, Marqués de Cubas, es presidente del RACE desde hace 17 años. En este periodo, la entidad ha conocido una profunda transformación, pasando de una actividad automovilística meramente deportiva a ser la empresa de servicios del automóvil con más socios y mayor presencia en el país. Más de 400.000 socios y delegaciones en todas las comunidades españolas así lo atestiguan.



De pequeño soñabas.

Con Equipamiento deportivo:

Alerón trasero.

Volante sport.

Faros antiniebla.

Con 95 CV. en gasolina  
y 93 CV. en turbo-diesel.

Con Dirección Asistida.

- de serie en turbo-diesel.  
- opcional en gasolina.

Tus gustos no han cambiado.



NUEVO **RENAULT 19 S**  
Serie Especial. 95 cv.

En el nuevo Renault 19 S encontrarás todo lo que necesitas para vivir deportivamente. Como a ti te gusta. Porque ahora todo lo que siempre has deseado ya está a tu alcance, por 1.720.000 pts. 1.8 3p. y 2.020.000 pts. 1.9 dT., 3p.

¿Que culpa tienes tú de que te guste lo bueno?



Precio máximo recomendado con IVA, transporte, e impuesto de matriculación incluidos en Península y Baleares. Para más información llama al 900 100 500.

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. Tu Renault con Renault Financiación. RENAULT recomienda lubricantes ELF.



**Tokio**

Daniel Monteverde

**▷ MAYOR PRODUCCIÓN DE TOYOTA**

La producción de Toyota en Japón aumentó en marzo de este año el 2,7 por ciento, la primera subida registrada en los últimos seis meses. Las buenas ventas de algunos modelos y mayores exportaciones a Asia y Latinoamérica son las razones. Nissan, por su parte, vio disminuir su producción local (3,9 por ciento) y sus exportaciones (3,6 por ciento). La producción de ambas firmas en el extranjero aumentó considerablemente.

**▷ EL YEN CREA PROBLEMAS**

La subida del yen con respecto al dólar está dejando indolencias a los japoneses en Estados Unidos. A 110 yenes el dólar, nuevo máximo histórico, empresas débiles como Mazda y Honda pasarán por graves problemas y Nissan no logrará recuperarse durante bastante tiempo. Además, la reciente subida de los precios en los coches japoneses les hace perder su competitividad; un ejemplo es el Lexus de Toyota que ahora a cincuenta mil dólares se ha convertido en un coche casi fuera de mercado, muy lejos de los competitivos 35.000 dólares que valía no hace mucho. Es tentado a

estos problemas muchos constructores japoneses están reduciendo producción en sus fábricas norteamericanas.

**▷ MAYOR ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE**

Mazda ha desarrollado un motor para coches grandes capaz de mejorar en un diez por ciento la economía de combustible. El motor, que tiene un tiempo de compresión más corto y aumenta el par motor en un cincuenta por ciento, ha sido utilizado ya en barcos y centrales eléctricas, pero este es el primer modelo que puede instalarse en coches. Su ciclo de combustión tipo Miller es completamente diferente del de los motores convencionales de gasolina.

**▷ LA UNIÓN HACE LA FUERZA**

Honda e Isuzu han firmado un acuerdo para comercializar mutuamente vehículos. En concreto Isuzu suministrará un todo terreno fabricado en Estados Unidos a la filial norteamericana de Honda que se encargará de comercializarlo a partir del próximo mes de enero y también le suministrará otro vehículo todo terreno que Honda venderá bajo su propia marca en Japón, a partir del próximo otoño.



**ADA DE ORO PARA FERNANDEZ CAMPO**

SABINO Fernández Campo, Teniente General y Conde de Latores, que fue jefe de la Casa de Su Majestad el Rey, recibió el «Ada de Oro» distinción que le impuso Angélica Amieva, vicepresidente de la sociedad. Con este acto, Ada ha querido destacar la «extraordinaria personalidad de un asturiano ejemplar que, en un destino delicado, al frente de la Casa de Su Majestad el Rey, manifestó inteligencia, sabiduría, prudencia, sacrificio y, sobre todo, lealtad», según palabras del presidente del Consejo de Administración de Ada, Montes Argüelles.



**PEUGEOT 106 SERIE LIMITADA**

COINCIDIENDO con su patrocinio, por octavo año, del Open de España de Golf, Peugeot lanza al mercado una serie limitada del pequeño 106, en versiones de gasolina de 3 y 5 puertas denominada Open. Tanto el interior como el exterior de esta versión limitada incorporan elementos que resaltan la **exclusividad** del modelo que ofrece techo practicable como opción y cuyo precio es de 1.380.000 pesetas para el 106 Open 3 puertas y 1.440.000 pesetas para el 106 Open de cinco puertas.

**Londres**

Ian Adcock3

**▷ LAGONDA VIGNALE, RALIDAD VIRTUAL**

El controvertido «concept-car», que cautivó la atención del



público bajo los fluorescentes de la pasada edición del Salón de Ginebra, está realizando una gira por Estados Unidos, con el objeto de medir el nivel de aceptación entre sus clientes potenciales. De obtener resultados positivos, Aston Martin intentará convencer a sus socios mayoritarios de Ford sobre la conveniencia de comenzar la fase de producción, que no sería en ningún caso antes de dos años.



“ Crearé en Europa cuando pueda tener lo mismo que un europeo y a precios europeos. ”

Golf Europa, a precio de Europa.  
1.595.000 pts.\*



\*Precio final recomendado (IVA, transporte y tasas de matriculación incluidos).





## MADE IN ENGLAND



La elegancia, la categoría, la calidad, la tradición y el buen gusto de los deportivos ingleses a lo largo de su historia son los primeros mensajes que asaltan la mente de los asistentes a la magnífica muestra que se expone en estos días en Madrid.

Casi medio centenar de deportivos de fabricación inglesa, perfectamente ambientados

dividuos, abrió nuevos horizontes en las comunicaciones y transportes y generó una poderosa industria, de empuje vital para el desarrollo económico y social de las naciones.

El empresario **Javier Toda** es el artífice de esta fundación, cuya más inminente aspiración es la creación de un Museo Nacional del Automóvil en la capital de España. Es un proyecto complejo y moderno que albergará unas quinientas joyas de la «Belle Époque», en exhibición permanente, exposiciones monográficas, biblioteca, salas de conferencias, edición de publicaciones e incluso una escuela de restauración, pionera en España. Esta primera exposición de vehículos ingleses permanecerá abierta hasta el 20 de junio en la calle Galileo, 104, de Madrid. El horario, de lunes a viernes, desde las 17 a 19 horas y los sábados de 10 a 14 de la tarde.



con carteles y maniqués con atuendos de época, representan una cuidada selección de automóviles pertenecientes a la **Fundación Toda**, con el patrocinio de Rover.

Esta fundación, creada con el objetivo de conservar y promocionar el automóvil y su historia, defiende que la aparición del automóvil supuso un logro decisivo en la libertad de los in-



## PREMIOS RADIOFONICOS

UNA vez más, el programa **Radio Motor** de Julio Costa otorgó sus premios por votación de los oyentes. En esta ocasión los galardonados fueron el **Fiat Cinquecento** como «Coche del Año», el Opel Frontera Sport como «Todo Terreno del Año» y el Honda Civic como «Deportivo del Año». El acto tuvo lugar en el Ayuntamiento barcelonés, en el que el Concejal de Circulación, **Joan Torres**, resaltó el papel social del automóvil y puso de relieve el problema que para los responsables municipales resulta compaginar su uso con la humanización de la ciudad.



## AL SALON CON MOTOR 16

AS 10 entradas para asistir al Salón del Automóvil de Barcelona, que Motor 16 ha sorteado, han correspondido a: Santiago Arilla Vaso de Monzón, Huesca; Alicia Carrascosa Saldaña de Chirivella, Valencia; José Manuel Rodríguez Piqueras de Manresa, Barcelona; Ivan de la Hera Gamo de San Sebastian; Pablo Durán Vila de Villanueva y la Geltrú, Barcelona; Manuel García López de Albacete; Miguel Gaso Pascual de Barcelona; Lorenzo Lezcano Germán de Zaragoza; Fernando López Alonso de Vallporta, Valencia; Andrés Lozano Medina de Madrid; Samuel Martínez Nacario de Madrid; Pedro Jesús Raigal Fernández de Caravaca de la Cruz, Murcia; José Vicente Rioja Ortega de Alcazar de San Juan, Ciudad Real; Félix Javier Velasco Paunero de Valladolid; y Antonio Vera González de Santboi de Llobregat, Barcelona.



“ Antes pensaba que los jóvenes europeos tenían más ventajas. Ahora veo que tengo las mismas. ”

Polo Coupé Europa, a precio de Europa.  
955.000 pts.\*



\* Precio final recomendado (IVA, transporte, tasas de matriculación y promoción incluidos). Válido para este mes y sólo para vehículos en stock.





◆ **ACUERDO ENTRE OPEL E IRMSCHER**

Se ha firmado en Rüsselsheim un acuerdo entre Irmscher Internacional y Adam Opel, mediante el cual, este fabricante suministrará sus accesorios deportivos a todos los concesionarios de Opel en Europa. Este acuerdo asegura que el desarrollo de nuevos productos se realice de acuerdo con la filosofía de diseño de Opel.

◆ **EL AUTOMÓVIL COMO FORO**

La previsión de la demanda del automóvil es el complejo tema de debate en el ciclo de conferencias organizadas por ANFAC y el Instituto de Empresa de Madrid. Un encuentro ya habitual que cada año cuenta con la presencia de las máximas personalidades económicas, de investigación de mercados, distribución comercial, etc. El punto de encuentro, Madrid, y la fecha, los días 26 y 27 de mayo.



◆ **FIR AUTO EN ALICANTE**

Continuando con los eventos del motor, durante los días del 21 al 31 de mayo se celebra la X edición de Firauto en la Institución Ferriol Alicante. «Todo lo que la rueda mueve» define el carácter de este certamen. Está abierto al público que, por 600 pesetas de entrada, podrá disfrutar además de numerosas actividades paralelas a la muestra.

◆ **HONDA YA ESTÁ EN EUROPA**

El presidente de Honda, Nobuhiko Kawamoto, ha inaugurado la primera fábrica de la marca en Europa, pese a que estaba ya en producción desde octubre del pasado año, con una cadencia de 120 Accord diarios.



**PORSCHE ELIGE LA VELA**

MARCA de coches deportivos por excelencia, Porsche está presente en una serie de actividades a nivel mundial, siempre de carácter deportivo, que sirve para potenciar su imagen tradicional. En España, Porsche España, S.A., además de poner en marcha una interesantísima **Copa Monomarca** en circuitos con su modelo 968 CS, no ha querido dejar de atender a un deporte que, aunque poco conocido a nivel popular, es uno de los que más éxitos ha dado universalmente a nuestro país. Se trata de la **vela**, cuya última



regata ha contado con la imagen y la presencia de Porsche con su gama de modelos. Una ocasión única para dar a conocer a las gentes de Vigo, Bayona y Sanxenjo, localidades entre las que discurría la **Regata Bombay Gin**, sus productos.

**CUMPLEAÑOS FELIZ**

PASÓ las bodas de plata y va camino de celebrar las de oro. Con cuarenta y cinco años a sus espaldas el **Land Rover**, desde 1990 Defender, es sin duda uno de los vehículos más carismáticos del mercado. Su presentación tuvo lugar en el **Salón de Amsterdam** el 30 de abril de 1948, donde el primer prototipo, que tenía el puesto de conducción en el centro, comenzó la carrera de éxitos de este vehículo concebido por los hermanos Maurice y Spencer Wilks sobre la base de los **Jeep** del ejército americano. En su larga historia, el Land Rover ha mantenido la carrocería de aluminio, solución adoptada por los hermanos **Wilks** para superar la carestía de acero en los años de postguerra. Granjeros,



Lo tiene todo para vencer a todos y convencer a cualquiera. Desde la robustez de su diseño a la fiabilidad de su motor. Desde la seguridad de los más avanzados sistemas, como el ABS o el Airbag, al completo equipamiento, excepcional en vehículos de su categoría. Venga y observe el nuevo Toyota Carina E. Le convencerá por completo.

**NUEVO TOYOTA CARINA E:** Motor 2.0 i 16v. 133 CV. Aceleración 0-100 km/h en 9". Coeficiente CX 0,30. Frenos delanteros de disco ventilados. ABS. AIRBAG. Habitáculo reforzado. Aire acondicionado. Llantas de aleación. Dirección asistida. 4 elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Máxima habitabilidad. Asiento trasero abatible 60/40. Maletero de 545 dm<sup>3</sup>. Faros antiniebla. Retrovisores calentables. Luneta térmica delantera.

DESDE **2.890.000** PTAS. PRECIO RECOMENDADO. INCLUYE IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION Y TRANSPORTE. MODELO BASE: CARINA E 2.0



Para cualquier información, diríjase a nuestra RED OFICIAL DE CONCESIONARIOS

**GARANTIA**  
**3 AÑOS**  
o 100.000 Kms.

- ALAVA (Vitoria): Alavesa de Vehículos: 28 60 11 • ALICANTE: Nipocar: 510 30 19 • ALMERIA: Alsina Automóviles: 27 20 00 • ASTURIAS (Oviedo): Remsa: 525 58 77 BADAJOZ: Autom. Lucas Troca: 23 70 08 • BALEARES (Palma de Mallorca): Mediterránea de Automoción: 20 91 22 • BARCELONA: Team's Motor: 490 71 41 • Kimbara Motors: 414 39 34 • Japanauto: 410 59 05 • BARCELONA (Las Franquesas): Automóviles Pujadas: 846 70 86 • BARCELONA (Mataró): Veymar: 799 70 11 • BARCELONA (Sabadell): Ippon Motor Valles: 712 27 07 • BURGOS: Autoservicio: 27 62 80 • CANTABRIA (Sta. Cruz de Bezana-Santander): Profiosa Automóviles: 58 08 84 • CASTELLON: Cobelsa: 22 32 12 • CIUDAD REAL: Supermóvil: 23 07 57 • CORDOBA: Niposur: 48 03 81 • GERONA: Comercial Totauto: 21 72 50 • GRANADA: Yokauto: 41 10 04 • GUIPUZCOA (San Sebastián): Basmóvil: 11 40 77 • HUELVA: Niponuba: 27 04 65 • LEON: Oliver Auto: 26 07 70 • LERIDA: Trasca: 26 86 88 • LA RIOJA (Logroño): Japauto: 25 99 45 • LUGO: Anigasa: 21 86 48 • MADRID: Blanco Llorente: 534 94 11 • Kuruma Sport: 577 45 06 • MALAGA: Raimundo Rodríguez: 27 47 42 • MURCIA: Llopauto: 23 87 59 • NAVARRA (Beriozar-Pamplona): Autojapam: 30 30 26 • PONTEVEDRA (Vigo): Mercauto Móviles: 43 61 11 • SALAMANCA (V. de la Reina): Niponsa: 25 10 08 • SEVILLA: Nimo Gordillo Automóviles: 40 55 00 • TARRAGONA: Auto Forum: 24 56 36 • TOLEDO: Auto Raid: 35 36 75 • TOLEDO (Talavera): Tajauto: 82 18 11 • VALENCIA: Saconex: 396 43 00 • Sakurauto: 340 92 91 • VALLADOLID: Talleres del Hierro: 23 81 54 • VIZCAYA (Lejona): Japan Car: 464 35 99 • ZARAGOZA: Blanco, S.A.: 29 91 30

EUROCARE ASISTENCIA 24 HORAS



## LOS TURISMOS SIGUEN CUESTA ABAJO

EL descenso de las ventas de coches no solo continúa, sino que se agrava de forma muy alarmante.

Durante el pasado mes de abril se vendieron en España, según datos de la patronal Anfac, 64.542 turismos, frente a los 91.708 vendidos en igual mes del pasado año. Esto representa un descenso del 29,42 por ciento, mientras el descenso medio en los países de la CE en este mismo mes fue del 18,3 por ciento.

Esta caída sitúa el descenso de las ventas acumuladas en los cuatro primeros meses del año en un 33,49 por ciento respecto al mismo periodo de 1992, lo que significa que en lo que va de año se han vendido 120.000 coches menos

en estos cuatro meses ha sido del 17,8 por ciento.

De los **239.032 coches** vendidos en estos primeros meses del año, 125.647 corresponden a turismos importados -un 52,56 por ciento del total-, mientras que el 47,44 por ciento son de fabricación nacional.

En cuanto a marcas, todas las «grandes» experimentaron fuertes retrocesos en abril y las que más perdieron, entre las de implantación nacional, fueron Volkswagen (-39,17), Peugeot-Talbot (-36,42) y Renault (-35,17), que sigue siendo la que más coches ha vendido en este periodo, seguida por Ford y Opel. Las **caídas más fuertes** entre enero y abril las sufrieron Volkswagen (-43,47), Citroën

### LOS DIEZ MAS VENDIDOS EN ABRIL

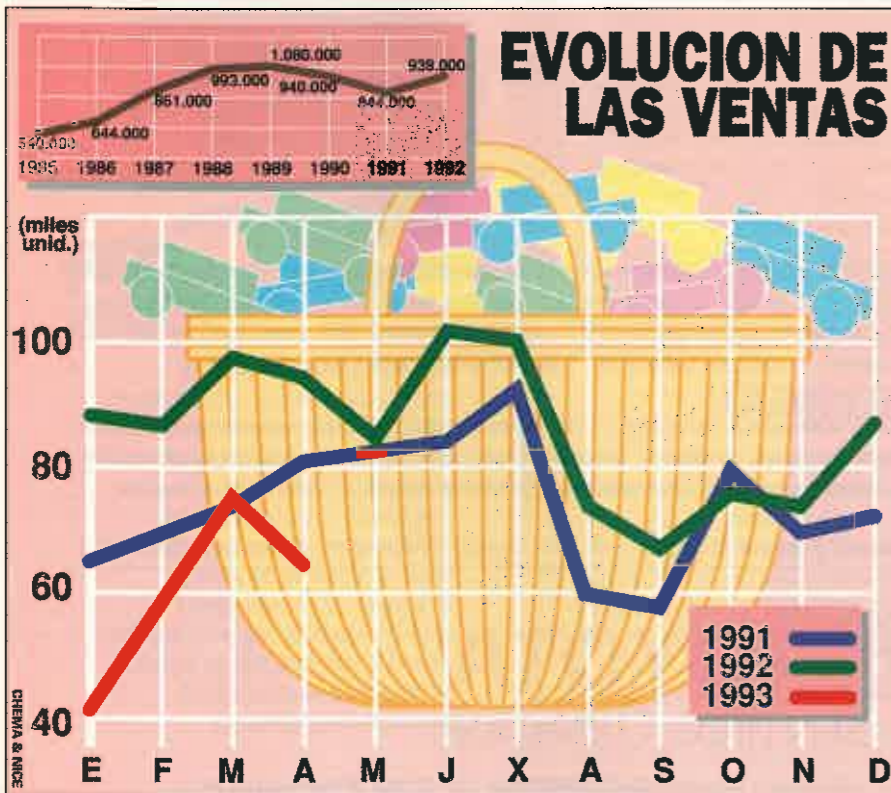
Modelo	Unidades
Renault 19	4.980
Opel Astra	4.273
Seat Ibiza	4.110
Renault Clio	4.055
Citroën ZX	3.479
Opel Corsa	3.128
Ford Fiesta	2.836
Ford Escort	2.424
Ford Mondeo	2.336
Citroën AX	2.241

liana Fiat como el mayor importador «puro» en cuanto a volumen, seguida de Nissan y BMW.

En el ranking de los modelos más vendidos, el Renault 19 volvió a recuperar en abril un primer puesto que no ocupaba desde hacía meses. Le siguen el Opel Astra, el Seat Ibiza y el Renault Clio. Conviene destacar la fulgurante ascensión del **Citroën Xantia**, que en su primer mes de comercialización se colóca en el puesto trece, justo detrás del Seat Toledo.

### VENTAS DE TURISMOS

MARCA	Abril	%92/93
Fasa Renault	11.267	-35,17
Ford	9.233	-28,19
Opel	9.018	-18,84
Citroën	7.703	-23,51
Seat	6.683	-22,39
Peugeot Talbot	5.736	-36,42
Volkswagen	2.809	-39,17
Fiat	2.406	-38,89
Nissan	1.657	-3,77
BMW	1.469	-26,44
Rover	1.096	-39,18
Audi	1.007	-42,72
Volvo	764	-18,11
Mercedes	677	-49,4
Lancia	564	-58,1
Hyundai	504	133,33
Honda	393	3,69
Toyota	247	-32,51
Skoda	212	748,01
Otras	1.097	-35,62
TOTAL	64.542	-29,42



que el año pasado. Esta recesión, que viene a agravar aún más la difícil situación de empleo en el sector, está afectando más a nuestro país -que es el que mantiene la mayor presión fiscal sobre el automóvil- que al resto de los **países comunitarios**, donde el descenso

(-42,25) y Renault, que sufre un retroceso del 37,27 por ciento.

En cuanto a las importadoras, **Mercedes** fue la que experimentó un mayor azote en las ventas, como deja claro su 53,37 por ciento de caída, seguida de Audi (-50,85) y Lancia (-49,95), situándose la ita-

# CITROËN ZX

# FRIO FRIO



**AIRE ACONDICIONADO GRATIS O UNA OFERTA EQUIVALENTE**

Este mes, el Citroën ZX tiene **Aire Acondicionado gratis, o una oferta equivalente.**

Podrá disfrutar de un coche que ofrece unas cotas de seguridad extraordinarias. El Citroën ZX ha sido sometido a las pruebas técnicas más exigentes y ha superado los más duros ensayos técnicos sobre seguridad: neumáticos Michelin de última generación y máxima adherencia, tren trasero con efecto autodireccional, que genera un efecto similar a un "4 ruedas directrices", estructura especial con vigas de acero prerrevestido, 3 cinturones traseros de seguridad...

Y, durante este mes, podrá disfrutar, en todos los modelos Citroën ZX, del Aire Acondicionado gratis o una oferta equivalente.

Gama Citroën ZX 3 puertas	PVP*
ZX 1.4i Reflex Sin aire Acondicionado	1.414.000 Ptas.
ZX 1.4i Reflex Con aire Acondicionado	1.563.000 Ptas.
ZX 1.6i Avantage Con aire Acondicionado	1.718.000 Ptas.
ZX 1.8i Sport Con aire Acondicionado	1.832.000 Ptas.
ZX 2.0i Volcane Con aire Acondicionado	2.227.000 Ptas.
ZX 2.0i 16v Con aire Acondicionado	2.483.000 Ptas.

Promoción similar en modelos 5 puertas.

**CITROËN**  
RED DE CONCESIONARIOS

Gama Citroën ZX desde **1.414.000** pesetas\*

\*Precio máximo recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional no acumulable. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock en Península y Baleares.

**CITROËN ZX. RAZA DE CAMPEON**





### MENOS RUIDOS

EN la lucha contra el impacto ambiental de los vehículos a motor se castiga desproporcionadamente al automóvil de gasolina. Y se le castiga con una serie de cargas injustas que tiene que afrontar en solitario. Sin embargo, el ruido es un mal generalizado y muy poco perseguido. El ruido se sufre en cualquier ciudad, a cualquier hora y en todas las épocas del año. Por la extensión e intensidad de esta agresión en España, así como por el daño que produce, el ruido es mucho más grave que la contaminación atmosférica. No obstante se tolera la principal fuente de ruido: los ciclomotores con el escape original sustituido ilegalmente por un «Metra Kit» petardeante, desquiciante, ensordecedor. Se tolera este abuso molestísimo de los ciclomotores, este pertinaz atentado contra nuestros nervios mientras se fuerza a los automovilistas a gastarse 100.000 pesetas más en cada coche nuevo dotado de catalizador. Es una desproporción tan injusta como ineficaz.

Les envía un silencioso saludo:  
**E.M. Prieto**  
Madrid

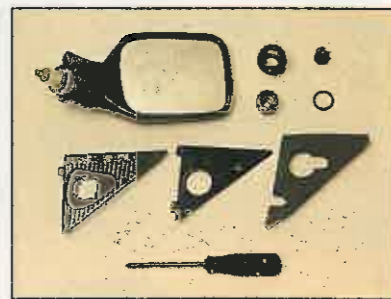
### BUEN SERVICIO MIDAS

NO hace mucho acudí al servicio «Midas» que hay en mi localidad a cambiar el silencioso trasero de mi coche y, aunque parezca mentira, el trato fue maravilloso, tanto en el servicio como en el trato humano. Una vez allí aproveché para preguntar por los amortiguadores de mi coche, un R-19 GTS del año 89. El empleado me ofreció los Monroe de gas por 40.000 pesetas, lo cual no considero caro; sin embargo, el empleado me explicó algo que ya había oído antes, que son los más seguros pero que iría montado en una tabla, por lo

duros que son. Mi pregunta es: ¿con el coche que tengo y llevando siempre una velocidad de 110 a 120 Km/h. como máximo, si pongo estos amortiguadores perderá mi coche la comodidad en trayectos cortos y largos? ¿Qué amortiguadores me aconsejáis para tener igual o más seguridad que los que trae de serie y no pierda la comodidad en carretera?

**Antonio Ferrera**  
Alcalá de Henares

R.- Con el coche que tiene y llevando la velocidad que dice, nuestro consejo es que monte unos amortiguadores normales con las especificaciones exactas a las que el coche llevaba de fábrica. Serán los únicos que le proporcionen comodidad y seguridad a la medida de su coche.



### ABUSO EN LOS REPUESTOS

POSEO un Lancia Y-10 al que le he cambiado el bote de expansión del agua, cuyo precio es de 6.200 pesetas, porque según el concesionario se encarece al llevar incorporado el detector de falta de líquido, elemento que tenía el bote sustituido, en perfectas condiciones.

Del mismo modo que para comprar el retrovisor interior es preciso llevar también la pieza de plástico donde se ubica el reloj, todo el cableado y la luz va por separado. Evidentemente el retrovisor sale caro. Os pregunto si este método de incrementar el precio de los recambios, obligando al cliente a comprar aquello que no desea es característico de la marca Lancia o bien se extiende a otras.

**Francisco García**  
Sevilla

R.- Ante todo decirle que en prácticamente todas las marcas ocurre lo mismo con casos mucho más llamativos y, hasta cierto punto,

preocupantes. Según algunos representantes del sector, desmenuzar un accesorio en múltiples piezas, multiplicaría el número de piezas a referenciar en el almacén y esto tendría un costo añadido de manipulación y transporte que repercutiría igualmente en el recambio. En cualquier caso, la logística de los suministradores guarda todavía muchos misterios sin resolver y, como siempre, ya sabe usted quien es el perjudicado: el consumidor.

### MALDITO COCHE

EN estos momentos me estoy planteando el cambiar mi Renault 25 por algún modelo más compacto, pero necesito un cinco puertas ágil, cómodo, completo y agradable de conducir. He pensado en el nuevo Volkswagen Golf GTi, por su demostrada fiabilidad y porque por encima de todo, es el coche que a mi familia y a mí nos gustaba; y digo nos gustaba, porque su spot publicitario nos hace dudar por aquello de «Maldito coche». Un slogan que, personalmente, creo que no es el acertado para una marca con un prestigio reconocido mundialmente. Por eso quiero decirles a los señores de Volkswagen que, esta vez, su compañía publicitaria, y desde mi personal opinión, se ha equivocado. No estoy de acuerdo en que se clasifique, aunque sea en sentido contrario a lo expresado, de maldito a ningún vehículo, máxime en un momento como el actual, en el que la DGT hace un considerable esfuerzo por erradicar la maldición de los accidentes de tráfico.

En la publicidad hay que ser creativos, y en el sector del automóvil hay que ofrecer ilusiones, garantías y servicios y no maldecir al hijo pródigo del famoso «Escarabajo».

**Gorki Bethencourt Betancor**  
Aruca, Gran Canaria



ESTRELLAS  
DE EUROPA

# LAS ESTRELLAS PROTEGEN SU MOTOR.



Ahora, cualquiera que sea su coche, hay una estrella que lo protege. Nueva gama de lubricantes Shell Helix. Un lubricante a la medida de cada motor. Tecnología punta en aceites. Protección sin límites. Shell Helix Ultra, Shell Helix Plus, Shell Helix

Standard, la fuerza de un gran equipo. Consiga lo máximo de su motor. Para avanzar con Europa. Sin límites, ni fronteras. Para cada motor, un fuera de serie. Nuevos lubricantes Shell Helix. Generación superior.



Shell  
**HELIX**  
PROTECCION SIN LIMITES.



# ALFA 164 SUPER CLASE DIRIGENTE

ALFA 164 SUPER. Un vehículo dirigido a quienes deciden por sí mismos. Con toda la clase de una berlina de lujo. Línea moderna y dinámica. Diseño deslumbrante firmado por Pininfarina. Confort de un habitáculo agradablemente silencioso. Lección magistral de interiorismo en un ambiente exclusivo y climatizado. Con un equipamiento digno de su clase: tapizado en cuero, asientos delanteros con mando eléctrico, servodirección, llantas de aleación, faros antiniebla, lavafaros y maletero de amplias dimensiones con apertura eléctrica desde el interior.

Seguridad pasiva que se afirma con refuerzos contra colisión lateral y la opción del Air Bag.

Alta rigidez del habitáculo. Capacidad de absorción de una carrocería que admite, en caso de impacto, una deformación progresiva. Seguridad activa confirmada por sus frenos sobredimensionados, la potencia, la capacidad de aceleración y el excelente reprise de sus motores.

Con ABS de serie, en el ALFA 164 SUPER y en el resto de la gama del ALFA 164, renovada ahora en todas sus versiones.

ALFA 164. Dominio tecnológico para una clase dirigente.

ALFA 164	POTENCIA	ABS	CLIMATIZADOR
2.0 TWIN SPARK	146 CV	DE SERIE	DE SERIE (LUXE)
2.5 TURBO DIESEL	125 CV	DE SERIE	DE SERIE
3.0 V6	184 CV	DE SERIE	DE SERIE
3.0 V6 24V Q	230 CV	DE SERIE	DE SERIE
SUPER 2.5 TD	125 CV	DE SERIE	DE SERIE
SUPER 3.0 V6 24V	210 CV	DE SERIE	DE SERIE

P.V.P. desde 3.350.000 Ptas. (Transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos)



*Cuore Sportivo*





gen proviene del Porsche Boxster, del que se ha tomado la forma y por supuesto el diseño de la óptica. Este es el primer paso que da Porsche en la incorporación de soluciones adoptadas en el Boxster.

En el apartado mecánico, además del motor, potenciado hasta 280 caballos, se podrá disponer de una caja de cambios manual de seis velocidades o del cambio Tiptronic. Con respecto al sustituto de este modelo, el nuevo Porsche que



## Porsche 993

# TODO SE TRANSFORMA

**El próximo otoño, treinta años después del nacimiento del Porsche 911, se dará a conocer el último paso en la evolución de este modelo. Las modificaciones que sufrirá, dentro de un proyecto conocido como Porsche 993, son radicales.**

**E**N Porsche se está planificando el futuro sin el modelo más emblemático de la marca: el Porsche 911, cuyo origen data de 1963. Para 1996 ó 1997 está prevista la aparición del sustituto de este coche que, a diferencia de todas las modificaciones efectuadas hasta el momento, se tratará de un vehículo completamente nuevo del que incluso se duda que mantenga el número 911 en su denominación.

Pero lo que se aborda en estos momentos es el periodo de transición. Porsche debe mentalizar a sus clientes más tradicionales de que

una nueva era está a punto de llegar. Y éste es el papel que debe cumplir el modelo cuyo nombre de código es Porsche 993. Porque las modificaciones que se han introducido en él son las de mayor entidad desde el origen del 911. El propulsor, el tradicional boxer de seis cilindros refrigerado por aire, con los 3,6 litros de cilindrada actuales, pero con retoques que le permitirán alcanzar 280 caballos de potencia, sigue situado en voladizo por detrás del eje posterior. Pero, salvo por este emplazamiento, que para modificarlo habría que diseñar un coche

completamente nuevo, el bastidor del Porsche 993 apenas tiene algo que ver con el del anterior.

En la suspensión delantera se abandona el sistema de columnas MacPherson, para reemplazarlo por un doble triángulo superpuesto. En el eje trasero la modificación es, si cabe, mayor. Los brazos oblicuos son sustituidos por un moderno sistema multibrazo de aleación ligera. Si bien la presencia del motor en voladizo seguirá creando inercias considerables, la precisión de un eje trasero multibrazo permitirá un comportamiento más equilibrado,

con la ventaja añadida de un eje delantero más obediente a los requerimientos del conductor.

Con todo, para los entusiastas puros de Porsche, el aspecto exterior resultará lo más sorprendente. El ensanchamiento de vías proporciona un aspecto muy agresivo, con enormes abultamientos laterales en cada eje, que apenas serán discutidos. Pero la novedad radical en el aspecto del coche consiste en la desaparición de los faros verticales que han establecido el final del paso de rueda en los últimos treinta

años. Con una imagen similar a la de los Porsche 928 y 968, los faros delanteros están ahora perfectamente integrados en los aletines. Sin embargo, aunque la estética frontal se asemeje a la de los dos modelos antes mencionados, los faros no son escamoteables. Su ori-

aparecerá en 1997, su motor irá situado en posición central, por delante del eje posterior, y se abandonará el boxer refrigerado por aire. Su propulsor, de seis u ocho cilindros, tendrá una estructura en V e irá refrigerado por agua. ○

**SUPERFICIE COMPLEJA**  
Los faros están inspirados en los del Boxster, con dos ópticas por unidad.

Automedica





# VAMOS, A LO GRANDE

EN SEGURIDAD, EN DISEÑO Y EN TECNOLOGIA



N E W C O N C E P T

VAMOS A ROMPER MOLDES. VAMOS A OLVIDARNOS DE LOS SCOOTERS DE JUGUETE. VAMOS A DESCUBRIR LO MAS NUEVO HECHO A NUESTRA MEDIDA. CON UNA PERFECTA ERGONOMIA. PARA QUE NOS ENTREN COMODAMENTE LAS PIERNAS. PARA TENER TODOS LOS MANDOS A MANO. PARA CONDUCIR SIN HACER EL MONO. VAMOS A SALIRNOS DE LO CORRIENTE. VAMOS A MARCAR UN NUEVO ESTILO. CON PERSONALIDAD. CON UNA ESTÉTICA INNOVADORA. CON UN DISEÑO REVOLUCIONARIO.

VAMOS CON MARCHA. CON UNA ACELERACION BRILLANTE PARA SUPERAR CON EXITO LAS COMPLICACIONES DEL TRAFICO URBANO. CON UNA GRAN ESTABILIDAD. CON EXCELENTES FRENOS.

**MOTUL** UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI



T B Y D E R B I

Y SI VAMOS A LOS DETALLES PRACTICOS, ¡ALUCINA!. PORQUE EN EL VAMOS, VAMOS A ENCONTRAR TODO LO QUE ECHAMOS EN FALTA EN OTROS SCOOTERS. ES QUE... VAMOS A LO GRANDE.

¿LO VAMOS A VER?

**CAMPEONA DEL MUNDO**  
8 VECES - VELOCIDAD 50 cc, 80 cc, 125 cc  
**DERBI**  
RABASA



NEW CONCEPT  
**VAMOS**  
DERBI  
VAMOS A TU RITMO



Mercedes Benz Clase C

# TRADICION CON FUTURO

Mercedes es, desde siempre, pionera en propulsores de ciclo diésel. Ahora, con la llegada de los modelos de la Clase C, ha dado un paso más en este sentido presentando motores diésel de cuatro válvulas por cilindro, en los que llevan investigando muchos años.

**E**l Doctor Hans Scherenberg, antiguo director de desarrollo de Mercedes, tiene ahora 83 años y recuerda perfectamente cuando llegó a Mercedes en 1935, recién obtenido el diploma de licenciado. «Mi primer encargo fue: intentar eliminar las vibraciones del diésel. Era fácil de decir, pero además iba en serio». De lo que se trataba era de incorporar por primera vez un

motor de ciclo diésel en un automóvil de turismo. En 1935 se encontraban los ingenieros de Daimler-Benz ante el clásico dilema: para obtener mayores prestaciones debían recurrir a superior cilindrada, que redundaba en mayor volumen y por ende en mayores vibraciones. No resolvían el problema ni con los prototipos de tres cilindros, que obtenían 40 CV de una cilindrada de 1,9 li-

tros, ni el 3,8 litros, de seis cilindros, con 82 caballos de potencia. «Teníamos entonces un equipo estupendo» dice el profesor Scherenberg, «lo que no quiere decir que el actual sea peor. Nuestro equipo era más pequeño, pero eso facilitaba mucho las cosas». Quizá gracias a ello, en apenas un año se logró el objetivo. En el Salón del Automóvil de Berlín de 1936 se presentaba el



**REUNIÓN**  
Cinco ingenieros, máximo responsable cada uno del motor diésel de una época distinta, se reunieron para recordar el pasado con motivo de la aparición de los modernos motores diésel de cuatro válvulas por cilindro en los Mercedes C.







Mercedes 260 D, el primer coche diésel fabricado en serie. Sus características técnicas: cuatro cilindros de 2,6 litros de cilindrada, 45 caballos de potencia a 3.200 revoluciones por minuto, velocidad máxima de 95 km/h y consumo de 9,5 litros cada 100 kilómetros, valor excepcional para aquellos tiempos. La baja relación de compresión y la distribución de la combustión en dos fases

permitieron suavizar el proceso, con lo que se cuidaba no sólo la mecánica sino también a los ocupantes. Para el gremio de taxistas fue un importante descubrimiento y se volcaron hacia este modelo.

Tras la hecatombe producida por la Segunda Guerra Mundial, el éxito del diésel se recobró trabajando arduamente. Si bien el Mercedes 170 D es el máximo exponente de la fa-



**CUALQUIER TIEMPO PASADO**  
Un ingeniero de la marca, cuando se jubiló, indicó en su despedida: «No apliquen jamás la electrónica en el diésel». Por fortuna sus sucesores no le hicieron caso y hoy nada tienen que ver los motores de estos dos coches.

se inicial posterior a la guerra, el Mercedes Ponton de 1954 dejaba patente que la época de recesión había finalizado. El milagro económico quedó simbolizado en este modelo de carrocería autoportante y el diésel volvió a recuperar su imagen. Se construyeron 141.000 unidades del tipo 180 D de 43 caballos. Las aberturas laterales del radiador eran denominadas «ranura de buzón», según Hans Werner, que era el encargado de adaptar los motores a la carrocería y los bastidores de los diferentes modelos. «Frecuentemente, era difícil hacerlo con el diésel, pero también resultaba muy divertido cuando había que probarlos en distintas condiciones atmosféricas. El motor debía resistir diferencias de temperaturas de 100 grados centígrados. En Alb se probó en invierno el precalentamiento del combustible».

Pero aún tardó en llegar el amplio triunfo del diésel. El Doctor Kurt Obländer consiguió en 1974 el primer propulsor de cinco cilindros fabricado en serie para turismos, el del 240 D. Tras ese éxito decidieron probar qué pasaba si acoplaban un turbocompresor a un motor diésel. En estrecha colaboración con los especialistas de Garret, construyeron un motor de prueba. «Los extraordinarios resultados no tardaron en llegar, que nos llevaron a fabricar el



primer turbodiésel del mundo, el 300 SD, en 1978, que por su suavidad y silencio compitió perfectamente en Estados Unidos. Antes, en 1973, Manfred Fortnagel, joven ingeniero, reflexionaba: «La reducción contaminante se conseguirá con un turbo y con recirculación de gases de escape hacia la admisión».

El éxito en este mercado, obligó a

**HISTORIA**  
Cada uno de los modelos presentes resultan imprescindibles para llegar al estado actual. En ellos se materializa el avance, aunque hoy en día quizá no quede placer mayor que conducir el modelo más antiguo de todos.

replantarse las condiciones de emisión de gases, que habían empezado a cuestionarse en Mercedes a principios de 1960. Este temprano desarrollo en la limpieza de los motores movidos por gasóleo permite declarar hoy en día a Manfred Fortnagel, actual jefe de desarrollo de nuevos motores: «En un principio fue la economía lo que motivaba la compra de estos propulsores. Pero des-



pués su respeto al medio ambiente ha superado la primera ventaja».

A partir de 1995, según el ministro de Medio Ambiente alemán, los coches diésel no podrán emitir más de 0,008 gramos de partículas de hollín por kilómetro, «Medida dura, pero que con nuestro motor de cuatro válvulas por cilindro cumplimos perfectamente», gracias claro está a la utilización de la electrónica, que

en épocas anteriores parecía incompatible con los motores diésel.

Quizá no falte mucho para que un propulsor diésel «no pueda ser reconocido ni con la vista, ni el oído ni el olfato», apunta el Doctor Fortnagel. En esta cuestión es la que se centra el trabajo hoy día. Aunque se corre el peligro de que los clientes no perciban que van en un vehículo impulsado por un motor diésel. ○



SALON  
NOZ  
BARCELONA



*Un año más Barcelona se convierte en la capital del automóvil en España. A pesar de la crisis, del desastre de ventas, los fabricantes e importadores se ponen las mejores galas para la gran fiesta. Curiosamente, parece que los años de vacas flacas son propicios para los grandes alardes y, en esta ocasión, los visitantes del recinto ferial podrán contemplar una gran cantidad de novedades que han llegado o tienen previsto llegar inminentemente a nuestro mercado. A las novedades de producto se unen algunos prototipos y ejercicios de estilo, así como una completísima colección de coches de competición de todas la modalidades.*







ENTRE las novedades que se va a encontrar el visitante, se puede destacar, en **Alfa Romeo**: los nuevos **Alfa Romeo 164**, de los cuales lo más interesante reside en la incorporación de notables mejoras en materia de seguridad activa y pasiva. El interior de toda la gama se ha renovado y el rendimiento de los motores mejora. En el caso del V6 la potencia sube hasta los 230 caballos, gracias a la incorporación de unas culatas de cuatro válvulas por cilindro. El portentoso 164 Turbo Diesel también ve incrementada su potencia hasta los 125 caballos. Por otra parte, el stand de Alfa Romeo se verá animado por la presencia de un **RZ**. Precisamente en estas fechas está previsto que se inicie la entrega de las seis unidades de este atractivo descapotable asignadas al mercado español.

También habrá un descapotable en el centro del stand de **BMW**. Se trata del nuevo **BMW 325 Cabrio**, cuya comercialización es inminente en España. El precio, 5.380.000 pesetas, resulta incluso más barato que la anterior versión. Además, BMW aprovecha para presentar su fórmula de personalización entre la que destaca una atractiva capota dura de aluminio para el 325.

En Citroën, el protagonismo será para el **Xantia**, que estos días comienza sus ventas con las tres motorizaciones inicialmente previstas; 1.8, 2.0 y 2.0 16 válvulas.

Para el importador oficial de **Chrysler** ésta va a ser la primera presencia en el Salón de Barcelona. Acuden con la totalidad de la gama española y como estrellas del stand hay que señalar al **Dodge Viper**, cuya comercialización está pendiente de algunos trámites de homo-



**BUENOS AIRES**  
En Alfa, y a pesar de la crisis, se respiran buenos y nuevos aires. Por un lado estarán en Barcelona los nuevos 164 con nuevas medidas de seguridad y mejor presencia. Por otro, una de las seis unidades que vendrán a España del RZ.



**ECLIPSE DE XANTIA**  
El nuevo Citroën, sustituto del BX, será la estrella de la marca francesa en el Salón. De alguna manera eclipsará a los demás modelos de Citroën.

logación, y al **Chrysler Vision**, que será el caballo de batalla de este importador en 1994.

Los japoneses también afilan sus garras. El nuevo **Daihatsu GTi**, que fue estreno mundial en el pasado Salón de Ginebra, con sus 105 caballos y sus 1.600 centímetros cúbicos, va a ser uno de los pequeños

deportivos más selectos del próximo otoño en España.

**Fiat** no pierde el tiempo y mostrará en el Salón los **Tipo** y **Tempra** renovados. Sin duda, la mayor atención se centrará sobre las nuevas versiones de tres puertas del Tipo. Estos, al igual que el resto de la gama se benefician de unas importan-

tes mejoras en la rigidez de su estructura y en sus características de seguridad pasiva. La incorporación del **airbag** y de pretensores de los cinturones de seguridad mejora el nivel general del coche. Desde el punto de vista puramente mecánico, lo más interesante son las mejoras que ha experimentado el motor 2.0



LE GUSTARA  
SU PRESENTACION...





**EXCITANTE**  
El Viper será una de las atracciones en el stand de Chrysler. Su comercialización en España está pendiente de homologación.

de 16 válvulas, que ahora es bastante más elástico, mientras que entre las motorizaciones de gasóleo, el nuevo 1.9 Turbo Diesel destaca por su rendimiento, 92 caballos, y por los bajos niveles de emisiones contaminantes.

Para Ford, éste va a ser un Salón importante. En primer lugar, será el punto de partida de las ventas del Ford Probe. Un deportivo fabricado en Estados Unidos que, gracias a

sus 163 caballos, puede acelerar de cero a cien kilómetros por hora en ocho segundos, con una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora. El Probe destaca además por el completísimo equipamiento de serie, quedando como única opción el techo solar deslizante.

Por otra parte, la marca americana amplía su gama de productos para el ocio con el nuevo todo terreno Maverick. Este vehículo está fabri-

cado por Nissan en su planta de la Zona Franca de Barcelona. En España Ford sólo comercializará la versión de cinco puertas y siete plazas, indistintamente con motor diésel o de gasolina. Las primeras unidades saldrán de los concesionarios entre julio y agosto. En cuanto a la nueva gama media, se podrá ver el Mondeo Familiar. Esta versión se incorporará a la gama española próximamente, con las mismas motoriza-



**PARA DIVERTIRSE**  
Daihatsu propone a los más marchosos un Charade GTI con 105 caballos. Su aspecto es de lo más atractivo.

ciones que las berlinas de cuatro y cinco puertas que ya se venden.

También para Hyundai es el primer año de presencia en el Salón y, para celebrar este evento, el importador de estos coches coreanos va a introducir el Scoupe Turbo. Este modelo



se diferencia del LS en el sistema de alimentación del motor que incorpora un turbocompresor, gracias al cual la potencia del moderno motor Alpha sube hasta los 116 caballos.

En Lancia, el centro de toda la atención será el nuevo Delta que ini-

cia su comercialización en el próximo mes de junio. Hasta la aparición de las versiones Integrale, allá para el otoño de 1994. La estrella de la gama es el HF Turbo que, con sus 190 caballos, pasos de vía esanchados y el alerón posterior, es el más deportivo y dig-

no heredero de sus predecesores. Mitsubishi va a realizar un importante esfuerzo en el Salón de Barcelona, con un stand en el cual se podrán contemplar todos los modelos que comercializa en España y el prototipo HSR III, que destaca por la incorporación de las tecnologías más avanzadas. Como novedades más importantes está el nuevo Galant, que ya ha sido probado por Motor

**MÁS SEGURO**  
Fiat no se queda atrás en niveles de seguridad y aporta un buen número de medidas en sus nuevos modelos. El Fiat Tipo 3 puertas es novedad.



**Y ESPERE A VER  
COMO FUNCIONA**



**MÁS TURBOS**  
Hyundai se  
estrona en el  
Salón de  
Barcelona con  
un Coupé  
Turbo de 115  
caballos y un  
agresivo  
aspecto.



**MAVERICK**  
Fabricado por  
Nissan en la  
Zona Franca  
de Barcelona,  
este todo  
terreno lo  
distribuye  
Ford con el  
nombre de  
Maverick.



**PARA TODOS**  
El Mondeo  
Station Wagon  
compartirá  
motorizaciones  
con el resto  
de sus  
hermanos  
pequeños.



**EL PROBE A PRUEBA**  
Ford utilizará el escenario del Salón del Automóvil para  
dar a conocer oficialmente su deportivo  
americano. Cuenta con una  
potencia de 163 caballos y un  
equipamiento muy  
interesante.



16. También estará el **Eclipse**, deportivo cuya comercialización se inicia en estos días. Un concepto de vehículo nuevo en nuestro mercado es el **Mitsubishi L200 DC 4x4**. Se trata de un versátil Pick-Up, con capacidad para cinco ocupantes en la cabina y una espaciosa plataforma de carga detrás. Esta funcionalidad se combina con la posibilidad que confiere la tracción a las cuatro ruedas.

En el tradicionalmente atractivo *stand* de **Nissan**, la atención se centrará en los nuevo **Terrano II**. Este nuevo todo terreno de tamaño medio va a ser fabricado en exclusiva en España, aunque su comercialización se realizará a través de la red comercial de Nissan y Ford. Esta última marca lo comercializa bajo el nombre de **Maverick**. El Terrano II sale a la venta en estos días. Inicialmente sólo estará disponible en la versión corta con motores diésel y de gasolina. Hacia el mes de julio empezarán a salir de la fábrica las versiones con carrocería larga de cinco puertas y siete plazas.

No cabe duda de que las estrellas en la superficie que **Opel** ocupará en la muestra catalana serán el nuevo **Corsa** y el **Astra Cabrio**, un descapotable realizado sobre la base del Astra tres volúmenes. Este modelo, que aterriza en nuestro país en la época más propicia, cuenta con tensores en los cinturones de seguridad de los asientos delanteros, dobles barras de protección contra impactos laterales en las puertas y un *airbag* de gran tamaño. Con menos atractivo visual, pero con no menos importancia, Opel ofrece en el Salón español una primicia mundial como es el motor **1.8 16V**, la tercera generación de la se-

## NUEVO VISCO 5000



### SU MOTOR EN LAS MEJORES MANOS

Hoy en día, los fabricantes de automóviles son más exigentes que nunca. Usted también lo es. Por eso, es necesario un lubricante que asegure una absoluta protección del motor, a la vez que mejore su funcionamiento. Desde un arranque en frío hasta las más altas temperaturas de servicio. Gracias a su formulación con aceites base obtenidos del Proceso de Síntesis

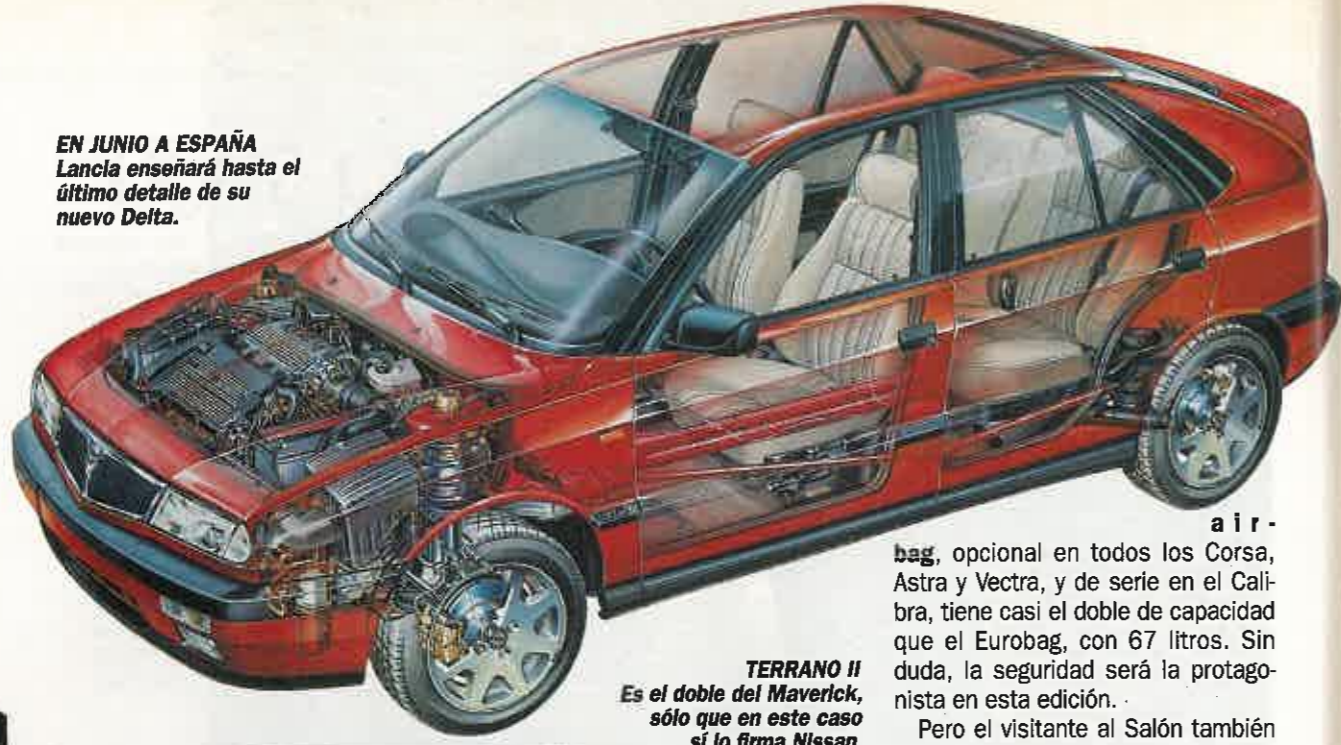
BP Hidrocrack, otros componentes sintéticos y una cuidadosa selección de aditivos, VISCO 5000 es el aceite de motor de más alto rendimiento y más orientado hacia el futuro. Visite cuanto antes su taller y descubra VISCO 5000.







**EN JUNIO A ESPAÑA**  
Lancia enseñará hasta el último detalle de su nuevo Delta.



**TERRANO II**  
Es el doble del Maverick, sólo que en este caso sí lo firma Nissan. De momento sólo en 3 puertas.



**PICK-UP**  
En esa configuración venderá Mitsubishi su nuevo todo terreno L200 DC 4X4. Su versatilidad está fuera de toda duda.



rie ECOTEC (Tecnología de Optimización de Emisiones y Consumos) con 125 caballos cuyo cometido es sustituir a la mecánica de dos litros y 115 caballos que actualmente utiliza el Astra.

Otra novedad en lo que se refiere a mecánica Opel, es el **V6** de 2,5 litros de cilindrada y 170 caballos, con un importante valor de par máxi-

mo que se sitúa en los 23,2 Mkg a 4.000 rpm. Y según la marca con el valor de consumo más bajo de su categoría. El nuevo ECOTEC V6 estará disponible en las versiones más altas del Vectra. Opel además de anunciar el inicio de comercialización del **Vectra y Calibra Turbo**, dejará bien claro en Barcelona, utilizando un expositor especial, que su

**air-bag**, opcional en todos los Corsa, Astra y Vectra, y de serie en el Calibra, tiene casi el doble de capacidad que el Eurobag, con 67 litros. Sin duda, la seguridad será la protagonista en esta edición.

Pero el visitante al Salón también podrá admirar vehículos deportivos de alto nivel como el **Porsche 911 RS 3.8**, un vehículo desarrollado por el departamento de competición de la firma alemana para disputar la Copa ADAC GT a partir del mes de abril y del que una serie especial limitada preparada para uso diario colmará las ilusiones de un sector muy concreto de compradores. El Porsche 911 RS 3.8 proporciona una potencia de 300 caballos (el RSR de competición da 325 CV). Las diferencias más notables respecto al 911 3.6 son el aumento de cilindrada, aumento de potencia, un llamativo *spoiler* trasero y una concepción del chasis completamente diferente y mucho más eficaz.

Con más de 100 modelos diferentes a la venta en nuestro país, Renault dispondrá en su stand de una interesante representación de sus productos con el protagonismo indudable del singular **Twingo**. Su inminente comercialización en nuestro país será la mejor excusa para atraer la atención del público. Como no, **Safrane, Espace** y los últimos **Clio Williams** de dos litros y 150 caballos, cuya presencia en España se limitará a 200 unidades, acompañarán al pequeño monovolumen francés en el territorio Renault.

Más de 1.000 metros cuadrados cubrirá la firma inglesa **Rover** con sus vehículos. Y no faltará una primicia mundial, el **Rover 600**, una

YAMAHA YZF750



# ¡Quiéetea!

Aprovecha la ocasión, y fíjate en la YZF750, la auténtica Superbike de YAMAHA. Esta es la moto que te asegura las más altas prestaciones deportivas que puedas imaginar.

Disfruta de toda la tecnología YAMAHA adquirida en la alta competición.

Acércate a tu Concesionario Oficial YAMAHA, sólo allí la podrás ver quieta.

# YAMAHA



RECOMENDAMOS:  
CASCO YAMAHA  
A LA CABEZA POR SEGURIDAD





**DISEÑO Y EFICACIA**  
El Opel Calibra en versión turbo y tracción total estará, desde el Salón, disponible en las concesiones. A la derecha, el nuevo motor Opel 1.8 16V.



**VECTRA V6**  
También los Vectra reciben un nuevo V6 de 2,5 litros de cilindrada y una potencia de 170 caballos.



berlina de cuatro puertas a caballo entre las Series 400 y 800. Del nuevo modelo estarán disponibles tres versiones en los concesionarios para el mes de octubre, todas ellas de gasolina y con potencias de 115, 131 y 158 caballos. Además de esta primicia, no faltarán a la cita ninguno de los modelos ya conocidos del público. Desde el **Mini Cooper** hasta el **Rover 827 Coupé**, pasando por los recientes y atractivos Coupé de la Serie 200 y el no menos elegante y seductor Cabrio.

En el mismo stand, **Land Rover** dará a conocer al público su gama y efectuará demostraciones con el **Range Rover** en su versión **Vogue LSE** con el fin de enseñar cómo ac-

**RENAULT SE LA JUEGA**  
La marca francesa asume un riesgo importante con el Twingo. La respuesta del público debe de ser buena, el Twingo es práctico y, sobre todo, diferente.



**LA EMOCIÓN**  
También estará presente en el Salón de la mano del nuevo Seat Ibiza. La marca española se volcará en la muestra catalana.

túa la nueva suspensión neumática (EAS).

Seat tiene depositadas en el nuevo Ibiza todas sus esperanzas y es por ello que la superficie ocupada

por la marca española será una fiesta de luz y color. El espíritu mediterráneo que quieren inculcar a sus productos servirá de pretexto para convertir su stand en un atractivo

espacio, donde tendrán cabida no solamente el «niño bonito» recién llegado sino también el **Marbella** o el **Toledo**.

Los orientales de **Subaru** presen-

**KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD**

**MXT**

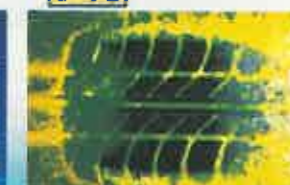
**MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.**

**15%**



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ\*

**9%**



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

**MXT MICHELIN**



\* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.



**GEDELSON S. A.**

Apartado de correos n.º 215 - 08130 STA. PERPETUA DE MOGODA (BARCELONA)  
TEL: (93) 5 74 11 22 (4 líneas) - Fax: (93) 5 74 27 13



**ROVER 600**  
Los ingleses de Rover acudirán a la ciudad catalana con su última creación, el Rover 600 instalado en un stand de 1.000 metros cuadrados.

tan en Barcelona el **Impreza**, un vehículo de 4,35 metros con tracción total y dos tipos de carrocería, berlina y familiar (compact wagon). Los coches que lleguen a nuestro país dispondrán de una mecánica de 1,8 litros y 103 caballos y estarán a la venta tras el Salón a precios que rondarán los 2,5 millones de pesetas. En el recinto de la marca japonesa también habrá un sitio reservado para el **Legacy Turbo Familiar** y para el conocido **SVX**.

**Toyota** no sólo presenta un modelo, sino una nueva marca que esconde detrás todo un nuevo concepto. El **Lexus LS 400** es un coche de lujo, segmento en el que no se había estrenado en España, un rival de los europeos Mercedes o BMW. También dará rienda suelta a la imaginación con el **Avalon**, un prototipo futurista de vehículo deportivo que difícilmente se verá rodar por las carreteras dadas sus atrevidas formas y sus complejos sistemas.

Por último, **Volkswagen** anuncia por fin la comercialización de su **Golf GTI 16V** y lo lleva al Salón como estrella invitada junto con el resto de la gama.

**IMPREZA DE SUBARU**  
Los japoneses no descansan y el Impreza es una buena muestra de ello. Esta berlina tiene tracción total y 103 CV.



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

**NUEVO P 200 CHRONO.**



**PIRELLI**

**SIENTE LA CONDUCCIÓN.**



*Nissan Terrano II*

# UN TODO TERRENO DE VERDAD

Tras el éxito alcanzado por el Patrol, los hombres de Nissan Motor Ibérica acaban de presentar un vehículo en cuyo proyecto llevaban trabajando seis años, en el cual ha colaborado Ford, y cuyas características le separan de los todo terreno especializados. Se trata de un vehículo «todo terreno» de verdad, tan válido para carretera como para fuera de ella, con unos niveles de confort y unas prestaciones de auténtico turismo.



**S**E trata de un todo terreno que se sitúa en la encrucijada entre los modelos de lujo y básicos y entre los turismos y los 4x4 utilitarios/funcionales. Cumple así las premisas de ser un vehículo moderno, con un gran contenido de diseño, un equipamiento elevado, un confort próximo al de los turismos medios y una habitabilidad me-





**RENDIMIENTO SATISFACTORIO**  
Pensado como un todo terreno para todo uso, el Terrano II se encuentra a gusto en las zonas más difíciles. Su gran altura respecto al suelo y su manejabilidad, unidas a la bondad de sus motores, le permiten un rendimiento bueno y una fácil conducción.



## FICHA TECNICA



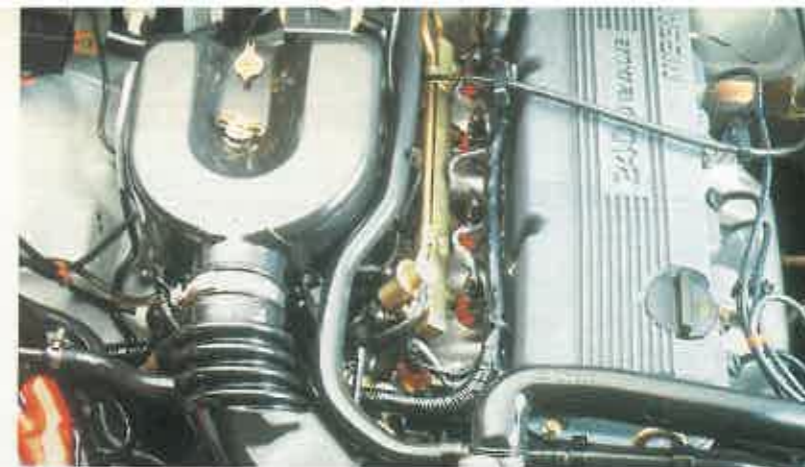
	TERRANO II TD	TERRANO II
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.663	2.389
Nº válvulas por cilindro	2	3
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección electrónica
Compresión	21,9 a 1	8,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	100 cv / 4.000	124 cv / 5.200
Par máximo / r.p.m.	22,4 mkg. / 2.200	20,0 mkg. / 4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	A las 4 ruedas, engr.	A las 4 ruedas, engr.
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>		
Sistema	Circ. de bolas, asistida	Circ. de bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	10,8	11,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Tambor	Discos Vent./Tambor
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Eje rígido
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.730/1.850	1.620/1.750
Largo/ancho/alto (mm)	4.105 / 1.735 / 1.805	4.585 / 1.735 / 1.810
Capacidad del depósito (l)	72/80	72/80
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	19,0/19,9	13,2/14,0
Velocidad Máxima (km/h)	145	160
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3/10,6	13,1/13,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,5/7,5	8,5/8,7
A 120 km/h (l/100 km)	11,8/12,1	11,8/12,3

orada con respecto a otros vehículos de sus características y categoría. Se presenta con dos tipos de carrocería, de tres y cinco puertas, tres niveles de acabado: LX, SLX y SGX para ambas carrocerías, y dos motorizaciones posibles, una turbodiésel de 2,7 litros con una potencia de 100 caballos y otra de gasolina de 2,4 litros, con tres válvulas por cilindro, y 124 caballos de potencia. Ambas asistidas por una transmisión manual de cinco velocidades. El Nissan Terrano II es un modelo de tracción trasera con posibilidad de engranar la delantera para convertirse en un efectivo y práctico tracción a las cuatro ruedas. Dispone de diferencial de deslizamiento limitado en el eje delantero y bloqueo automático en los cubos de las ruedas para el eje delantero.

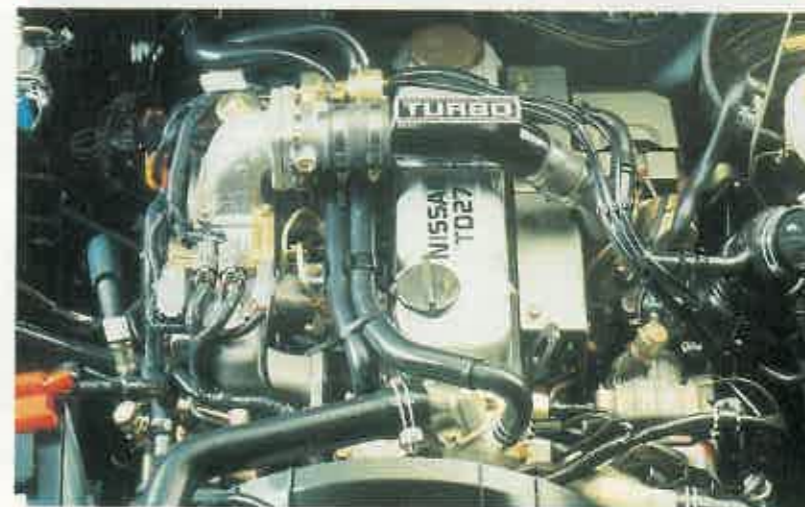
Pero antes de entrar en detalles sobre el producto, vamos a hacer una pequeña historia de su razón de ser, de su desarrollo. En un principio, y partiendo de unas premisas

básicas emanadas de Japón, se encargó a IDEA, carrocerero de Turín, su diseño inicial, matizado hasta su forma final por la propia Nissan en su centro de Cranfield (Reino Unido). Pero la labor de desarrollo del Terrano II no ha sido sólo patrimonio del Nissan European Technology Centre inglés, ya que Nissan Motor Ibérica ha puesto la mayor parte de la aportación para el proyecto, no sólo en cuanto a inversión -42 millones de pesetas de los 55 mil que ha supuesto el total del proyecto- sino en cuanto a desarrollo, montaje y pruebas de los prototipos y la fabricación del motor diésel en su planta de motores de Madrid. La inversión de Nissan Motor Ibérica, esos 42 millones, se reparten de la siguiente manera: 7 mil en diseño, 10 mil en cadena de montaje, 8 mil en cabina de pintura y 17 mil en útiles y herramientas. El Terrano II se fabricará en exclusiva en Barcelona para venderse en toda Europa y exportarse incluso a Japón (se

prevén diez mil unidades para ese mercado). En cuanto al hecho de que el Nissan Terrano también se comercializará bajo el óvalo de Ford, con nombre Maverick, hay que decir que el proyecto es totalmente de Nissan aunque Ford haya colaborado desde el primer momento en la definición del producto. En realidad, la colaboración mutua se establece a nivel, sobre todo, de comercialización. De hecho, los motores son comunes y los modelos, en conjunto, también, aunque lógicamente con detalles de personalización propios como, por ejemplo, una calandra distinta y paragolpes delantero también diferente, un interior personalizado por Ford y unas ópticas traseras ahumadas en lugar de las que lleva el Terrano II de Nissan. En un principio, el Nissan Terrano II ya se comercializa en España en las tres versiones cortas, y cuando esté toda la gama disponible, con las versiones largas del Terrano II se venderá en nuestro mercado el Ford Maverick en versiones largas. Los



**SÓLO DOS MOTORES**  
Un motor de gasolina, de tres válvulas por cilindro, 2,4 litros y 124 caballos de potencia (arriba), y un turbodiésel de 2,7 litros y 100 caballos (abajo), equipan al nuevo Nissan Terrano II. Sus rendimientos son muy interesantes.



# ¡¡ 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





AL VOLANTE



**INTERIORES MUY CUIDADOS**  
Como si de un turismo se tratara, la presentación del habitáculo del Terrano II se ha cuidado mucho. El salpicadero, muy agradable, incorpora un cuadro de instrumentos claro y completo.

**AMPLIO Y CÓMODO**  
A pesar de lo contenido de las dimensiones de las dos carrocerías del Terrano II, la amplitud interior es muy interesante, tanto para las plazas traseras como para la zona de carga.



precios de las versiones cortas (distancia entre ejes de 2.450 milímetros y carrocería de 3 puertas frente a las 5 puertas de la versión larga, cuya distancia entre ejes es de 2.650 milímetros), son los siguientes. Motor de gasolina: LX, 2.696.000 pesetas; SLX, 2.985.000 pesetas; SGX, 3.135.000 pesetas. Motor turbodiésel: LX, 2.756.000 pesetas; SLX, 3.045.000 pesetas; SGX, 3.195.000 pesetas. Las versiones SLX incorporan, de serie, aire acondicionado, mientras que las versiones SGX unen al aire acondicionado el techo solar.

**TOTAL VERSATILIDAD**

El Nissan Terrano II se caracteriza por un cuidadísimo diseño, moderno y muy al gusto europeo, caracterizado por sus formas redondeadas y suaves con el fin de ofrecer un aspecto general elegante; muy lejano a la voluminosidad y agresividad específicas de los todo terreno al uso. A pesar de su contenido tamaño, incluso en la versión de cinco puertas, el Terrano II acredita una amplitud de habitáculo destacable junto con unos niveles de confort que le hacen totalmente válido para ser utilizado como vehículo familiar por carretera.

Llama la atención en el Terrano II la bondad de sus motores. El Turbodiésel, diseñado y desarrollado por Nissan Motor Ibérica en Madrid, nos ha parecido magnífico por rendimiento y potencia. Se trata de un motor muy progresivo, exento de vibraciones que permite una conducción relajada y rápida por carretera y se comporta perfectamente en campo. Por su parte, el motor de gasolina acredita una buena cifra de potencia y se muestra igualmente elástico. Son dos motores bien estudiados para las características de un vehículo que, una vez más, demuestra la versatilidad de su uso. De hecho, en carretera, gracias a esos motores y a la bondad de su bastidor, con suspensión independiente delante dotada de dobles triángulos y barra de torsión y eje rígido trasero con muelles helicoidales, barra Panhard y cuatro brazos oscilantes, se mueve con un confort encomiable para sus ocupantes, mientras que fuera de ella resulta



**VERSIONES**  
Con tres niveles de acabado distintos, el Nissan Terrano II ofrece dos versiones de carrocería, de tres y cinco puertas y una longitud, en cada caso, de 4.105 y 4.585 milímetros. El modelo largo tiene una mayor distancia entre ejes; veinte centímetros. La estética está muy lograda.

efectiva y progresiva. La gran distancia libre del coche al suelo, 215 milímetros, le permite salvar obstáculos sin dificultad y obtener una conducción relajada y fácil gracias al buen comportamiento de su dirección asistida y de su transmisión a las cuatro ruedas, que se engrana mediante una palanca de reductoras situada al lado de la palanca del cambio manual de cinco velocidades. El Nissan Terrano II, gracias a sus características cumple perfectamente con los requisitos impuestos para su desarrollo. Actuar como un todo terreno especializado, al tiempo que comportarse como si de un turismo familiar se tratara, con unos niveles de confort muy elevados, una suavidad de conducción notable y unas prestaciones francamente satisfactorias. Es por eso que se puede decir que el Nissan Terrano II se comporta como un verdadero «todo terreno», un vehículo tan versátil que sirve absolutamente para todo aquello que se le pida.

M. Doménech

**MOMO - El estilo inconfundible**



AGENTES OFICIALES MOMO: MOMIT S.A. (93) 774 15 01 ALAVA: Vitoria: A. Adrio 26 19 15 D. Araba 27 88 44 ALICANTE: Eiche: R. Utrilla 45 83 30 AVILA: Mahía 25 38 00 ASTURIAS: Aviles: Autem 554 88 20 T. Arco 552 10 19 Gijón: Diseño S: 539 71 01 R. Acceda 938 16 74 Lugoñés: Odegar 526 51 03 Oviedo: H.F.A. 521 02 21 R. Guisán 28 00 58 BALEARES: P. Mallorca: Car. Pall. Es. Gómer 29 22 41 BARCELONA: Arnanque 218 53 78 A. Equip 20 73 34 A.E. Coll 185 84 86 Còrcoles 274 21 12 C. Cusé S: 450 25 51 Iberlaser 278 00 80 N. Rovell 443 07 32 T. Niso 332 10 27 051 08 22 T. Niso 209 67 33 Badalona: C. Neum. M. G. 383 04 06 Cardedeu: Senyà 2 946 17 95 Granollers: A. Sús 879 43 75 Hospitalet: S. Llorca 359 49 73 Manresa: N. 449 21 26 Manresa: R. Poble Nou 274 51 01 Martorell: R. Malfred 775 17 19 Matara: M. L. 6 590 49 18 Sabadell 235 43 67 Molins R.: D. Vero 682 24 68 Rubí: R. Llobet 699 11 62 T. Manresa 610 33 88 S. Quirze: N. Auto 776 00 77 S. Vicens H.: N. Garcia 696 28 52 Sta. Coloma: Avila 486 32 41 Tàrragona 785 21 30 Terrassa: P. J. Sora 788 80 45 T. Tarragona 731 05 22 Vic: J. M. Molal 699 27 04 Vilafranca: A. Vich 656 04 21 BURGOS: Carlos y Fernando 22 98 00 CÁCERES: R. Kraus 21 11 77 CADIZ: Jerez: D. Saura 34 70 14 S. Roque: Dissalco 75 57 27 CANARIAS: P. C. 96 60 44 Fricx T. 65 56 07 CASTELLÓN: R. J. V. 23 67 71 C-REAL: C. Ayala 26 08 20 GIRONA: A. Prat 43 99 62 T. Tarragona 22 25 50 GRANADA: N. Auto 15 66 00 Avila Castro 44 55 52 GUIPUZCOA: S. Sebastián: A. Design 47 34 07 D. Ima 27 35 04 Tolosa: M. A. 65 23 02 Urnieta: M. A. 55 53 73 HUÉSCA: M. A. 45 13 92 JAEN: N. Sora 25 11 85 LA CORUÑA: Centauto 25 98 30 P. J. V. 23 11 Fey Vert 10 52 49 LEÓN: Alpedrés 20 58 29 Cegran 25 22 03 Fey Vert 26 17 50 R. Guillermo 21 44 63 Ponferrada: S. Auto 41 05 95 LOGROÑO: N. Arbetino 23 41 80 Lugoño 20 51 27 LUGO: C. Lamas 21 32 60 LLEIDA: D. Ramon 28 18 10 MADRID: D. Orantien 445 88 38 D. S. Speed 505 12 18 Grupo AT 534 00 04 396 31 92 Rally Marzanas 415 47 03 D. Ima H. 764 42 95 Valdeollosa 285 30 43 Alcalá de Henares: N. Auto 883 09 75 N. Valverde 880 65 14 Fuenlabrada: R. Reyva 890 43 02 Leganes: N. Auto 898 10 19 Mostoles: Fey Vert 632 88 61 Vitoria: S. M. 850 22 54 Villavieja: S. M. 850 22 54 MALAGA: D. Auto 24 15 53 Marbella: S. Car. S. 89 11 95 MURCIA: El Com. Impres 29 80 90 N. Fey 70 00 33 Cartagena: D. Ima 16 01 53 NAVARRA: Pamplona: Adaco 23 40 22 N. Eraso 32 51 02 Estella: N. M. Car. 54 19 46 Lodosa: N. M. Car. 69 33 61 Talalla: G. Ramas 70 30 13 ORENSE: N. Orense 22 61 70 SANTANDER: Sport Auto 27 28 78 SEVILLA: E. Loba 457 92 20 TARRAGONA: S. M. 21 28 94 TOLEDO: N. Espinosa 21 07 VALENCIA: E. Zamora 362 73 25 Escal 374 63 61 Orense 134 34 05 369 43 29 Alcazar: N. S. 150 33 45 Alboraya: N. Auto 772 11 11 Alfafar: Fey Vert 396 53 09 Burjassot: N. Auto 392 38 54 Sedavi: N. Auto 376 14 54 VALLADOLID: Fey Vert 37 42 02 N. S. 25 37 00 VIGO: A. Sora 29 28 63 VIZCAYA: Bilbao: R. S. Ivar 427 39 14 D. Ima 445 02 48 ZARAGOZA: N. Auto 78 67 65 P. Pastor 41 05 39 Ruben D. 22 52 56





Rolls Royce y Bentley

# ALGO MAS QUE COCHES

**Poca gente se puede plantear la posibilidad de comprar un Rolls Royce o un Bentley pero, aquellos afortunados mortales que pueden, deben saber que, además de un coche, están comprando una filosofía de servicio y atención al cliente.**

**L**A exclusividad que confieren estas marcas a sus clientes, no se limita al elevado precio de estos coches de fabricación esmerada, sino al contacto y al servicio que la marca ofrece a sus clientes. En estos días, y coincidiendo con la inauguración de las nuevas instalaciones que el importador tiene en

Marbella, hemos podido asistir a una de las fases del «Programa de Atención al Cliente» que la marca realiza periódicamente. En estas jornadas, el concesionario de la zona convoca a sus clientes para que sus coches pasen una inspección gratuita por parte del personal del taller bajo la supervisión de dos ingenieros especializados desplazados desde la fábrica. Una vez revisado el automóvil se emite un informe sobre el estado de salud de la mecánica y las operaciones que sería conveniente realizar, así como el presupuesto de las mismas. Este trato personalizado y directo de los responsables de la fábrica con el cliente se realiza con una periodicidad anual. Así mismo, el cliente tiene la posibilidad de probar los modelos más modernos de la gama. Este cuidado programa de atención al cliente, así como la calidad del producto, hace que el sesenta por ciento de los Rolls Royce y Bentley que se han fabricado desde 1.904 (unos 120.000) se encuentren en perfecto estado de uso.

La importancia del concesionario de Marbella para la marca queda bien patente nada más ver las nuevas instalaciones, que ocupan un total de 6.000 metros cuadrados, de los cuales 1.100 están dedicados a los talleres y almacenes y 800 de exposición.

Ésta ha sido una ocasión ideal para tomar contacto con algunos de los modelos de la gama en las condiciones de tráfico y carreteras españolas.

A pesar del imponente aspecto de estos reyes del asfalto, su conducción no plantea el más mínimo pro-



**BENTLEY TURBO R**  
En este lujoso coche se respira el espíritu de aquellos deportivos que ganaron en Le Mans.





### LA GAMA AL COMPLETO

En estos momentos se ofrecen ocho versiones básicas, cuatro Rolls y cuatro Bentley, sobre las cuales, y gracias al artesanal sistema de producción, se pueden introducir las mejoras convenientes según el gusto del comprador. El plazo de entrega puede oscilar entre cuatro meses y un año.

**Bentley Brooklands:** Berlina de cuatro puertas y cinco plazas con motor atmosférico.

**Bentley Turbo R:** Berlina de cuatro puertas y cinco plazas con motor turbo.

**Bentley Continental R:** Versión deportiva de dos puertas y cuatro plazas, con motor atmosférico. Versión larga y corta.

**Bentley Continental:** Descapotable de dos puertas y cuatro plazas con motor atmosférico.

**Rolls Royce Silver Spirit II:** Berlina de cuatro puertas y cinco plazas con motor atmosférico.

**Rolls Royce Silver Spur II:** Versión diez centímetros más larga del Silver Spirit II. Motor atmosférico.

**Rolls Royce Silver Spur II Touring Limousine:** Versión más larga y más alta del Silver Spur II. Motor atmosférico.

**Rolls Royce Corniche IV:** Descapotable de dos puertas y cuatro plazas. Motor atmosférico.



#### NOBLEZA OBLIGA

La suave respuesta de los motores Rolls se contrasta con el diseño clásico de las tapas de culata.

blema. Para aquellos que además del lujo busquen un motor poderoso, capaz de superar los doscientos kilómetros por hora en un abrir y cerrar de ojos sin perder la compostura, el Bentley Turbo R. Su motor sobrealimentado es una auténtica delicia. Dada la política de la marca de no publicar las cifras de rendimiento del

motor, no se sabe a ciencia cierta la potencia ni el par de este ocho cilindros en V, pero no es nada descabellado pensar que la potencia puede rondar los 300 caballos y el par los 60 ó 70 metros/kilo. El conductor al volante se siente como en un auténtico salón. La caja de cambios es automática de cuatro velocidades con posibilidad de programación deportiva de la misma. A pesar de que el peso total del coche ronda las 2,4 toneladas, la estabilidad y los frenos parecen ignorarlo, puesto que se mueve con una agilidad y seguridad a prueba de bomba.

También bajo el sello Bentley se encuentra el Brooklands, modelo aparecido a finales del año pasado y que sustituye al mítico Bentley Eight y al Mulsanne S. Este modelo está llamado a ser el caballo de batalla de la marca en los próximos meses. El motor de este modelo es también el V8 de 6,75 litros, pero con alimentación atmosférica. Al igual que en el resto de la gama, el acabado es exquisito con maderas nobles y cuero en la decoración interior.

Durante las jornadas de pruebas, el vehículo más solicitado fue el Rolls Royce Corniche IV. Curiosamente, es el modelo que más tiempo lle-

**Apaches.**

**El Genuino Sabor Americano.**

CRUSH-PROOF BOX  
Winston  
FILTER-CIGARETTES  
FULL-RICH  
TOBACCO

Las Autoridades...  
LINTAS





**MATERIALES NOBLES**  
El Brooklands es el Bentley más «económico», pero no renuncia a un acabado impecable con maderas nobles y asientos de cuero.

**COMO UN SALÓN**  
En el interior del Brooklands se pueden acomodar cinco adultos con la comodidad típica de los salones de un palacete inglés.

va en el mercado, pero el indudable atractivo de conducir un Rolls Royce descapotable y la permanente labor de renovación mecánica hacen de este modelo un objetivo inevitable para los más puristas. Es un coche ideal para viajar tranquilamente sin sobresaltos y con un envidiable nivel de confort. En las últimas versiones la capota se abre y se cierra sin la menor intervención manual; basta con apretar el botón correspondiente.

La adaptación de la marca a las actuales situaciones del mercado ha sido dura pero inteligente con una gama de modelos en la que más de la mitad de los coches que se venden en la actualidad son Bentley.

Esta política de estabilidad en los modelos que inteligentemente han aplicado en la marca se va a mantener, pero la situación obliga a ir renovando algunos aspectos. La llegada de Cosworth, especialista en motores, al grupo Vickers, propietario de Rolls Royce, hace muy factible la posibilidad de que en un futuro no muy lejano estos míticos coches sufran importantes mejoras a nivel de sus propulsores.

Víctor Piccione



## NADA COMPARABLE AL NUEVO OPEL CORSA. NADA.

Nada como el Nuevo Opel Corsa. Compáralo. Cuando compruebes que su estilo coincide con el tuyo, que sus medidas de seguridad son las que tú pides, que su equipamiento y su sentido ecológico son reflejo de tu mundo. Cuando veas que hay una versión a tu gusto, nada te impedirá decir: El Nuevo Opel Corsa es mi coche!

### EL INCOMPARABLE ESTILO DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa tiene mi estilo. Joven, original, diferente, un exterior superaerodinámico y un interior más amplio, más completo, a mi gusto.

### LA INCOMPARABLE SEGURIDAD DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa es todo seguridad. En ningún otro coche me siento tan seguro. Trae todo lo que pido y mucho más.

### LA INCOMPARABLE ECOLOGIA DE MI COCHE.

Me siento orgulloso. Con mi Nuevo Corsa contribuyo a preservar el medio ambiente. Consume poco, lleva catalizador y está hecho de materiales reciclables.

### LA INCOMPARABLE COMODIDAD DE MI COCHE.

Mi Nuevo Corsa lo tiene todo ¡todo! Un equipamiento fuera de lo normal. No le puedo pedir nada más.

### EL INCOMPARABLE PRECIO DE MI COCHE.

Con precios especiales de lanzamiento a partir de 995.000 pesetas.\* Desde luego, con estos precios, no tienes más remedio que ir a tu Concesionario Opel y reservar, ahora mismo, tu Nuevo Corsa.

MODELOS: 3 y 5 puertas: SWING, CITY, SPORT, GLS y GSi.  
MOTORES: Gasolina Inyección 1.2 (45 CV), 1.4 (60 y 82 CV), 1.6 16V (109 CV); Diesel 1.5 (50 CV) y Turbodiesel (67 CV).  
EQUIPAMIENTO SEGUN VERSIONES: Sistema de Protección Lateral, Cinturones Autotensables, Airbag, ABS, Cierre Centralizado, Alarma Antirrobo, Elevavinas Eléctricos, Dirección Asistida, Cambio Automático, Aire Acondicionado sin CFC, Techo Solar, Pantalla Multifunción, Microfiltro de Aire, Radio-cassette estéreo con 6 altavoces.

NUEVO OPEL  
**CORSA**  
¡MI COCHE!

OPEL

\* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA, impuesto de matriculación, gastos de pre-entrega y descuento promocional incluidos. Ventas a flotas: consulta a tu Concesionario Oficial Opel. Cuenta, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.



## Investigaciones Renault-Volvo

# EL FINAL DEL ORO NEGRO

**Utilizando los actuales sistemas de extracción, queda petróleo sólo para cuarenta años. Hoy hay en el mundo 570 millones de vehículos, luego, en el año 2010, habrá 800 millones. ¿Qué consumirán los coches del mañana?**

J.L. Soto

Enviado especial

**E**L problema anunciado durante las crisis del petróleo se ha hecho ya acuciante. Los combustibles fósiles, aunque no del todo explotados, son muy limitados. Otro aspecto a tener en cuenta es el puramente estratégico, los yacimientos de gas natural, por ejemplo, no coinciden con los de petróleo y serían mucho más favorables a Europa al estar sus mayores localizaciones en los países del Este.

El automóvil ha sido siempre atacado como representante más visible de la contaminación ambiental. Pero, desde 1972, se han reducido las emisiones de los motores hasta suponer solamente un 5 por ciento de los valores de entonces. El esfuerzo de los fabricantes, conscientes de la imperiosa necesidad de buscar otras energías y dañar lo menos posible el planeta, ya obtienen sus primeros resultados prácticos tras las primeras investigaciones realizadas en esta dirección.

Renault y Volvo, tras su reciente acuerdo financiero y tecnológico, presentaron en París sus propuestas y actuales líneas de investigación en la búsqueda de vehículos limpios y alternativos al petróleo. Esta oportunidad supuso toda una novedad para los periodistas espe-



**Y ENCIMA CORRE**  
El Zoom alcanza los 120 kilómetros por hora con una aceleración sorprendente. Se encoge para aparcar y sus baterías de níquel-cadmio duran hasta 260 km.



**VOLVO 480 ES ELÉCTRICO**  
En este caso se sacrifican las plazas traseras para alojar las baterías. Estas pueden recargarse en menos de 45 minutos mediante el sistema Volvo.



**BUSCANDO ALTERNATIVAS**  
Las energías experimentadas provienen del mismo petróleo, metanol, gas licuado, etanol, electricidad, aceites vegetales, hidrógeno y metano.

cializados que no conocían estos coches más que por informaciones filtradas celosamente por los departamentos de investigación. Incluso algunos técnicos pertenecientes a las propias marcas no habían visto nunca rodar estos prototipos de «alto secreto».

Por parte de Renault, entre las ya conocidas Express y Master eléctricas, estas últimas, utilizadas con éxito en varias localidades (entre ellas, y desde hace diez años, en la ciudad de Chatelleraut como vehículos municipales) también pudieron probarse versiones de estos mismos vehículos industriales así como de R-21, Clio y Safrane, equipados con motores de gas, tanto licuado del petróleo como natural.

Pero la gran exclusiva de la presentación consistió en las pruebas dinámicas del Zoom, un pequeño coche eléctrico de segunda generación (es decir, diseñado desde un



principio para ello y no una simple motorización). Hasta ahora, sólo conocido bajo las frías luces de los salones, sorprendió por sus características y sus prestaciones. Volvo dispone ya de una avanzada gama de prototipos híbridos, que tanto pueden funcionar con gasolina como con otros combustibles.

Así, las distintas motorizaciones pueden sumar el gas licuado, el gas natural, el metano o, en el caso de un poderoso 740, metanol, con el que puede conseguirse una potencia de hasta 275 caballos. Un 480 con motor eléctrico y el avanzadísimo ECC de motor híbrido eléctrico-turbina que se presentó recientemente en Suecia, terminaron de demostrar que el automóvil no tiene por qué depender de ese antiguo y casi agotado residuo orgánico que se llegó a llamar oro negro. ○

**CON GAS**  
Utilizando gas, el Clio 1.4 alcanza una potencia de 72 caballos. Cuando se acaba, pasa de forma automática a carburar gasolina.



# 24 HORAS GTI 16V

La denominación GTi fue puesta de moda hace más de 10 años por Volkswagen para su Golf. Los coches con motor de 16 válvulas constituyen el escalón más alto de esta categoría. Para conocer sus posibilidades hemos enfrentado en una prueba singular a los 10 coches más representativos, rodando 24 horas consecutivas en el circuito del Jarama.



Texto y fotos: Equipo de redacción de Motor 16



**D**E vez en cuando, sólo de vez en cuando, todos nos planteamos un reto. Hace algunos meses, en MOTOR 16 nos planteamos la posibilidad de hacer una prueba comparativa diferente, atractiva, reveladora y retadora: rodar durante 24 horas consecutivas con los coches GTI de 16 válvulas. No queríamos obviamente hacer una carrera, pero sí conocer las posibilidades de este tipo de coche en una utilización próxima a sus límites.

Rodar en carretera abierta era algo que desbordaba los cánones de la sensatez. Se trataba pues, en primer lugar, de encontrar un circuito cerrado, en el que las medidas de seguridad fuesen extremas. El RACE nos ofreció sus instalaciones con una generosidad que nunca agradeceremos bastante.

Conforme la idea fue perfilándose comenzamos a contar con una serie de colaboradores; sin los cua-

les la prueba, el reto, habría sido imposible. Repsol no sólo se sumó al proyecto, sino que nos ofrecía una posibilidad única y muy interesante: utilizar un nuevo combustible, en fase de experimentación, que en los próximos meses va a comenzar a distribuir en sus gasolineras.

Aunque contamos con un amplio plantel de probadores, era evidente que rodar durante 24 horas con 10 coches nos obligaba a contactar con más conductores, para que los relevos -previstos cada 50 minutos- no fuesen agotadores. En los días previos a la prueba los teléfonos de la redacción no paraban de sonar; muchos amigos se ofrecían a participar y a echarnos una mano para la prueba. Era necesario planificar a la perfección los 280 relevos y confirmar con cada uno de los candidatos la disponibilidad de horarios y turnos. Un grupo de pilotos de circuito (los habituales de los rallyes se encontraban entrenando la primera prueba del Campeonato) y otro de compañeros en medios informativos y gabinetes de prensa, completaban hasta 72 la lista de conductores. Todos con una ilusión emocionante y conocedores de la mecánica de la prueba: no una carrera, sí conducir rápido, estuvieron a la hora pactada en el circuito. También para ellos, vaya por delante nuestro agradecimiento.

Un ensayo previo en la pista puso de manifiesto que los frenos iban a sufrir un desgaste desmesurado y que determinadas zonas del circuito, especialmente la bajada hacia Bugatti, iba a ser muy delicada de negociar de noche, con la iluminación de serie.

Las posibilidades de accidente eran muy altas. Por ello tomamos la decisión de colocar varias puertas (hasta cuatro) para evitar las frenadas violentas. Los conductores tenían la instrucción de comenzar a frenar, no intensamente, en estas zonas. Una chicane, bastante cerrada, obligaba a circular por la bajada de Bugatti a una velocidad más pru-



**PRIMER LÍDER**  
El Rover 220,  
gracias a la  
habilidad de  
Jaime Sornosa  
para ponerse  
en acción, fue  
el primer líder.



Otro tanto puede decirse de Michelin, que quiso aprovechar la ocasión para hacer una verdadera prueba de su nueva gama Pilot, en condiciones muy duras de funcionamiento dadas las circunstancias en las que se iba a rodar y el carácter extremadamente abrasivo del asfalto del Circuito del Jarama.

Finalmente, Valeo nos iba a prestar todo el apoyo logístico en lo

● **Para realizar la prueba fue necesario planificar a la perfección los 280 relevos.**



**LOS PRIMEROS MOMENTOS**  
En las primeras horas, los boxes estaban muy animados y cada conductor que entraba contaba sus impresiones al volante.



dente. Como referencia, digamos que habíamos calculado como tiempo ideal medio por vuelta 2,15 (102,7 Km/h de promedio) y que, con las puertas y chicane, este tiempo pasó a ser de 2,25, a un promedio de 95,8 Km/h. Posteriormente pudimos comprobar que se rodó mucho más fuerte de lo que esperábamos, hasta el punto que la vuelta rápida se hizo en 2,13 (104,2 Km/h). Pero es que los carreristas no pueden olvidar su condición y a más de uno hubo que echarle la bronca y hasta bajarlo del coche para no dañar muy seriamente las mecánicas.

Con neumáticos y pastillas de frenos nuevas, aceite a nivel y depósitos de combustible a tope, los 10 coches se alinearon en la recta del Jarama dispuestos a tomar la salida tipo Le Mans: una concesión a la sentimentalidad de las 24 Horas.

**SALIDA: A RITMO DE CARRERAS**

Por pícaro, el primero en ponerse en marcha es Jaime Sornosa, el popular *Correcaminos*, que nos hace toda una exhibición de lo que es salir para una carrera de 24 horas. Las malas lenguas dicen que se ha atado el cinturón de seguridad cuando el coche estaba ya enfilando la primera curva del Circuito. Lo cierto es que Jaime, conduciendo el Rover 220 se mantiene en cabeza las primeras 14 vueltas hasta que el Citroën ZX, con Javier Arias al volante, le roba la primera posición. Por entonces ya estamos todos enfermos de los nervios. El ritmo de las primeras vueltas es mucho más alto de lo que todos deseamos -en los alrededores de 2.20- y, para remate, en el primer relevo los técnicos de Michelin nos advierten que, a este ritmo, los neumáticos no durarán ni una hora. Aunque disponemos de 12 ruedas por coche, estaba claro que aquello iba hacia el desastre.

Quienes van tomando los relevos (con cinco minutos de desfase por conductor), ya son aleccionados para que tranquilicen el ritmo. Al término de las dos primeras horas, la clasificación es la siguiente:

- 1º Ford Escort, 46 vueltas
- 2º Mazda 323, 46 vueltas

**24 HORAS GTI**



**Al ritmo de las primeras horas, nos quedaríamos sin ruedas.**



- 3º Opel Astra, 46 vueltas
- 4º Citroën ZX, 46 vueltas
- 5º Renault 19, 45 vueltas
- 6º Honda Civic, 45 vueltas
- 7º Rover 220, 44 vueltas
- 8º VW Golf, 44 vueltas
- 9º Fiat Tipo, 43 vueltas
- 10º Nissan Sunny, 42 vueltas

Hasta ahora, sólo el Tipo ha parado en boxes para hacer el primer repostaje de gasolina, en el que pierde dos vueltas. Como dato significativo, la vuelta rápida la ha marcado el Honda Civic, en 2.13.83, a un promedio de 103,8 kilómetros por hora. El segundo tiempo ha sido para el Opel Astra (2.14.98) y el



**CONTROLES DE PASTILLAS Y NEUMÁTICOS**  
Sobre estas líneas, verificación del estado de las pastillas de frenos. A la izquierda, medición de la temperatura de los discos y del desgaste de las cubiertas. Técnicos de Valeo y Michelin colaboraron en la tarea.

tercero para el Mazda 323 (2.17.41).

Ha comenzado a llover sobre el Jarama. Una lluvia que nos va a alargar la duración de los neumáticos, pero que nos complica la conducción. Ahora tenemos la oportunidad de comprobar el agarre de los Michelin Pilot sobre el agua. Excepcional. Todos coinciden. Jesús Puras, el primero en bajarse del coche, tras una demostración a los mandos del Renault 19, nos comenta que verdaderamente se agarran casi como una cubierta del tipo P de competición. Jesús ha rodado con absoluta seguridad, y bajo un aguacero torrencial, en 2.22 e incluso menos. Josép Arqué, que toma el relevo tras Puras, coloca en cabeza al Renault 19, en plena lluvia. Llevamos cinco horas rodando.

**REPSOL**

**GASOLINA ECOLÓGICA**

Todos los fabricantes de combustibles llevan a cabo pruebas de funcionamiento en condiciones reales de tráfico. Desde hace algunos meses, la marca Repsol prepara un nuevo combustible sin plomo de 95 octanos, con ligeras modificaciones sobre el combustible actualmente distribuido.

Para nuestras 24 horas, Repsol nos facilitó 4.000 litros de esta nueva gasolina, con el fin de experimentar con ella una utilización intensiva.

Finalizada la prueba, los tres coches que más distancia recorrieron fueron desmontados para analizar sus culatas y verificar el estado de las cámaras de combustión e inyectores. Repsol nos facilitó un informe, en el que, entre otras cosas dice:

*«Esta gasolina había demostrado en ensayos previos, en banco de*



*pruebas, un excelente comportamiento detergente en inyectores, válvulas y colectores de admisión. Tras la finalización de la prueba y el desmontaje de los motores de tres automóviles se pudieron confirmar las citadas ventajas. En los motores con pocos kilómetros se observó ausencia total de depósitos carbonosos en sus elementos, así como un estado de limpieza muy satisfactorio en el motor del vehículo con más kilómetros. Repsol está probando esta gasolina en las condiciones más duras de exigencia de motor para ofrecerla, próximamente, a través de sus estaciones de servicio. Las ventajas que aporta, derivadas de su efecto detergente, son un mejor rendimiento, vida más larga de los motores y menor consumo.»*

*Poco más se puede añadir a lo emitido por los técnicos. En un cuadro se pueden ver los consumos, que son razonables dentro de la utilización deportiva a que fueron sometidos todos los coches.*

*Las verificaciones de puesta a punto, estado de los inyectores y calados de las bombas las realizó nuestro técnico colaborador y especialista Daoiz Pérez Lumbreras, que coincide plenamente con el contenido del informe elaborado por los técnicos de Repsol.*

**CUATRO MIL LITROS**  
Repsol nos proporcionó 4.000 litros de un carburante experimental, sin plomo.





**BAJO EL AGUA**  
Durante cerca de tres horas, el Jarama se vio anegado por un diluvio de agua, que nos permitió verificar el comportamiento de los coches y, sobre todo, de los neumáticos Pilot. En las fotos, arriba, el Golf y abajo el R-19, dos de los mejores sobre piso mojado



**Los frenos de serie aguantan mal una prueba de 24 horas en circuito.**

Los excesos se pagan y los frenos del buen R-19 comienzan a dar pruebas de desfallecimiento. Cambiamos las pastillas, pero los discos están muy recalentados y, desde entonces, la frenada del Renault no es del todo correcta, con retemblores y descenso del pedal. Por desgracia, no sólo se han castigado los frenos del Renault, sino también los del Astra y especialmente los del Citroën ZX, que tiene que detenerse dos veces consecutivas en el box para cambiar pastillas y para purgar el circuito. Pierde alrededor de 10 vueltas en la operación. Como las desgracias nunca vienen solas, el Citroën ZX y el Nissan Sunny se ven envueltos en un ligero «toque» lateral que se salda con unos arañazos en las puertas, sin mayores consecuencias mecánicas.

No sólo el R-19 se comporta magníficamente bajo el agua, ya que tanto el Citroën ZX como el Opel Astra son alabados por todos los conductores por su eficacia. En el caso del Astra, unos optan por desconectar el sistema antipatinamiento y otros prefieren dejarlo conectado. Eso va por gustos. Cuando, al término de la sexta hora deja de llover, nos pasan la clasificación:

- 1º Renault 19, 131 vueltas
- 2º Mazda 323, 131 vueltas
- 3º Rover 220, 129 vueltas
- 4º Opel Astra, 128 vueltas
- 5º Fiat Tipo, 126 vueltas
- 6º Ford Escort, 124 vueltas
- 7º VW Golf, 123 vueltas
- 8º Nissan Sunny, 121 vueltas
- 9º Citroën ZX, 121 vueltas
- 10º Honda Civic, 117 vueltas

El promedio ha bajado hasta 84 kilómetros por hora y, lógicamente, los tiempos de vuelta rápida se muestran incambiados a causa del agua.

**CAE LA NOCHE**

Cuando la pista comienza a secarse, los conductores vuelven a subir el ritmo. La noche comienza a caer. Pese a que en algunos puntos del circuito se han instalado conos reflectantes para ayudar la trazada, hay tres zonas especialmente delicadas: la curva rápida a derechas después del final de recta (curva Varzi), la curva a izquierdas en la

**Hace Años los Ingenieros Alemanes Crearon Escuela en Materia de Coches de Lujo. Hoy, los Nuestros han Sacado Sobresaliente en Todas las Asignaturas.**



Mitsubishi Galant. Estilo, confort y seguridad combinados de manera perfecta. Sus motores multiválvulas te aseguran suavidad, progresividad y potencia. Su diseño garantiza mayor estabilidad y espacio interior. En materia de coches de lujo, la escuela alemana ha quedado atrás. Hemos sacado sobresaliente en todas las asignaturas.

**MITSUBISHI GALANT**





MICHELIN

MÁS QUE UN NEUMÁTICO

**DURO TRABAJO**  
Los hombres de Michelin trabajaron muy duro desde muchas horas antes de la prueba.

Una de las primeras firmas contactadas para colaborar en la prueba de 24 horas fue Michelin. De inmediato, todo el departamento técnico de la marca se puso a nuestra disposición para ofrecernos la máxima cooperación. El reciente lanzamiento de la gama Pilot se aprovechaba para equipar a los 10 coches con estas cubiertas.

Como se sabe, Pilot define no un neumático, sino una gama completa, en la que se ofrece un producto específico para cada usuario en función del tipo de utilización que vaya a dar a su vehículo. En colaboración con Michelin, decidimos recurrir a las gamas SX y HX como

las más idóneas y concretamente a la SX siempre que la medida lo permitiera. Así, todos los coches con llanta de 15 pulgadas fueron montados con Michelin Pilot XGTV y sólo el Sunny, con llanta 14 recurrió a la Michelin Pilot M XV3A, de la familia HX.

Los GTI tomaron la salida con cuatro cubiertas nuevas, disponiendo de otros tres juegos por si fueran necesarios. Lo cierto es que cinco coches usaron un único juego, cuatro necesitaron seis ruedas y el Ford Escort cambió la rueda delantera izquierda (la que más se desgasta en el Jarama).

Antes de iniciar la prueba, con Daniel Martín Figueroa, de la Dirección de Ingeniería de Producto de Michelin, se estudiaron las presiones más adecuadas, buscando el mejor compromiso entre adherencia, confort, precisión de guiado y comportamiento en seco y en mojado.

Fueron varias horas de rodaje hasta que al fin los coches quedaron al gusto de todos.

El resultado final de estas cubiertas ha sido excepcional. No sólo soportaron el desgaste mucho mejor de lo esperado, sino que mostraron un comportamiento fuera de lo normal, especialmente bajo lluvia. No es frecuente encontrar una cubierta tan progresiva y con tanta capacidad para evacuar el agua.



J A R A M A

Coche	Neumático	Dimensiones	Presiones Del. / Tras.	Cubiertas usadas	Kms recorridos	Dibujo al final
Citroën ZX	XGTV (SX)	195/55-15	2,6 / 2,7	4	1.771	4,0 / 5,5
Fiat Tipo	XGYV (SX)	195/55-15	2,8 / 2,5	6	1.833	6,0 / 5,5
Ford Escort	XGYV (SX)	195/50-15	2,5 / 2,6	5	1.756	7,0 / 5,0
Honda Civic	XGTV (SX)	195/55-15	2,7 / 2,6	6	1.771	6,5 / 5,0
Mazda 323	XGTV (SX)	205/50-15	2,7 / 2,9	4	1.906	4,5 / 5,0
Nissan Sunny	MKV3A (HX)	185/60-14	2,6 / 2,7	4	1.744	5,0 / 5,0
Opel Astra	XGTV (SX)	205/50-15	2,6 / 2,9	4	1.875	3,5 / 5,5
Renault 19	XGTV (SX)	195/50-15	2,5 / 2,5	6	1.802	7,5 / 5,5
Rover 200	XGTV (SX)	195/55-15	2,5 / 2,5	6	1.879	7,0 / 6,5
Volkswagen Golf	XGTV (SX)	205/50-15	2,7 / 2,9	4	1.028	5,0 / 6,0

que arranca la rampa Pegaso y la nueva curva de la hípica, a derechas. Los faros, reglados para iluminar de frente, no dejan ver los arcones y hay que conducir «de memoria». La situación se complica porque no es conveniente salirse de la trayectoria ideal, que está seca, mientras que el resto de la pista permanece húmeda. Un par de trompos y alguna excursión a la puzolana (tierra volcánica que limita algunas zonas de curvas, para frenar a los coches que se salen) recomiendan la salida del pace-car para retener el ritmo de la prueba, so pena de que alguno de los coches se quede en el arcén.

También, con el suelo seco, los neumáticos comienzan a gastarse. La lluvia ha permitido alargar su vida durante más horas de las previstas, pero está claro que los Michelin Pilot también se gastan, aunque menos de lo que preveíamos en un comienzo. Al cabo de doscientas vueltas al circuito, y para compensar el desgaste, comienzan las primeras rotaciones de ruedas traseras al eje delantero, aprovechando la entrada de los vehículos en boxes para cambiar pastillas. En esta operación tardamos, por término medio, 15 minutos.

En estas horas pasadas, es el Tipo el que ha rodado más regularmente. De todos los coches en presencia es el que menos problemas de frenos ha sufrido y su capacidad de tracción le permite rodar a un ritmo muy alto. Marca su vuelta rápida en 2.18.44 con Balba Camino al volante. La verdad es que Balba está haciendo un trabajo excelente. A ella le han tocado muchos de los relevos a las horas más intempestivas, lo que no le impide mantener un ritmo regular y muy elevado con todos los coches.

Si el Tipo destaca positivamente en estas horas, el Honda Civic, por el contrario, está conociendo sus peores momentos. Una vez más, son los frenos los protagonistas. Ha gastado su segundo juego de pastillas con celeridad y sólo disponemos de un último juego para aguantar toda la noche. Hasta las 8 de la mañana no abren el concesionario de Honda donde podremos conseguir más repuestos. Por ello, quienes lo conducen a partir de este momento reciben la orden de rodar con más

EL ÚLTIMO AVANCE  
PARA EMPEZAR EL DÍA CON SUAVIDAD.

NUEVO



El nuevo Gel de Afeitar Nivea For Men, posee propiedades humectantes que preparan la piel para el afeitado y facilitan el deslizamiento de la cuchilla. Así el apurado resulta más duradero y más suave. Ahora cada mañana puedes disfrutar de

una nueva sensación de suavidad y frescor en tu piel. La línea Nivea For Men te ofrece una gama completa de productos para el afeitado. Espuma, Crema y Gel de Afeitar, y toda la línea de After Shave.

NIVEA

FOR

Men

NIVEA FOR MEN.  
Cuida tu piel.



tranquilidad y eso se paga en la clasificación a la distancia. Mientras que el ritmo normal por vuelta es de 2.22, el Honda rueda ahora entre 2.28 y 2.30. Para que no se vea demasiado perjudicado, tomamos la decisión de permitir que pase por la parte exterior de la chicane de Bugatti, con lo que le ahorramos una frenada. Aún así, no puede aguantar el ritmo de los demás.

Tras las primeras nueve horas, las posiciones son:

- 1º Mazda 323, 190 vueltas
- 2º Fiat Tipo, 189 vueltas
- 3º Renault 19, 186 vueltas
- 4º VW Golf, 184 vueltas
- 5º Opel Astra, 184 vueltas
- 6º Rover 220, 183 vueltas
- 7º Ford Escort, 182 vueltas
- 8º Citroën ZX, 179 vueltas
- 9º Nissan Sunny, 174 vueltas
- 10º Honda Civic, 173 vueltas

Se cubre la primera mitad de la prueba y las cosas transcurren con cierta normalidad. Las posiciones están estabilizadas, con recuperaciones del Opel Astra y de los Renault 19 y Citroën ZX, curiosamente, los dos coches más castigados de frenos.

En estas horas se produce la primera alarma mecánica en el Ford Escort, cuando nos damos cuenta de que va tirando aceite. En boxes vemos que el aceite tirado es más escandaloso que real, porque, aunque el vano motor está muy sucio, el nivel es correcto. El escape tampoco muestra señales de que el motor quemase aceite y el rendimiento no parece haber descendido. Por precaución se recomienda a los conductores que lo traten con más mimo de lo habitual, descendiendo el ritmo. Como quiera que el nivel de aceite sigue siendo correcto, deducimos que se trata de un problema de cantidad: en la primera verificación de nivel, habíamos añadido aceite. La especial configuración de la culata hace que este aceite tarde en caer al cárter y, por tanto, hay que esperar, antes de medir, ya que se corre el riesgo de añadir más cantidad de la recomendada y este aceite sobrante, en una utilización exhaustiva, rebosa por la parte alta del motor e invade el filtro del aire. Esto es precisamente lo que ha ocurrido y lo que hace perder posición

al Escort que, desde el punto de vista mecánico, no padece ningún otro problema.

Al completarse la primera mitad de la prueba, la clasificación es:

- 1º Mazda 323, 235 vueltas
- 2º Fiat Tipo, 229 vueltas
- 3º Rover 220, 228 vueltas
- 4º Opel Astra, 228 vueltas
- 5º Renault 19, 226 vueltas
- 6º Volkswagen Golf, 223 vueltas
- 7º Nissan Sunny, 216 vueltas
- 8º Honda Civic, 215 vueltas
- 9º Citroën ZX, 213 vueltas
- 10º Ford Escort, 213 vueltas



**Pusimos una chicane y cuatro puertas para bajar la velocidad.**

Aparecen las primeras muestras de fatiga. Se ha cumplido ya la hora 14ª, sin grandes variaciones en la cabeza. El Mazda sigue cómodamente en primera posición, mientras que otros cinco modelos (Tipo, Astra, R-19, Golf y Rover) están agrupados en un par de vueltas, alterando sus posiciones en función de los relevos. Súbitamente, por los walkie-talkie oímos que uno de los coches se ha salido y está detenido en el arcén.

**SÓLO QUEDAN NUEVE**

Aunque era algo que podía ocurrir, el Golf es el modelo que más trastorno nos ocasionaba en caso de percance. Durante los dos meses previos a la prueba intentamos

conseguir este coche, que todavía no se vendía en España y que sin duda supone todo un elemento de comparación para cualquier GTI. Lamentablemente, estas cosas ocurren: un fallo donde nadie quiere que se produzca.

La dureza de la prueba, el cansancio, la noche y la lluvia hicieron mella en los conductores. La combinación de todos estos elementos se cobraron su víctima en el Golf, que se vio envuelto en un desafortunado accidente. Total: serios desperfectos de chapa, la suspensión delantera rota y el radiador de

aceite dañado. Imposible continuar. Este incidente produce una parada en boxes de 30 minutos para todos los coches. Hay que calmar los ánimos y recomponer la situación. La clasificación, hasta el momento en que el Golf estaba en pista, era la siguiente:

- 1º Mazda 323, 279 vueltas
- 2º Fiat Tipo, 272 vueltas
- 3º Rover 220, 271 vueltas
- 4º VW Golf, 267 vueltas
- 5º Renault 19, 267 vueltas
- 6º Opel Astra, 266 vueltas
- 7º Citroën ZX, 255 vueltas
- 8º Nissan Sunny, 251 vueltas
- 9º Ford Escort, 251 vueltas
- 10º Honda Civic, 247 vueltas

Como las desgracias nunca vienen solas, pocos minutos después

# 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**



**VALEO**

## FRENAR ES LO QUE IMPORTA

Desde el mismo instante en que comenzamos a pensar en la realización de la prueba, fuimos conscientes de que los frenos iban a sufrir un severo castigo. Luego resultó que nos quedamos cortos y la fogosidad de algunos conductores estuvo a punto de llevarnos al desastre, pero pudieron resolverse los problemas gracias a la colaboración de Valeo y, muy especialmente, de Juan Giménez que llevó a cabo todas las verificaciones, el trabajo prevo y todos los cambios de pastillas durante las 24 horas de la prueba. Nunca agradeceremos bastante la labor de Juanito, en un día en que cumplía 50 años.

Todos los coches montaban el mismo tipo de frenos, con discos ventilados delante y prácticamente todos (unos en mayor medida que otros) padecieron problemas de desgaste prematuro de pastillas y discos. Lo



**MUY CALIENTES**  
Los discos de freno alcanzaron una temperatura inimaginable en una conducción normal



cierto es que rodar en circuito exige reforzar este aspecto. Por ejemplo, se utilizaban pastillas sin amianto, que hacen que los discos refrigieren peor y que nunca se utilizan en competición y sólo en coches de serie.

En una vuelta normal se frena en siete ocasiones, de las cuales seis de forma muy intensa (contando con la chicane). Eso significa unos 3.500 frenazos en las 24 horas o lo que es lo mismo, ¡frenar durante 200 kilómetros!! No hay muchos frenos de serie que aguanten este castigo.

**24 HORAS MOTOR**

de reanudarse la prueba, sufrimos otro contratiempo; esta vez absolutamente estúpido. En un relevo rutinario, el conductor del Nissan Sunny cerró la puerta y un fallo en el sistema de cierre centralizado (sin duda provocado por el peque-



**SIN PASTILLAS**  
El Honda Civic gastó todo el repuesto de pastillas y hubo que comprar más.

ño golpe de horas antes) acciona los seguros, con las llaves puestas en el contacto. Aunque cualquier caco hubiese tardado apenas unos segundos en resolver la papeleta, lo cierto es que nuestros hábiles mecánicos tardaron cerca de media hora, utilizando el viejo procedimiento de meter un alambre por el junquillo de goma y acertar a accionar el pivote del picaporte. Cerca de quince vueltas perdidas justo cuando comienza a amanecer y llegan las horas más duras de toda la jornada. La regularidad del Mazda, siempre rodando sin el menor problema, se recompensa con una diferencia respecto a sus seguidores, de más de cinco vueltas. Mientras, el Rover y el Tipo han logrado distanciarse ligeramente del pelotón de seguidores, entre los que el Astra, con los mencionados problemas de frenos, es el más perjudicado. Al término de la hora 16ª ésta es la clasificación:

- 1ª Mazda 323, 324 vueltas
- 2ª Rover 220, 319 vueltas
- 3ª Fiat Tipo, 319 vueltas
- 4ª Renault 19, 312 vueltas
- 5ª Opel Astra, 306 vueltas
- 6ª Ford Escort, 297 vueltas
- 7ª Nissan Sunny, 295 vueltas
- 8ª Citroën ZX, 293 vueltas
- 9ª Honda Civic, 292 vueltas
- Volkswagen Golf, retirado

Con el amanecer y la luz, con una temperatura fría pero sin vien-

# HA NACIDO SINT CATALYST



## EL AUTOMOVIL HA EVOLUCIONADO.

A partir de ahora en lubricantes nada será igual. Las nuevas exigencias medio ambientales que debe cumplir un automóvil, requieren nuevos lubricantes.

Por esto, ha nacido SINT CATALYST.

Creado y formulado para no envenenar los catalizadores, alargando así, su vida.

Un lubricante resistente, capaz de soportar las máximas exigencias de los más potentes motores.

**CAMBIE A SINT CATALYST  
CONSERVE VIVO SU CATALIZADOR.**





### TIEMPO DE PARADAS EN BOXES

VW Golf	29'45"
Mazda 323	31'06"
Opel Astra	49'05"
Rover 220	56'03"
Honda Civic	1h 03'32"
Fiat Tipo	1h 03'56"
Renault 19	1h 10'34"
Citroën ZX	1h 16'22"
Nissan Sunny	1h 23'20"
Ford Escort	1h 39'32"

En esta lista se pueden apreciar las diferencias entre incidentes de unos y otros coches. No se han sumado los tiempos por relevos de pilotos y repostajes; únicamente las paradas en las que se han cambiado pastillas de frenos, neumáticos u otras incidencias mecánicas. El Golf sólo paró en una ocasión, antes de que se produjese su abandono, para cambiar pastillas y neumáticos. Otro tanto ocurrió con el Mazda, pero con el mérito de haber rodado las 24 horas, como los otros modelos que finalizaron la prueba. El número de incidentes es el siguiente:

Modelo	rotación neumáticos	cambio neumáticos	cambio pastillas	otras paradas
VW Golf	1	0	1	0
Mazda 323	1	0	1	0
Opel Astra	1	0	3	1
Rover 220	1	1	1	0
Honda Civic	1	1	2	0
Fiat Tipo	1	1	1	1
Renault 19	1	1	3	2
Citroën ZX	1	0	3	3
Nissan Sunny	1	0	3	1
Ford Escort	1	1	2	3

### PROMEDIO REAL

(Descartando el tiempo de paradas en boxes)

Modelo	Velocidad media
VW Golf	83,01
Rover 220	80,79
Mazda 323	80,48
Opel Astra	80,17
Fiat Tipo	79,09
Renault 19	77,93
Ford Escort	77,57
Honda Civic	76,88
Citroën ZX	76,81
Nissan Sunny	75,94

Hacemos un estudio pormenorizado del promedio realizado por cada vehículo, tras haber descontado el tiempo de parada en los boxes. No es extraño que el Volkswagen Golf haya sido el más rápido, por cuanto dejó de rodar durante bastantes horas de la noche, en las que el promedio era sensiblemente inferior. Tampoco efectuó las horas finales en las que esta media bajó notablemente, ya que durante una hora los coches estuvieron rodando a baja velocidad, tras el *pace-car*, para que nuestros fotógrafos pudiesen trabajar en las mejores condiciones posibles. Como se puede apreciar, no hay mucha similitud con el cuadro de vueltas rápidas, lo que vuelve a poner de manifiesto que la regularidad es la mejor baza a la hora de obtener un buen resultado de conjunto.

### CONSUMOS

Modelo	litros/100 Km
Renault 19	13,73
Honda Civic	13,87
Opel Astra	14,08
Rover 220	14,40
Ford Escort	14,45
VW Golf	14,48
Citroën ZX	15,51
Fiat Tipo	16,57
Nissan Sunny	17,06
Mazda 323	18,36

También resulta sorprendente este cuadro, en el que recogemos el consumo promedio a lo largo de la prueba. Casi cinco litros de diferencia entre el Renault 19 y el Mazda 323 es más de lo que podíamos esperar. Cabría pensar que el Renault, al tener menos cilindrada, sale beneficiado en el consumo, pero encontramos en el polo opuesto al Mazda, también de menos cilindrada que el resto de sus rivales. Lo que parece deducirse de todo esto es que las diferentes tecnologías producen consumos distintos y los motores japoneses, tradicionalmente muy revolucionados, son más tragones que los que poseen los vehículos europeos. El Honda Civic podría ser la excepción a la regla, pero hay que tener presente que estuvo durante cinco horas rodando a ritmo considerablemente más lento.

### VUeltas RÁPIDAS

Resulta curioso analizar en detalle este cuadro, por cuanto no siempre los vehículos más rápidos son los que realizan un mejor tiempo por vuelta. Hay algunas cosas que llaman considerablemente la atención. Por ejemplo, el mal tiempo del Tipo o el Citroën ZX. Esto se explica porque los conductores más rápidos tomaron los relevos de estos coches durante las horas de lluvia. Aunque se pretendió que todos los modelos fuesen conducidos por un grupo de pilotos parecido, la climatología cambiante jugó estas pasadas. Por ejemplo, el promedio más alto en lluvia fue para el Mazda, el Volkswagen Golf y el Citroën ZX.

Además del tiempo en vuelta rápida, hemos extraído de las hojas de los cronometrajes el número de vueltas que cada coche efectuó por debajo de 2,20, lo que nos da una idea bastante aproximada del ritmo medio al que rodaron los vehículos GTi. El Opel Astra recorrió 47 vueltas, el Mazda 323, 40 vueltas; el Honda Civic, 30; El Renault 19, 22 vueltas y 20 vueltas el Citroën ZX, El Volkswagen Golf dio 18 vueltas y el Nissan Sunny 17. Los que menos vueltas dieron por debajo de este tiempo fueron el Fiat Tipo, con 14, el Ford Escort, con 13, y el Rover 220 con sólo 11.

Modelo	Tiempo	Velocidad
Renault 19	2.13.51	104,024
Honda Civic	2.13.83	103,779
Opel Astra	2.14.98	102,895
Mazda 323	2.15.52	102,480
Ford Escort	2.16.73	102,049
VW Golf	2.16.84	101,497
Nissan Sunny	2.17.34	101,497
Rover 220	2.17.42	101,061
Citroën ZX	2.17.75	100,779
Fiat Tipo	2.18.44	100,323



## AGIP SINT LE LLEVA A MONZA A VIVIR EL GRAN ESPECTACULO DE LA FORMULA 1.



Cambie a SINT CATALYST, SINT 2000 o SINT TURBO-DIESEL, y viva con Agip, toda la emoción de la Fórmula 1. Exija en su taller lubricantes

AHORA AL CAMBIAR DE LUBRICANTE SU TALLER Y AGIP TIENEN UN DETALLE PARA VD.

AGIP SINT, y participe en el sorteo de cinco inolvidables viajes fin de semana para dos personas al Gran Premio de Italia de Fórmula 1 que se celebrará el 12 de Septiembre en el circuito de



Monza. Además entrará en el sorteo de 100 relojes exclusivos Agip - Ferrari. Vd. como conocedor de las necesidades de su automóvil, que decide por sí mismo,

**cambie a la tecnología SINT. Sitúese en vanguardia.**





**COLORÍN COLORADO**  
Se acabó. Al final, aunque sólo nueve coches acabasen la prueba, constituyó todo un éxito que estamos dispuestos a repetir.



to, se dan los momentos óptimos de rodaje. Muchos de los coches estrenan ruedas y se comienzan a dar los mejores tiempos por vuelta.

**MOMENTO ÓPTIMO PARA RODAR**

Por fin el Honda Civic puede montar pastillas de frenos y comienza a remontar posiciones. Gené marca un tiempo de 2.13.83, que durante unas vueltas constituye el record, hasta que Sornosa, con el R-19, marca el mejor tiempo absoluto, con 2.13.51. Faltan dos horas de carrera y, para el rush final, habíamos previsto que se subieran a los coches algunos VIPS, a la vez que se aprovecha para que los fotógrafos hagan su trabajo, con los coches agrupados detrás del pace-car. Antes del final la clasificación es:

- 1º Mazda 323, 430 vueltas
- 2º Rover 220, 424 vueltas
- 3º Opel Astra, 422 vueltas
- 4º Fiat Tipo, 412 vueltas
- 5º Renault 19, 404 vueltas
- 6º Citroën ZX, 399 vueltas
- 7º Honda Civic, 398 vueltas
- 8º Ford Escort, 392 vueltas
- 9º Nissan Sunny, 319 vueltas
- Volkswagen Golf, retirado

Parece que estas dos últimas horas no se acaban nunca. Si a lo largo de las 22 anteriores habíamos estado en vilo, en los minutos finales las manecillas del reloj están paradas. Pero al fin, la bandera a cuadros, hábilmente manejada por Gigi Corbetta, acaba con la primera edición de esta prueba. A partir de entonces comienza el trabajo de elaborar un balance pormenorizado para que los lectores puedan hacerse una idea de lo que dan de sí estos coches.

**CLASIFICACION FINAL**

- 1º Mazda 323, 495 vueltas, a un promedio de 78, 729 kilómetros por hora.
- 2º Rover 220, 488 vueltas.
- 3º Opel Astra, 487 vueltas.
- 4º Fiat Tipo, 476 vueltas.
- 5º Renault 19, 468 vueltas.
- 6º Honda Civic, 460 vueltas.
- 7º Citroën ZX, 460 vueltas.
- 8º Ford Escort, 456 vueltas.
- 9º Nissan Sunny, 453 vueltas.
- Retirado: Volkswagen Golf, 267 vueltas.

¿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 línea 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: Filros Mann  
50014 - ZARAGOZA (España)





Citroën ZX  
SIN LA  
MENOR  
PIEDAD

**P**OSIBLEMENTE para muchos el resultado final del ZX haya sido un tanto decepcionante. Lo cierto es que fue uno de los coches más castigados en los frenos. Josep Arqué se empeñó en rodar de carreras durante unas vueltas, sin duda más interesado en reconocer el circuito madrileño (en el que no ha corrido nunca) que en seguir la filosofía de la prueba. Baste decir que, al término de su relevo, no sólo había gastado el forro de las pastillas, sino más de un milímetro del hierro del soporte, con las pésimas y lógicas consecuencias en el rendimiento del sistema. Para quien crea que no es un coche eficaz, diremos que el ZX se puso en cabeza en la vuelta número 15, aguantando brillantemente las acometidas tanto del Ford Escort como del Golf, que en los primeros turnos de vueltas se mostraron



muy competitivos. Esta posición de liderazgo se mantuvo durante las cien primeras vueltas, en las que no abandonó los dos puestos de la cabeza. Posteriormente, ya con los frenos muy dañados, pasó a ocupar los últimos lugares al tener que visitar en varias ocasiones el box de Valeo para cambiar pastillas, aunque los discos estaban seriamente afectados. Todos alabaron la facilidad de conducción, si bien no es el motor del ZX lo brillante que cabría pensar de sus 155 caballos. De hecho, es más que probable que esta cifra de potencia no se alcance; así, su velocidad máxima de 207 kilómetros por hora es inferior a los 213 que anuncia el fabricante. Lo que sí es destacable es el eje trasero direccional, que proporciona una estabilidad excepcional, especialmente en curvas lentas. En el circuito del Jarama se puso de manifiesto que algunas de las curvas que otros coches negociaban en segunda, con el ZX era más rápido hacerlas en tercera. La valoración media aportada por sus conductores fue de 7,24 puntos, ligeramente inferior a la media de todos los coches, que fue de 7,45. En esta valoración volvemos a encontrarnos con la merma de los pocos puntos otorgados al capítulo de los frenos. La dirección, con 7,8 puntos ha sido el apartado más valorado por el conjunto de conductores. El Citroën fue uno de los cinco coches que aguantaron la dura prueba con un único juego de neumáticos. Durante las horas de lluvia se erigió como uno de los más rápidos gracias a su facilidad de conducción, especialmente bajo estas difíciles circunstancias. Su eficacia bajo la lluvia obedece a dos factores; de un lado su buena motricidad; y de otro, el disponer de un motor con una curva de potencia muy plana, que si no es especialmente brillante en regímenes altos, sí dispone de una elasticidad encomiable.

VIRTUDES	
Dirección precisa	Comportamiento excelente
DEFECTOS	
Poca potencia en alto régimen	Rueda de repuesto de menor tamaño
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,2 puntos
Frenos.....	6,8 puntos
Cambio.....	6,7 puntos
Tracción.....	7,6 puntos
Dirección.....	7,8 puntos

FICHA TECNICA

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	155 CV / 6 500
Par máximo / r.p.m.	19 mkg / 3 500
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos Vent /Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Eje direccional
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 150
Largo/ancho/alto (mm)	4 080 / 1 720 / 1 375
Capacidad del depósito (l)	56
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,6
Velocidad Máxima (km/h)	207
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	10,5
A 90 km/h (l/100 km)	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	8,9
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2 631 073

**Y**A se dijo en la prueba «A fondo» del Tipo 2 litros, que no se trataba de un motor «de carreras», tan del gusto italiano, sino de un motor diseñado para ofrecer un elevado placer de conducción, gracias a su elasticidad. Pues bien, la verdad es que el Tipo fue una de las sorpresas de la jornada por su excelente resultado de conjunto. No ha sido ni el más rápido, ni el de menor consumo, ni el que menos problemas tuvo... pero no ha decepcionado en ninguno de los parámetros que hemos analizado. Por ejemplo, en la valoración por parte de sus veintiocho conductores, las notas no han oscilado más que en 4 décimas, entre un máximo de 7,5 para el motor y los frenos y un mínimo de 7,1 para el cambio; sólo el Mazda puede presumir de una homogeneidad semejante.

VIRTUDES	
Desarrollos del cambio	Amplia habitabilidad
DEFECTOS	
Mecánica ruidosa	Posición de conducción
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,5 puntos
Frenos.....	7,5 puntos
Cambio.....	7,1 puntos
Tracción.....	7,3 puntos
Dirección.....	7,4 puntos



Fiat Tipo  
EN EL  
TERMINO  
MEDIO

FICHA TECNICA

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 995
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	148 cv / 6 250
Par máximo / r.p.m.	18 mkg / 5 000
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asis. (op)
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc Vent /Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 180
Largo/ancho/alto (mm)	3 958 / 1 700 / 1 430
Capacidad del depósito (l)	52
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,1
Velocidad Máxima (km/h)	204
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	11,2
A 90 km/h (l/100 km)	7,8
A 120 km/h (l/100 km)	9,9
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2 343 775

Al finalizar la prueba fue el coche que mejor frenaba o, para ser más precisos, el coche en el que menos se había deteriorado la frenada. El primero en resaltar el comportamiento del Tipo fue Beny Fernández, que tomó un relevo en las horas en las que la lluvia caía con fuerza sobre el circuito. El veterano piloto gallego nos comentaba su sorpresa por la eficacia del Fiat y especialmente su capacidad de tracción y lo neutro de sus reacciones. Sobre este aspecto estuvo trabajando bastante tiempo Daniel Martín Figueroa, el técnico de Michelin, que acabó por encontrar unas presiones óptimas para su utilización: 2,8 delante (las más altas de todos los coches participantes) y 2,5 detrás (la mayor diferencia delante/detrás). Sin duda el Tipo es un coche especialmente sensible a los cambios de presión de los neumáticos, pero encontrado el punto de equilibrio, se comporta fantásticamente. Comenzó retrasado, pero poco a poco fue escalando posiciones, llegando a ir segundo e incluso primero al filo de las 11 de la noche, aunque tan sólo durante dos vueltas, cuando el Mazda entró a relevar conductor. Posteriormente, se mantuvo entre el puesto 2º y 3º hasta que, a pocas horas del final, cuando tuvo que cambiar los neumáticos delanteros, perdió definitivamente un puesto en el podio, pero clasificándose en un excelente cuarto puesto. Digamos que consumió 6 ruedas, pero fue uno de los pocos coches que aguantaron con un solo cambio de pastillas. Si hay que buscarle un defecto, mencionemos su elevado nivel sonoro y una postura de conducción difícil de encontrar, con los pedales alejados o el volante muy encima si acercamos el asiento. El nivel sonoro se debe a unos desarrollos de cambio programados para aprovechar la potencia del motor.



**Ford Escort**  
UN  
ESPIRITU  
BURGUES

**D**E todos los coches en presencia, el Escort ha sido el que más tiempo ha permanecido parado en box. Con más de hora y media sin poder rodar, es normal que su posición final no haya sido especialmente buena. Sin embargo, el Escort llegó a ocupar la cabeza durante algún tiempo, concretamente durante 24 vueltas, en los primeros compases de la carrera. Posteriormente, los frenos y el incidente con el nivel de aceite, lo retrasaron, aunque pasó a rodar a su velocidad de crucero a partir de las primeras horas de la madrugada, cuando realizó su vuelta rápida. La especial configuración de su eje posterior, del tipo de torsión, no es lo más adecuado a una utilización intensa. Así, la velocidad de paso en curva es sensiblemente inferior a la de sus rivales, con una tendencia al sobrevirado que no ofrece



demasiada confianza. Tendencia que se acusa sobre pavimento mojado, por lo que, en las casi tres horas que llovió en el Jarama, el Escort perdió gran parte de la ventaja alcanzada en los primeros compases.

Precisamente esta sensación de «navegación» tan típica del Escort ha producido que la valoración de los conductores, arroje la cifra más baja de todos los coches presentes, con una nota media de 6,37 puntos y un mínimo de 5,1 puntos en el cambio y 5,9 puntos en la capacidad de tracción. Las pérdidas de tracción, más en las curvas rápidas que en las lentas, son acusadas y responsables de que la vuelta rápida no sea todo lo brillante que los 150 caballos deberían dar de sí.

La mejor baza del Ford es, sin duda, su excelente terminación, ya típica en los coches de la marca. El Escort RS es un coche especialmente recomendado para quienes, apreciando un automóvil de un notable nivel de prestaciones, prefieren inclinarse por un modelo cómodo, bien terminado, fiable mecánicamente, aunque un poco menos rabioso que otros deportivos del mismo segmento.

En cuanto al incidente del aceite, debemos aclarar que se debió a un error de apreciación. Al verificar el nivel (operación que se llevaba a cabo en cada repostaje de gasolina), se procedió a rellenar porque estaba bajo, sin apercibirnos que, si se rueda fuerte, hay que esperar algunos minutos hasta que el aceite de la parte superior de la culata baje al cárter y así ofrecer un nivel correcto. Al proceder a rellenar con más aceite, se sobrepasó el nivel máximo, por lo que el fluido rebosó al exterior, sin ninguna consecuencia mecánica, pero alarmante por su aparatosidad. Una vez restablecido el nivel, las cosas volvieron a su cauce y el Escort siguió rodando al ritmo que había mantenido a lo largo de las horas anteriores.

VIRTUDES	
Terminación excelente	Buena habitabilidad
DEFECTOS	
Distancias de frenado largas	Pérdidas de motricidad

VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,3 puntos
Frenos.....	6,9 puntos
Cambio.....	5,1 puntos
Tracción.....	5,9 puntos
Dirección.....	6,7 puntos

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 cv / 6 000
Par máximo / r.p.m.	20,7 mkg / 4 500
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,0
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc Vent./Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 110
Largo/ancho/alto (mm)	4 040 / 1 692 / 1 378
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	8,4
Velocidad Máxima (km/h)	209
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	11,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	10,1
PRECIO	
PVP (Ptas)	2 460 000

VIRTUDES	
Rendimiento en alto régimen	Capacidad de tracción
DEFECTOS	
Acabado mediocre	Precio elevado

VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	8,9 puntos
Frenos.....	6,6 puntos
Cambio.....	8,0 puntos
Tracción.....	7,6 puntos
Dirección.....	7,9 puntos

**N**O son muchos los constructores capaces de obtener de un coche de serie (para todos los públicos) una potencia específica de 100 caballos por litro de cilindrada. Es el caso del Honda Civic, que con sólo 1.600 centímetros cúbicos, compite de igual a igual con sus rivales de 2 litros. Es una lástima que durante casi cinco horas el Civic tuviese que rodar a una velocidad inferior a la de sus rivales, porque un consumo de pastillas de frenos no previsto nos dejó sin existencias y hubo que esperar a que abriesen los concesionarios para poder conseguir un par de juegos más. Si el Honda hubiese rodado en el ritmo de final de carrera (en torno a 2.20), no se le hubiese escapado una posición de podio. Esta circunstancia hizo que el Civic fuese uno de los tres co-



**Honda Civic**  
CORAZON  
PEQUEÑO,  
PIERNAS  
LARGAS

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 595
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	160 cv / 7 600
Par máximo / r.p.m.	15,3 mkg / 7 000
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc Vent./Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 085
Largo/ancho/alto (mm)	4 075 / 1 695 / 1 350
Capacidad del depósito (l)	45
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	214,5
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	10,5
A 90 km/h (l/100 km)	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,7
PRECIO	
PVP (Ptas)	3 140 000

ches que nunca rodó en cabeza y ni siquiera alcanzó la segunda posición, pero su tiempo de vuelta rápida fue el segundo absoluto, logrado en los primeros compases de la carrera.

Su rendimiento a alto régimen y sobre todo, su capacidad de tracción lo hacen rapidísimo en circuito. En cambio, no es de los mejores rodando bajo el agua a causa de un reparto de pesos en el que la parte trasera tiene mucha inercia y tiende a irse de zaga. Es un coche que en agua, se comporta casi como un tracción trasera, lo que resulta divertido para un experto, pero delicado para un conductor de tipo medio.

En la valoración de los conductores ha merecido una de las notas más altas, un 7,81, sólo superado por tres centésimas por el Sunny. Entre todos los apartados, lo más destacado es el motor, con una nota sobresaliente, mientras que en frenos mereció un 6,6, su calificación más baja.

Un aspecto que también le ha retrasado, y conviene mencionar, es su escasa capacidad del depósito de combustible, ya que con tan sólo 45 litros (frente a 55 de promedio de sus rivales) necesitó dos repostajes más que el resto de los GTi, haciéndole perder alrededor de 8 vueltas y un puesto en la clasificación final a la distancia.

A lo largo de las 24 horas consumió seis neumáticos. En este capítulo no se mostró especialmente brillante porque, de haber rodado a su ritmo, hubiese sido el coche de mayor desgaste de rueda. La razón hay que buscarla en su zaga pesada y tendencia al culeo, que le hacía también gastar en el eje posterior. Y en cuanto a los consumos, excelentes, gracias también a las horas que rodó a menor ritmo e incuestionablemente, a su menor cilindrada. Mencionar por último el deportivo ruido de su motor, claramente agudizado a partir de 5.000 vueltas.



**S**l al inicio de la prueba hubiésemos preguntado qué coche resultaría ganador en la distancia, pocos habrían apostado por el Mazda. Con sus 131 caballos, es el menos potente de los 10 coches comparados, casi 30 caballos menos que el Honda, 25 que el Citroën y 20 menos que el Opel o el Ford. En las pruebas efectuadas en Motor 16, siempre ha resultado brillante, pero con inferiores prestaciones a las de sus rivales; en fin, no parecía *a priori* el máximo favorito, aunque sí un temible adversario. Pues bien, lo cierto es que el 323 derrotó al resto de sus oponentes en toda la línea. A lo largo de las 24 horas en el Jarama, aventajó en seis vueltas al segundo clasificado (el Rover 220) en siete al tercero (Opel Astra) y en más de 40 al Nissan Sunny, último de los coches que lograron finalizar esta

**Mazda 323**  
LA  
ALEGRIA  
DE SER  
PRIMERO



prueba. Es evidente que su gran baza para lograr este éxito ha sido su fenomenal fiabilidad mecánica, que hizo que no tuviese prácticamente ningún problema a lo largo de los cerca de 2.000 kilómetros. Sólo paró en boxes (al margen naturalmente de los 28 relevos que todos los coches tuvieron que llevar a cabo) 31 minutos, para cambiar un juego de pastillas de frenos y rotar los neumáticos, porque ni siquiera necesitó cambiar las ruedas, ya que hizo todo el recorrido con cuatro cubiertas. En total, 20 minutos menos que el Astra y 55 menos que el Rover, lo que fue suficiente para proclamarse vencedor. Un honor que se acrecienta si tenemos en cuenta, además, que la unidad probada disponía ya de 57.000 kilómetros, el más usado de todos los vehículos en la prueba.

Pero su éxito no sólo se debió a su fiabilidad, ya que, por ejemplo, su tiempo de vuelta rápida (2.15.52) fue de los mejores y lo que es más revelador, dio 40 vueltas por debajo de 2.20, sólo superado por el Astra, que dio 47 vueltas.

En cuanto a la valoración por parte de sus conductores, el Mazda, con 7,74, también ha sido uno de los mejores; el tercero en concreto. El motor y la tracción han sido los más apreciados. Como también hemos dicho del Fiat Tipo, destacamos la poca dispersión en los cinco conceptos encuestados, que son valorados entre un máximo de 7,9 y un mínimo de 7,5 otorgado a los frenos. Sin duda la homogeneidad es otra de sus grandes virtudes.

Como aspectos menos favorecidos caben señalar el alto nivel de ruido (lo que es bastante habitual en este tipo de coches de carácter deportivo) y la mala ventilación del habitáculo. Pero por encima de todo, el consumo. Con 18,36 litros, ocupa el último lugar, lo que no se explica ni siquiera por el hecho de ser el más veloz.

VIRTUDES	
Acabado excelente	Facilidad de conducción
DEFECTOS	
Sonoridad elevada	Mala ventilación del habitáculo
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,9 puntos
Frenos.....	7,5 puntos
Cambio.....	7,7 puntos
Tracción.....	7,9 puntos
Dirección.....	7,7 puntos

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.840
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	131 cv / 6.500
Par máximo / r.p.m.	16,3 mkg / 4.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	9,8
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc Vent./Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	990
Largo/ancho/alto (mm)	3.995 / 1.675 / 1.375
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,4
Velocidad Máxima (km/h)	197
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	9,5
A 90 km/h (l/100 km)	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,7
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2.842.880



DESIGN FERRET

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

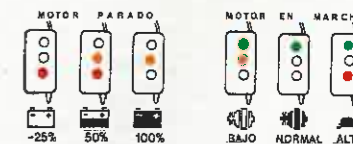


Reproducción a tamaño natural



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

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



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

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

**FERVE®**

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL



**E**N las pruebas de automóviles y suponemos que en las de otros bienes de consumo, siempre aparecen contradicciones que no se pueden explicar fácilmente. Es el caso que nos ha ocurrido con el Nissan Sunny. Ha sido el coche que se ha clasificado en última posición en cuanto a kilómetros recorridos y, sin embargo, es el coche que más ha gustado a los que lo han conducido. Es una situación que a todos nos ha sorprendido. Es verdad que fue uno de los coches que más tiempo permaneció detenido en los boxes, pero, incluso descontando estos tiempos de parada, su promedio sigue siendo el más bajo. En lo que a consumos se refiere, también ocupa uno de los últimos lugares del escalafón, con 17,06 litros por cada cien kilómetros, que es una cifra notablemente alta. Si tenemos en

VIRTUDES	
Buen comportamiento	
Buena relación calidad/precio	
DEFECTOS	
Instrumentación pobre	
Poco espacio en plazas traseras	
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	8,0 puntos
Frenos.....	7,5 puntos
Cambio.....	8,1 puntos
Tracción.....	7,8 puntos
Dirección.....	8,0 puntos

**Nissan Sunny VENCEDOR A LOS PUNTOS**



cuenta que el promedio general fue de 15,25; un 12 por ciento más de consumo, siendo más lento, resulta notable. Es necesario precisar que el Nissan fue el único coche equipado con neumáticos del tipo MXV3A, de la gama Pilot de Michelin. Como se sabe, la gama Pilot está compuesta por tres «familias» de neumáticos. La XGT que utilizaban los otros nueve coches es la más deportiva, mientras que la MXV3A es algo más confortable, menos brusca de reacciones. Esta diferente monta, obligada por utilizar unas medidas de neumáticos (185/60-14) que aún no están disponibles en la cubierta más deportiva, puede explicar algunas cosas, pero no todas. El Nissan es el único que utiliza llanta 14 y por tanto, dispone de discos de freno de menor tamaño, que se calientan más. Esta sí que es una razón para explicar el retraso (frenos algo menos eficaces) y las frecuentes sustituciones de pastillas. También debemos tener presente que era el único coche con neumáticos de perfil 60, más altos que los de sus rivales y por tanto, con algo más de deriva que los de perfiles 55 y 50. Pero en lo que ha destacado el Nissan, y es importante, es en la valoración por parte de los conductores. Ha sido el más favorecido, con una nota media de 7,83 y la mejor calificación para el cambio (un prodigio de suavidad y eficacia, con relaciones muy bien escalonadas), el motor y la dirección y, la más baja, como era de esperar, en frenos. En fin, el Nissan aparece como un coche interesante, que siempre ofrecerá satisfacciones a sus usuarios, con una buena relación precio/calidad. No es desde luego el coche más eficaz del lote de GTi con 16 válvulas, pero es un coche muy fácil de conducir, de un comportamiento muy noble y con un cambio de marchas que anima a ir siempre alto de vueltas.

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	143 cv / 6.400
Par máximo / r.p.m.	18,2 mkg / 4.800
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent./Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.100
Largo/ancho/alto (mm)	3.975 / 1.690 / 1.395
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad Máxima (km/h)	210
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	10,2
A 90 km/h (l/100 km)	6,6
A 120 km/h (l/100 km)	8,4
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2.675.000

**PIEL INVENCIBLE.**



Piel invulgerable.  
 Piel protegida contra las agresiones.  
 Piel sana y bien cuidada.  
 Tonificada, suave y perfectamente hidratada.  
 Con CIBLE, la línea de tratamiento para el Hombre.  
 Diez productos hipoalergénicos, de acción hidratante y antiinflamatoria. Para el afeitado y para después del afeitado. Para el cuidado y la higiene personal.  
 Piel invencible, de una vez por todas.  
**CIBLE EN TU FARMACIA.**



Para más información escribe a: Rosa Mª Vall, Farmacéutica LABORATORIOS KLORANE, Abdo. 27.334, 08050 BARCELONA.

**LOS COCHES**



**D**ESDE que apareció el motor de 16 válvulas y dos litros de Opel, se puso de manifiesto que cualquiera que quisiera superarlo iba a tener que trabajar muy a fondo. Desarrollado en su día por Cosworth, este motor es sin duda el mejor dos litros que se utiliza en un coche de serie, incluidos los japoneses. Las modernas versiones, con catalizador, han perdido algo del *punch* de que disponía el veterano Kadett, pero su rendimiento en bajos regímenes (el talón de Aquiles de los motores multiválvulas), su progresividad y su razonable consumo, lo hacen imbatible. La lástima es que el chasis del Astra, aunque mejorado respecto al Kadett sigue sin estar en los niveles de sus competidores, especialmente del Golf. Esto se traduce en algunas pérdidas de tracción, que se corrigen con un sistema antipati-

VIRTUDES	
Rendimiento del motor	
Frenada potente y equilibrada	
DEFECTOS	
Motor ruidoso	
Motricidad escasa sin ETC	
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	8,6 puntos
Frenos.....	6,4 puntos
Cambio.....	7,3 puntos
Tracción.....	7,3 puntos
Dirección.....	7,5 puntos

**Opel Astra**  
**CORAZON**  
**DE**  
**LEON**



namiento, que en el Astra, tiene la ventaja, de poder ser conectado o desconectado a voluntad, con un interruptor en la consola central.

El Astra, reunía todas las cualidades para vencer, pero al final tuvo que contentarse con la tercera posición. Un severo castigo a sus frenos le perjudicó notablemente. De todas maneras, fue el coche con el que se rodó más deprisa: nada menos que 47 vueltas por debajo de 2.20. Esto pone de manifiesto la facilidad con que se alcanza su límite y, sobre todo, la brillantez de recuperaciones del motor. También hay que alabar su fiabilidad, ya que sólo paró en boxes 49 minutos, para cambiar tres veces pastillas, que se gastaban con celeridad ya que los discos de frenos estaban muy rayados. Consumió un único juego de ruedas, gracias a que la mayoría de los conductores conectaban el antipatinamiento y eso se traduce en menor desgaste de ruedas. El sistema también es perfecto para rodar en lluvia, ya que dosifica la potencia de forma exacta para hacer mover el coche y no perder potencia en patinazos peligrosos e inútiles.

La valoración media de los conductores arrojó una cifra de 7,40 puntos, con un valor máximo de 8,6 puntos para el motor y un mínimo de 6,4 puntos para los frenos, valorados en un estado bastante lamentable.

Comenzó la prueba ligeramente retrasado, para ir ganando posiciones al filo de la segunda vuelta, en la que se llegó a colocar en cabeza. A partir de entonces, comenzó su duelo particular con el Citroën ZX, hasta que se retrasó de nuevo para un cambio de pastillas. Volvió a situarse primero en la hora octava, para perder definitivamente toda opción a la victoria en otro cambio de pastillas. Aunque al final recuperó posiciones, no pudo con la regularidad del Mazda y el Rover.

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 cv / 6 000
Par máximo / r.p.m.	20,0 mkg / 4 800
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc Vent./Disc ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Sem-Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 100
Largo/ancho/alto (mm)	4 086 / 1 688 / 1 410
Capacidad del depósito (l)	52
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	220,3
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	7,9
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2.684.000

**L O S C O C H E S**

**SUPERARSE,  
UNA OBSESION  
DE VALEO.**



**" UNA ILUMINACION POTENTE Y CLARA  
DA CONFIANZA. PERO SI INCORPORA  
LA MAS ALTA TECNOLOGIA,  
ADEMAS DA SEGURIDAD "**

UN SISTEMA DE ILUMINACION DEBE PROPORCIONAR LA MEJOR VISIBILIDAD AUN EN LAS MAS ADVERSAS CONDICIONES. VALEO, EN SU CONTINUO ESFUERZO INNOVADOR, HA DESARROLLADO UNA NUEVA GAMA DE PROYECTORES Y PILOTOS CON LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA. PRODUCTOS DE VANGUARDIA COMO LOS GALARDONADOS PROYECTORES DE SUPERFICIE COMPLEJA (SC1 Y SC2), CUYAS PRESTACIONES SON UN 80% SUPERIORES A LAS DE UN PROYECTOR CLASICO, PERMITIENDO ADEMAS INTEGRARSE ESTETICA Y

AERODINAMICAMENTE EN EL DISEÑO DEL VEHICULO. CON INCLINACIONES DE HASTA 60°. PERO EL ESFUERZO INNOVADOR DE VALEO VA MAS ALLA. LA LAMPARA DE DESCARGA VALEO FORMARA PARTE DE LA ILUMINACION DEL MAÑANA. TRES VECES MAS LUMINOSA QUE UNA LAMPARA HALOGENA, ES MAS POTENTE, MAS PEQUEÑA Y TIENE UN CONSUMO MINIMO DE ENERGIA. EL RESULTADO ES UNA CALIDAD DE ILUMINACION QUE REPERCUTE FAVORABLEMENTE EN EL CONFORT DE LA CONDUCCION Y, POR TANTO, EN LA SEGURIDAD DEL AUTOMOVILISTA. ALGO QUE SOLO SE CONSIGUE CON UN ESPIRITU DE SUPERACION CONSTANTE. LA OBSESION DE VALEO.





**Q**UIEN crea que la versión 16 válvulas del motor 1.800 de Renault es un producto de marketing, se equivoca de plano. Es un motor perfectamente adaptado a la conducción deportiva, con todos los ingredientes para ser un clásico. El día, ya no muy lejano, en que su cilindrada se suba a 2 litros, veremos un motor posiblemente tan bueno como el del Opel, hasta la fecha paradigmático. El resultado de conjunto obtenido por el R-19 ha sido más que notable. Al final tuvo que conformarse con el quinto puesto a la distancia, pero en su palmarés ha acaparado el mejor consumo, la vuelta rápida, 29 vueltas en cabeza y 22 vueltas por debajo de 2.20. Si no fuera por 1 hora y 10 minutos de parada en boxes y, sobre todo, por unos frenos excesivamente castigados en las

VIRTUDES	
Cambio rápido	
Consumos muy ajustados	
DEFECTOS	
Distancias de frenada largas	
Recuperaciones tranquilas	

VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,8 puntos
Frenos.....	6,3 puntos
Cambio.....	7,3 puntos
Tracción.....	7,5 puntos
Dirección.....	7,5 puntos

**Renault 19**  
**MUCHOS**  
**KILATES**



dos primeras horas de prueba, el Renault 19 habría estado más arriba, posiblemente luchando por la victoria en la distancia. La apuesta por las motorizaciones multiválvulas frente a los turbo de hace cinco años ha sido, sin la menor duda, acertada.

Fue también uno de los coches más rápidos bajo la lluvia y muy alabado por todos por su eficacia, motricidad y la rapidez de su caja de cambios. Esta eficacia bajo la lluvia se debe tanto a la progresividad del motor, como a unas suspensiones con muy buen equilibrio entre dureza y confort, así como proporcionar un comportamiento muy neutro, con ligera tendencia a tirar de morro.

Sus 137 caballos parecían pocos para enfrentarse a los 160 del Honda, 155 del Citroën ó 150 del Opel y Ford, pero la forma en que se ponen de manifiesto estos caballos, con una curva plana, lo hacen sumamente eficaz; y esto es curioso porque su cifra de par motor es una de las más bajas del lote, con sólo 16,5 mKg, cuando lo normal es estar por encima de 18. Insistimos en que más que los valores absolutos, en Renault lo que han logrado resolver brillantemente es la forma y los regímenes en que se manifiesta la potencia y el par. La experiencia de Renault en competición ha servido para ofrecer estos resultados.

Con una valoración media de 7,28 no puede decirse que el R-19 haya destacado en conjunto, pero tampoco es para sentirse fracasado, ni mucho menos, con un máximo de 7,8 puntos para el motor y un mínimo de 6,3 para los frenos, acharrados desde el inicio.

Fue uno de los coches que necesitó seis ruedas para completar la prueba, mostrando al final de la misma un desgaste bastante reducido.

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.764
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	137 cv / 6.500
Par máximo / r.p.m.	16,5 mkg / 4.250
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent. / Disc. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.115
Largo/ancho/alto (mm)	4.162 / 1.696 / 1.412
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,1
Velocidad Máxima (km/h)	207
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	9,5
A 90 km/h (l/100 km)	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,7
PRECIO	
PVP (Ptas)	2.360.000

# ¡¡¡ARRRANCA!!!

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

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

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estéis 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

411 T20

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

Nombre \_\_\_\_\_ 1º Apellido \_\_\_\_\_

2º Apellido \_\_\_\_\_ DNI/NIF \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_ Sexo:  H  M

Tlfo. ( ) \_\_\_\_\_ Fecha Nacimiento / / \_\_\_\_\_

Estado Civil \_\_\_\_\_ Nº Hijos \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Trabajo:  Cuenta propia  Cuenta ajena

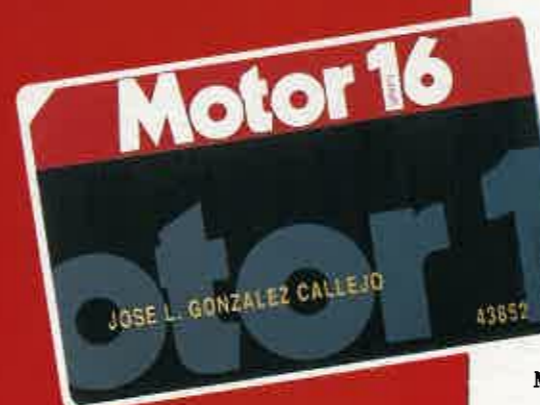
Tipo Vivienda:  Alquiler  Propia  Otros

Coche: Marca \_\_\_\_\_ Modelo \_\_\_\_\_

Cilindrada \_\_\_\_\_ Año fabricación \_\_\_\_\_

Uso del coche:  Personal  Profesional  Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente? \_\_\_\_\_



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

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



**A** tenor de los resultados obtenidos por el Rover 220 en esta prueba, hemos podido constatar dos aspectos que pueden hacer cambiar la imagen que el público tiene de esta marca. Cuando se presentaron estos coches, se insistió, por parte de Rover, en que no se trataba de un GTi en el aspecto tradicional, ya que el énfasis se había puesto en el confort y la comodidad antes que en las prestaciones puras; pues bien, el 220 es un auténtico GTi, con un motor sumamente elástico, que se enfrenta sin el menor complejo a los tradicionales deportivos. Y todo ello, en efecto, con unos niveles de confort y una presentación muy por encima de los rutinarios. Con esto no se hace más que incidir en el enorme esfuerzo realizado por la marca británica para la mejora general de sus acabados y eficacia de sus modelos.

VIRTUDES	
Diseño atractivo	
Espacio interior	
DEFECTOS	
Pedal de freno de tacto esponjoso	
Suspensión blanda	
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	8,1 puntos
Frenos.....	7,7 puntos
Cambio.....	7,5 puntos
Tracción.....	7,4 puntos
Dirección.....	7,9 puntos

**Rover 220**  
**LA**  
**SORPRESA**  
**BRITANICA**



El Rover ha sido uno de los coches que menos problemas ha padecido en estas 24 horas de rodaje intensivo. Sus frenos han aguantado como los mejores, con un único cambio de pastillas y nada reseñable le ha hecho perder tiempo en boxes y ritmo de la prueba. El esfuerzo de los últimos años, con el aterrizaje japonés en la compañía ha sido, desde este punto de vista, muy fructífero. Curiosamente, el motor no es de origen nipón, sino de la serie T, desarrollado por los técnicos de Rover.

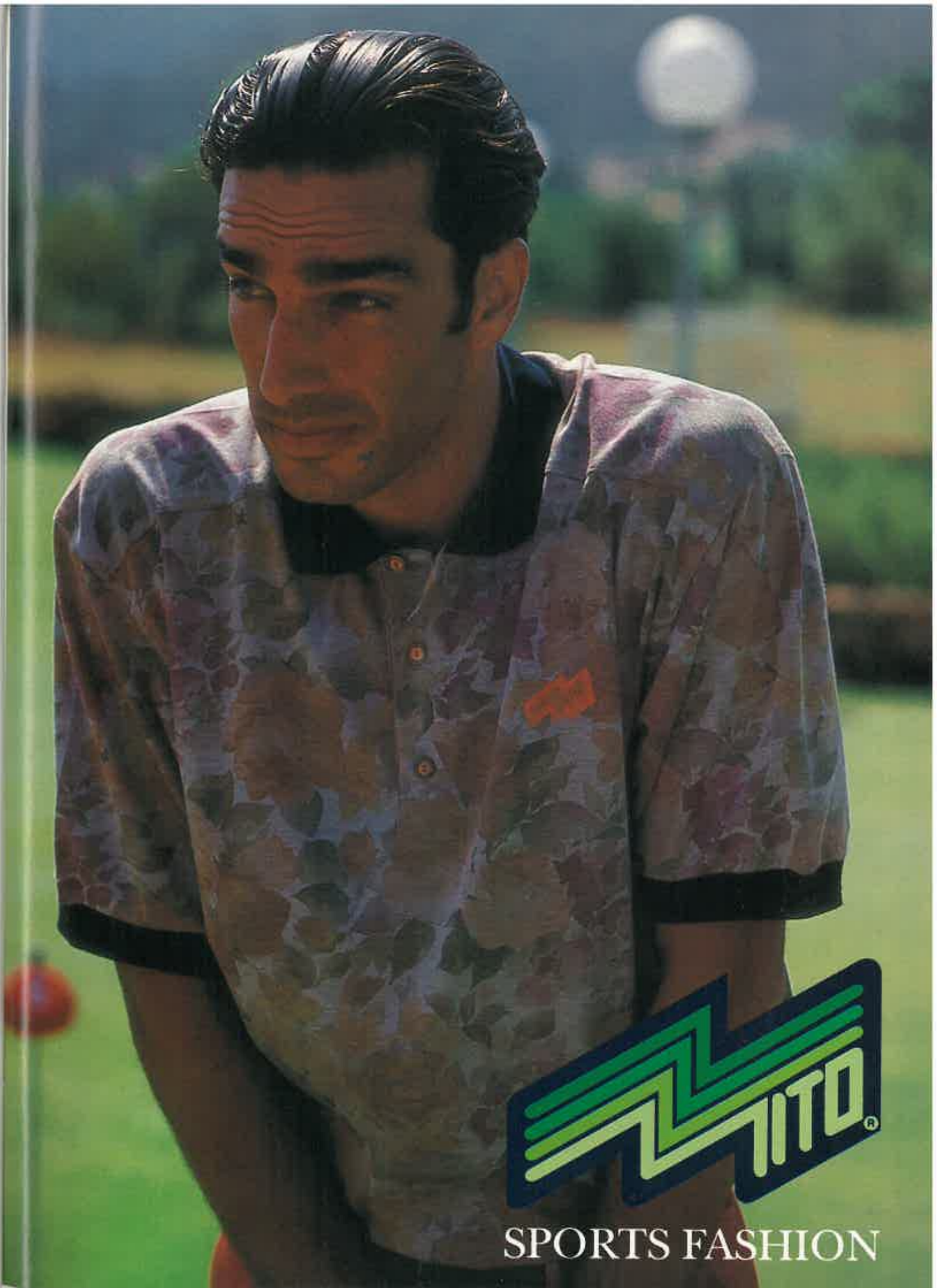
Fue uno de los coches que peleó por la victoria en la distancia, ocupando el liderazgo durante casi toda la primera hora. Tras ser superado por el Citroën ZX, siempre estuvo entre los líderes, volviendo a la primera plaza al término de la sexta hora y de nuevo, en los compases finales, entre las siete y las nueve de la mañana. En total, estuvo en cabeza durante 76 vueltas. Fue el coche que realizó el mejor promedio final, descontando sus paradas en boxes, sólo superado por el Golf, que en esta clasificación se vio favorecido por su prematuro abandono. En consumos, con una cifra de 14,40 litros por cada cien kilómetros, se ha clasificado en el grupo de cabeza, superado sólo por coches con promedio de velocidad inferior. Sin embargo, ni su tiempo de vuelta rápida ni el número de vueltas por debajo de 2.20 son de los mejores, lo que viene a confirmar su buena regularidad.

Con 1.170 kilos, era el segundo coche más pesado (sólo superado por el Tipo, con 1.180), razón ésta por la que sus neumáticos se desgastan más. Utilizó 6 ruedas.

Con una valoración de 7,71 se clasificó en el medio de la tabla, con 8,1 puntos en el apartado del motor como máxima y un 7,4 puntos para la capacidad de tracción. De hecho, fue el coche con mayor diferencia de eficacia entre seco y lluvia.

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.994
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	138 cv / 6.000
Par máximo / r.p.m.	18,3 mkg / 4.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent / Disc. ABS
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.170
Largo/ancho/alto (mm)	4.220 / 1.680 / 1.400
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,6
Velocidad Máxima (km/h)	201,6
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	9,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	9,7
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2.320.000





**F**UE una verdadera lástima que un estúpido accidente dejara al Golf GTi 16 válvulas fuera de la prueba, transcurridos dos tercios de la misma. Afortunadamente, en las 267 vueltas al circuito (1.028 kilómetros recorridos) pudimos obtener bastante información. La primera es que el chasis del Golf es soberbio. Sin duda el mejor del lote. Conocíamos las versiones VR6 y GTi 8 válvulas, por lo que no nos llevamos ninguna sorpresa en este aspecto. Lo más novedoso de esta versión era el motor de 150 caballos y 2 litros. Se han ganado 14 caballos sobre la anterior versión 1.8, que no parece demasiado, pero la verdad es que el resultado es muy superior a lo que las cifras permiten suponer. La mayor ganancia se ha producido en regímenes bajos, que es donde más se beneficia esta nueva versión.

VIRTUDES	
Equilibrio general	
Chasis excepcional	
DEFECTOS	
Rendimiento en alta del motor	
Cambio poco preciso	
VALORACION DE LOS CONDUCTORES	
Motor.....	7,1 puntos
Frenos.....	7,6 puntos
Cambio.....	7,8 puntos
Tracción.....	8,0 puntos
Dirección.....	7,8 puntos

**VW Golf**  
**EL**  
**ESPERADO**



Ahora, el Golf GTi 16 V dispone verdaderamente de bajos y capacidad de recuperación, ayudado también por unos desarrollos bastante más adecuados.

El cambio, que recurre nuevamente al mando por cable, tan querido por los técnicos de Volkswagen, acusa el tradicional problema de siempre: su lentitud a la hora de engranar las marchas, que, si no supone ningún contratiempo en utilización normal, en un empleo deportivo le hace perder alguna precisión.

En regímenes altos, esta ganancia de potencia es más modesta lo que se traduce en un tiempo de vuelta rápida ajustado. Hay que precisar que los mejores momentos para hacer esta vuelta rápida se dieron en la mañana del segundo día, cuando el Golf estaba fuera de la prueba. En cambio, su comportamiento en agua fue muy bueno, gracias a su manera de pisar el suelo y a los bajos del motor.

Apenas paró en boxes, también debido a que su prueba fue más corta que la de sus rivales. Sólo se detuvo para cambiar pastillas de frenos en una ocasión, precisamente poco antes del accidente.

En la tabla de consumos se ha quedado en el pelotón central, en los alrededores de los 14 litros. Exactamente, 14,48 litros por cada cien kilómetros. No llegó a marchar nunca en cabeza, aunque durante 4 vueltas estuvo en segunda posición, en la fase en que la lluvia caía sobre el circuito.

Los conductores que emitieron su valoración le han dado una puntuación media de 7,66 puntos, con 8 puntos para su capacidad de tracción y un mínimo de 7,1 puntos para el motor, que sin duda es más adecuado a una utilización normal que a una prueba en circuito, donde los regímenes altos tienen bastante más importancia.

**FICHA TECNICA**

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5
Potencia máxima / r.p.m.	150 cv / 6.000
Par máximo / r.p.m.	18,3 mkg / 4.800
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asis
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent./Disc. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.150
Largo/ancho/alto (mm)	4.020 / 1.710 / 1.405
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES	
Acelerac. de cero a 100 km/h (s)	9,5
Velocidad Máxima (km/h)	211
CONSUMOS	
Consumo Urbano (l/100 km)	n.c.
A 90 km/h (l/100 km)	n.c.
A 120 km/h (l/100 km)	n.c.
PRECIO	
P.V.P. (Ptas)	2.775.000

**EL DEFENSOR DEL ASEGURADO**

**VELA POR SUS DERECHOS, EN:**



**MULTINACIONAL ASEGURADORA**

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



## EL JARAMA FUE UNA FIESTA

Allí estaban todos. Los que madrugaron y los que se acostaron tarde, o los que no se acostaron, que fueron muchos. A otros se les paró el reloj, como a **Antonio Albacete**, que, con guantes y casco en ristre, llegó preguntando qué coche y a qué hora conducía. Lo que no sabía es que llegaba un día después. Pero para guantes, los de **Javier Arias**. Hace tres años, le



**JAVIER ARIAS**  
En la Federación también tienen pilotos rápidos

regaló **Pep Bassas** los guantes con los que ganó el Campeonato de España de Rallyes y ahora, un poco cochambrosos (pero no tanto como los de Ayrton Senna, que los tiene mordidos por las puntas), no se los quita ni para ducharse.

Y como va de atuendos, el gorri- to de **Fernando Camino**, ideal para una concentración de clásicos. El padre de **Balba** no era el único



**CAMINO DE ROSAS**  
Balba y Fernando Camino, a tope.

progenitor en el Jarama, porque **Gené** también se trajo a su padre, **Esteban**, que arrimó el hombro de



**ESTEBAN GENÉ Y JOSÉ MACÍAS**  
La veteranía es un grado y la experiencia, un par de ellos más.

lo lindo. La verdad es que los dos padres cumplieron como los más jóvenes, derrochando entusiasmo. Los **Gené** llegaron desde Barcelona exprofeso para nuestra prueba, dándose un madrugón de padre y muy señor mío para estar a primera hora en el circuito.

También viajaron **Beny Fernández** (desde Vigo), **Jesús Puras** (desde Santander) y **Josep Arqué**, desde San Sadurní. Por cierto que Beny hacía tres años que no participaba en una prueba y, aunque ésta no era una carrera, fue un buen momento para recordar viejos tiempos.

Pero, para ambiente, el vivido en la redacción la tarde anterior. **Pedro Moraleda**, director de marketing de Repsol, nos comunica eufó-

rico que los bidones con la gasolina están ya en el Jarama. ¿Cómo bidones? ¿Cómo diablos pasamos la gasolina de los bidones a los depósitos de los coches? ¿Es que no hay una bomba en el Jarama? No, no la había. Como alternativa nos ofrecen una, manual. Trasvasar casi 4.000 litros de gasolina de bidones a depósitos era una labor parecida a la de ordeñar a todas las vacas de Pascual. Para tranquilizarnos, en las instrucciones dejan claro que lo menos que nos puede pasar es salir ardiendo. No sólo media redacción se pasó el día buscando una bomba eléctrica, sino que **Carlos de Miguel** y **Perico García** (Repsol) y el bueno de **Pablo Antofañanzas** (RACE) calentaron los teléfonos. Al fin dimos con CETIL, cuyo representante, **Antonio de Gregorio**, nos prestó su incondicional apoyo y sin cuya colaboración, la prueba no podría haberse realizado.

Lo que son las cosas: **Mundi Aragón**, que viene a vernos, dice, divertido: «Ahora comprendo las prisas». En su empresa habían tenido que trabajar hasta la madrugada para producir a tiempo unos adhesivos de CETIL.

Con las prisas se nos olvidó coger la bandera de salida y tuvo que ser **Andrés Más**, desde el muro de boxes, quien con un potente silbido diera la orden de ponernos en marcha.

Esfuerzo importante el de los hombres del **COCA**, encargados

del cronometraje. Nada menos que 18 personas, en tres turnos, bajo la dirección de **Juan Manuel Merino**. Nunca se ha celebrado en España una prueba de 24 horas con coches. El resultado ha sido espectacular. Tiempos vuelta a vuelta de cada uno de los coches, transmitidos por circuito cerrado de TV, exactamente igual que en la Fórmula 1.

En total, cuatro potentes ordenadores y tres impresoras nos ofrecieron más de dos kilos de papel con todos los resultados imaginables.

Pensábamos que por la noche bajaría el número de visitas, pero hubo muchos y buenos amigos que vinieron a ver la prueba y a darnos ánimos, como **Emilio de Villota**, **Susi Cabal** y **Begona Kaibel**, que no pueden pasarse sin oler gasolina.



**A LA HORA EN PUNTO**  
El equipo de cronometraje, con 18 personas trabajando, constituyó el corazón de la prueba de las 24 horas.

**24 HORAS GTI**



**SEÑOR PRESIDENTE**  
Carlos Gracia no quiso perderse su relevo.

La Federación también se portó. **Carlos Gracia** no quiso perderse el acontecimiento y tomó el último relevo, precisamente en el coche



**LUIS LÓPEZ DE LA CÁMARA**  
Un veterano de los circuitos, como el segoviano, colaboró activamente en nuestra prueba.



**PEDRO DIEGO**  
Los hombres de los rallyes, como el cántabro, también echaron una mano.



**TODO BAJO CONTROL**  
El nivel de aceite del Ford Escort nos dio más de un quebradero de cabeza.



**VERIFICACIÓN FINAL**  
Se desmontaron las culatas de los tres coches ganadores para analizar su estado después de la prueba.



**GENÉ EN LA SOMBRA**  
Jordi espera que su coche esté listo para continuar la prueba.



**EL TRABAJO GRIS**  
Ángel Robledo y Paco Espejo llevaron a cabo la labor gris, pero importantísima, de los repostajes.



ganador, el Mazda. El espléndido motor-home de la FEA, aparcado en la línea de boxes, nos permitió refugiarnos del frío de la noche, convertido, primero en cuartel general y, posteriormente, en improvisado dormitorio.

Y hablando de refugios, varias salas estaban habilitadas para ofrecer un refrigerio, algo caliente y buenos momentos de charla. Repsol, Fiat, Michelin y el RACE abrieron sus

vieron presentes: **Javier Oraá** y **Pilar Guridi**, de General Motors, **Carlos Gutiérrez**, de Citroën, **Enrique Zorzano** de Seat y **Joana Vives** de Volkswagen (que se enteraron al llegar al circuito del percance del Golf), **Alfonso Ortín** de Fiat, **Ramón Salsas**, de Nissan, que vino directamente desde Barcelona para hacer su relevo, al igual que **Luis Delgado** y **Javier Fabregat**, de Honda, **Sergio Do-**

nos... y un largo etcétera. Un equipo de la redacción de Informativos de Telemadrid se pasó unas cuantas horas en el Jarama, filmando la prueba, sobre cuyo desarrollo informaron en dos emisiones. Se llevaron un buen susto al tomar imágenes desde el pace-car y el cámara por poco se cae del Renault 19 descapotado.

Como final de fiesta, el homenaje a **Juanito**, de Valeo. Tarta y cham-



**EL DESCANSO DEL GUERRERO**  
En las horas largas de la noche, las tertulias subían los ánimos.



**EL TESTIMONIO DE LAS CÁMARAS**  
Telemadrid informó del acontecimiento.

hospitality para la ocasión. Pero la más concurrida fue la de Citroën, donde acabamos tomando chocolate con churros en la madrugada... y bollitos. Prácticamente todos los representantes de las marcas estu-

minguez, de Rover, **Fanny Blesa** y **Paco del Brío** de Ford, **Augusto** y **José Manuel Rodríguez-Villa**, de Mazda, **Carlos Laredo** de Michelin, **Ernesto Nava** del RACE, que se desvió por ayudar-

pagne esperaban escondidos para celebrar sus primeros 50 años. Y un estrepitoso «cumpleaños feliz» fue el broche con que acabábamos esta primera edición de nuestras 24 Horas.



**GRACIAS A CETIL**  
Los repostajes fueron posibles gracias a la bomba de suministro facilitada por Cetil, que trasvasó casi 4.000 litros.



**REPOSTAJES AL MINUTO**  
Más de cien repostajes se llevaron a cabo durante las 24 horas.



**HERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ**  
Jaime y Benigno realizaron sus relevos sin el menor contratiempo.

# ...Y quiero dar las gracias a mi madre, a mi padre y a mi entrenador porque me han machacado a tope.



Si al hacer deporte te exiges un rendimiento siempre óptimo, necesitas una bebida óptima para calmar la sed y para devolverle a tu cuerpo todo lo que pierde al sudar, en un instante. Si haces deporte a tope, necesitas Isostar. Isotónicamente rápido. Científicamente probado.

Isostar no sólo quita la sed, sino que además te pone en forma ya.



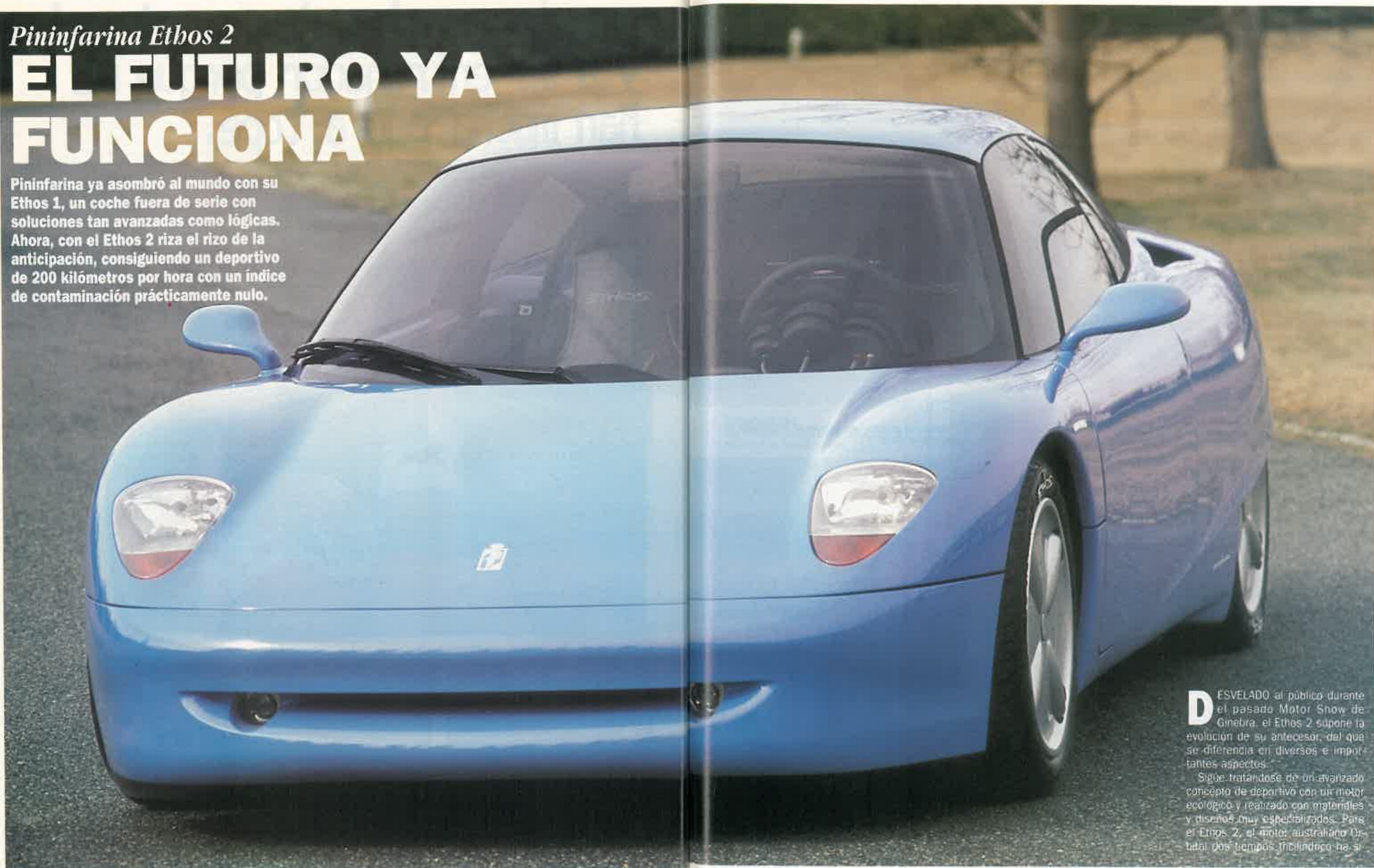
# Isostar te repone al instante.



Pininfarina Ethos 2

# EL FUTURO YA FUNCIONA

Pininfarina ya asombró al mundo con su Ethos 1, un coche fuera de serie con soluciones tan avanzadas como lógicas. Ahora, con el Ethos 2 riza el rizo de la anticipación, consiguiendo un deportivo de 200 kilómetros por hora con un índice de contaminación prácticamente nulo.



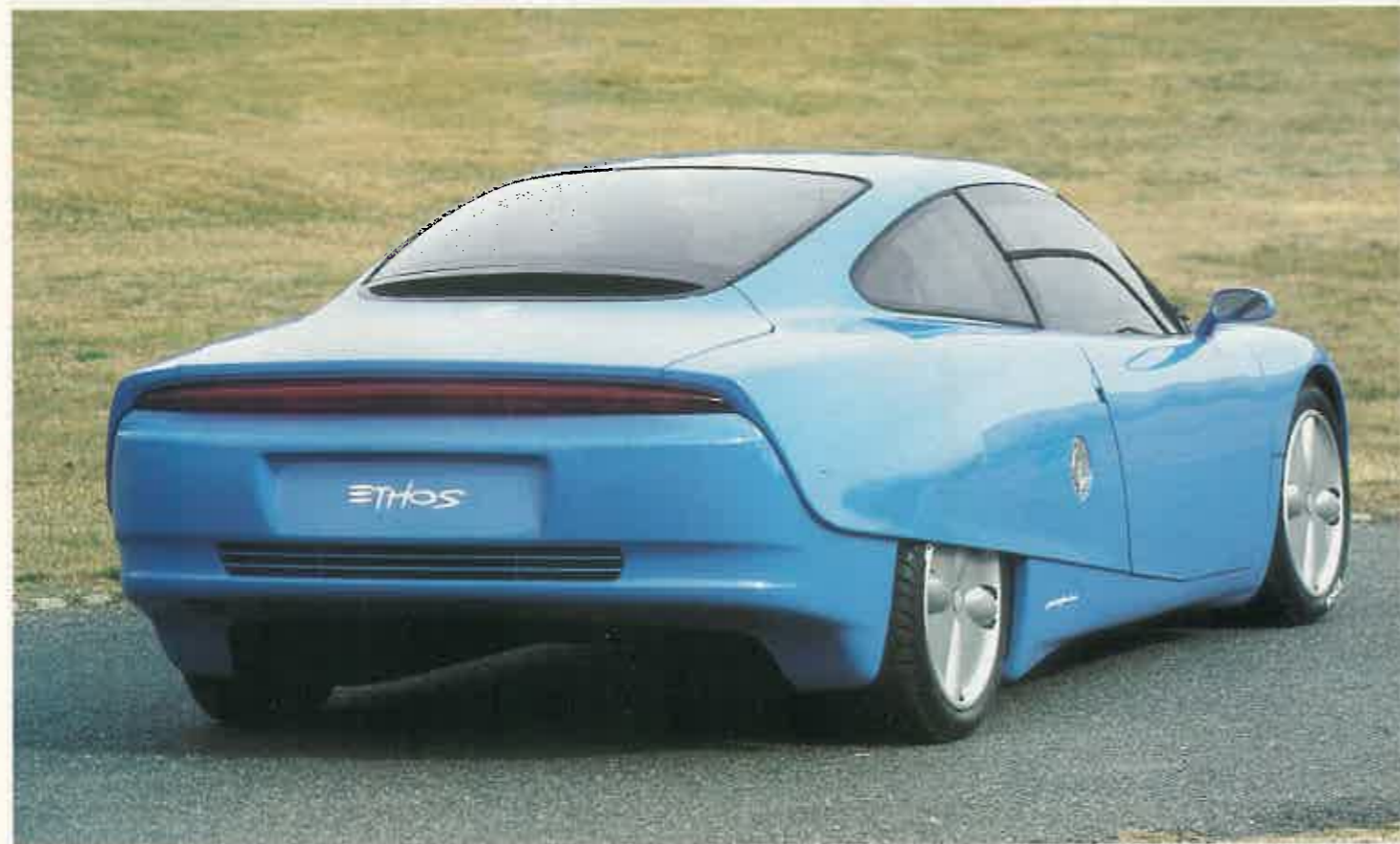
**D**ESVELADO al público durante el pasado Motor Show de Ginebra, el Ethos 2 supone la evolución de su antecesor, del que se diferencia en diversos e importantes aspectos.

Sigue tratándose de un avanzado concepto de deportivo con un motor ecológico y realizado con materiales y diseños muy especializados. Para el Ethos 2, el motor australiano Orbital dos tiempos tricilíndrico ha si-



**AVANZAR SIN ESFUERZO**

Uno de los secretos del Pininfarina Ethos 2 es el diseño de su carrocería, realizada en plástico, que permite un coeficiente de penetración aerodinámica mucho menor que el que concede cualquier deportivo tradicional.

**SOBRE RUEDAS**

Los neumáticos son Goodyear. La rueda trasera está semicarenada.



do sustituido por otro similar pero de dos cilindros, menos potente pero más limpio en su búsqueda de ser virtualmente un propulsor de emisiones cero.

El bello *roadster* de Pininfarina se ha cubierto para la ocasión en una nueva configuración de coupé, aunque manteniendo su planteamiento de dos plazas. Sin embargo, y como para demostrar que no se trata sólo de un ejercicio de estilo, dispone de un maletero de 240 litros. Al igual que su antecesor, cuya toma de contacto apareció en el número

458 de Motor 16, el Ethos 2 es un prototipo real, funciona y está listo para iniciar su programa industrial.

El chasis tubular de sección rectangular está realizado en aluminio por la empresa noruega Hydro Aluminium. La carrocería de plástico la firma General Electric Plastics. Como se ve, la internacionalidad del proyecto ha sido todo un aval para su resultado final.

El nuevo motor Orbital, utilizado experimentalmente ya por Ford, se contenta con 55 caballos frente a los 95 del tricilíndrico anterior. Pue-

DON'T CRACK  
UNDER PRESSURE



**TAGHeuer**  
SWISS MADE SINCE 1860

*Cabrera*

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET. 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID



**SÓLO PARA DOS**  
La segunda versión del Ethos sigue el concepto de dos plazas. Pero su configuración es ahora de coupé en lugar del llamativo speedster inicial.



de parecer que esta cifra es ridícula para un coche del segmento de los deportivos y que estaría más acorde con un pequeño utilitario económico. Pero el rendimiento de este avanzado propulsor permite al Ethos 2 ser un divertido y rápido coupé que alcanza una velocidad de

200 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 1,3 segundos.

El secreto de este pequeño milagro es un increíble coeficiente de penetración aerodinámica, de tan sólo 0,19. Si se tiene en cuenta que la mayoría de los coches no ba-

jan de 0,3, en este valor puede apreciarse el esfuerzo tecnológico de los diseñadores de Pininfarina. Nótese cómo las aletas recubren parcialmente las ruedas posteriores para eliminar al máximo las turbulencias provocadas por los pasos de rueda. La optimización de esta

importante característica aerodinámica se ha logrado mediante sofisticados apoyos informáticos y la experimentación en el túnel de viento que Pininfarina Studi e Ricerche posee en la localidad turinesa de Carignano.

Pero el pequeño milagro no acaba ahí. La casa anuncia unos consumos de 2,10 litros de combustible cada cien kilómetros, a una velocidad de 90 kilómetros por hora, algo insólito en el mundo del automovilismo. Los 800 centímetros cúbicos consiguen unos rendimientos asombrosos sin sobrepasar las, por ahora, más estrictas normas antipolución, en concreto la ZEV norteamericana, promulgada en California muy particularmente, y que aboga por la *Zero Emission Vehicles* (equivalente a no emitir ningún gas ni partícula contaminante al entorno), y que entrará en vigor en 1998.

Orbital prevé sin embargo realizar una versión de este mismo bicilíndrico pero sobrealimentado y que alcanzaría una potencia de 71 caballos en lugar de los actuales 55. La



**ESTRUCTURA AVANZADA**  
El chasis multitubular permite un buen habitáculo y disponer de un maletero de 240 litros para viajar.

ventaja del motor de dos cilindros sobre el anterior tricilíndrico es una cuestión de peso. Efectivamente, de los 83 kilogramos iniciales se ha conseguido bajar a 44 con el nuevo diseño, lo que equivale prácticamente a reducir a la mitad el peso del propulsor.

La caja de cambios es manual y de cinco marchas, de las cuales se ha optado por unas relaciones ini-

**FICHA TECNICA**

**ETHOS 2**

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Central posterior 2T
Nº de cilindros	2 en línea
Cilindrada (c.c.)	800
Nº válvulas por cilindro	
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	55 cv / 5.500
Par máximo / r.p.m.	8 mkg / 5.000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos.
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	730
Largo/ancho/alto (mm)	3.975 / 1.660 / 1.150
Capacidad del depósito (l)	45
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	1,3
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	2,61
A 90 km/h (l/100 km)	2,10
A 120 km/h (l/100 km)	2,76

**PURA ESENCIA**  
El interior de este diseño conceptual recurre a las más clásicas soluciones deportivas. Este avanzadísimo coche lleva lo imprescindible en cuanto a equipo para favorecer su ligereza.



**La Tecnología de la Perfección.**



Radio-CD Alpine 7980 M. Cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio-cassette Alpine 7525 R.

Sonido en toda su expresión, elevado a la categoría de arte. Líneas suaves y elegantes para un diseño inconfundible. Inimitable. Radio-CD Alpine 7980 M, primer cambiador de discos compactos para salpicadero y Radio-cassette Alpine 7525 R. Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprenden incluso en su precio. Como toda la gama Alpine. Una generación superior de componentes que marcan un estilo definitivamente superior en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



Radio-cassette Alpine 7525 R. Función control CD Shuttle, RDS, Carga de extra-batería.



**ALPINE**

Car Audio and Communication Systems



**MANEJABLE**  
Al volante del Ethos 2 sorprende la manejabilidad. Sus pequeñas dimensiones y un peso de tan sólo 730 kilos hacen de él un kart muy divertido.



ciales cortas para conseguir buenas aceleraciones, una cuarta intermedia polivalente y una quinta muy larga para rodar por autopista. Se ha previsto una caja automática, pero que se acoplará al motor sobrealimentado cuando esté listo para sus primeras pruebas. El resto de la mecánica del Ethos 2 no difiere de la del Ethos 1. La suspensión de-

lantera es de brazos superpuestos, muelles, amortiguadores coaxiales y barra estabilizadora. Detrás, se recurre a dos columnas del tipo MacPherson tradicionales. Para calzar a tan mimada creación, Pininfarina ha recurrido a Goodyear, que se ha encargado de diseñar unas ruedas especiales. Más estrechas que las del Ethos 1, miden 165/60

**DOS TIEMPOS**  
El motor Orbital de dos tiempos es ahora de dos cilindros en lugar de tres. Está situado en posición central y transmite su potencia a las ruedas traseras.



R 15, reducen la fricción de rodadura para rebajar los consumos (de un dos a un cuatro por ciento) y aumentar las prestaciones. Goodyear ha aprovechado para esta experiencia el trabajo realizado en el diseño de las ruedas para el coche eléctrico Impact de la General Motors.

Recurrir a los mejores especialistas en la fabricación de componentes para realizar el Ethos 2, ha hecho posible que Pininfarina haya conseguido un peso de 730 kilogramos. Tal proeza explica muchas cosas sobre el excepcional rendimiento del coche, ya que la relación peso/potencia conseguida es muy favorable.

**ECOLÓGICO Y RECICLABLE**

Al volante del Ethos sorprende una manejabilidad excelente, con prontas y precisas reacciones. A diferencia del Ethos 1, la dirección no está asistida hidráulicamente, en la constante búsqueda de la reducción de peso. Muy directa, no resulta sin embargo pesada en su manejo.

El Ethos 2 supone una oferta muy realista de los motores de combustión interna ante los todavía problemáticos vehículos eléctricos. Su depósito de gasolina, con una capacidad de 45 litros, proporciona una autonomía de 1.500 kilómetros atendiendo al consumo ciudadano, lo que rompe con cualquier consumo de ningún deportivo o de cualquier utilitario por añadidura.

En cuanto a la producción, el Ethos 2 aprovecha un 70 por ciento de los componentes del Ethos 1, pese a ser un concepto nuevo de carrocería compacta y no de una capota añadida al modelo anterior. El Ethos, además, es totalmente reciclable y, como dice el responsable de su creación, Andrea Pininfarina, «cómodo y atractivo». Su fabricación en serie prevería unas 12.000 unidades antes de que finalice el año y una producción anual de 25.000 unidades que saldrían de las cadenas de montaje turinesas. La mayoría estaría destinada, a partir de 1998, al auxilio de los automovilistas deportivos de California que, después de la instauración de la ZEV en el año 1998 lo tendrán muy difícil para poder comprarse su vehículo.

Glancarlo Perini/JLS

PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. O/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevalunas 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	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM OFF D Techo metálico	1.619.700	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM OFF D Techo duro	1.663.000	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	-	-

<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.585	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	186	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	-	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	-	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	168	215	8,4	10,3	444,3	-	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	-	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.495	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 3.0 V6	4.830.338	2.959	192	230	8,8	10,7	455,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	192	225	9,0	11,2	455,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 3.0 V6 24V Super	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
Spider 2.0 le	3.252.795	1.960	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 3.0 V6 24V Super Aut.	5.485.000	1.995	210	235	8,7	12,1	466,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	865.000	1.995	230	245	7,7	11,3	455,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 370 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000
164 370 TD Super	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	-	77.000	Serie	Serie	100.000	-	100.000

NOTA: Opción 1: Incluye el climatizador, cortinillas y desempañador eléctrico de los espejos retrovisores. 250.000 ptas. El cambio automático está disponible en los alfa 164 por 288.722

<b>ARO</b>														
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	28,8	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.482	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.789	85	159	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	-

<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.395.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.865.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	-	56.948	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.845.000	2.309	133	208	9,2	10,3	436,6	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.6 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6	4.660.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	-	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	-	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	48							





ALFA ROMEO

Alfa Romeo comienza la comercialización de los renovados modelos de la gama 164. Las mejoras más importantes las encontramos a nivel mecánico, con nuevos motores V6 de tres litros con culata de 24 válvulas y un mejorado motor turbodiésel que desarrolla 125 caballos de potencia. El interior tiene, ahora, un salpicadero más ergonómico y un mayor equipamiento. Además, se ofrecen en opción elementos como el Airbag (145.000 ptas.) o un sistema de suspensión inteligente (185.000 pesetas). Los nuevos Alfa 164 también reciben mejoras exteriores que afectan a las ópticas y a los paragolpes delanteros y traseros.

OFERTAS

Alfa 33: Aire acondicionado gratis.  
Alfa 155 1.8 T. S.: Aire acondicionado gratis.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
318i S Coupé	3.546.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i S Coupé Aut.	3.806.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	3.066.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,3	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i 4p Aut.	3.320.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,3	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i Cabrio	3.857.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
318i Cabrio Aut.	4.069.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
320i Coupé	3.940.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	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	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
320i 4p Aut.	3.956.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
324i Coupé	4.555.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324i Coupé Aut.	4.839.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324i 4p	4.431.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324i 4p Aut.	4.705.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
326i Cabrio	5.999.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
326i Cabrio Aut.	6.667.000	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
164 Coupé	6.878.000	2.990	206	250	6,0	10,5	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
325 TD Aut.	4.142.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,3	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	10,0	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	3.795	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	6.699.000	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 TD	4.323.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TD Aut.	4.605.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
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 TD Touring	4.700.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TD Touring Aut.	4.938.000	2.498	115	183	14,7	8,5	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

CHRYSLER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	95	163	13,8	11,3	460,2	164.562	41.344	(1)	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Serie
Le Baron LX 3.0 V6	3.313.538	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	Serie	89.600
Voyager LE 3.3 AWD Aut.	4.017.520	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	Serie	89.600

CIATRO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.072.729													





CITROËN

OFERTAS

**AX Image:**  
Descuento de 150.000 pesetas.

**AX Top Ten 55 CV:**  
Descuento de 150.000 pesetas.

**AX gasolina y diésel:**  
Descuento de 200.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

**ZX Advantage 1.6i 3p:**  
Descuento de 200.000 pesetas.

**ZX 16 válvulas 3p:**  
300.000 pesetas de descuento.

**ZX Réflex 1.9 D 5p:**  
Descuento de 161.000 pesetas.

**ZX resto de gama:**  
Descuento de 150.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

**BX gasolina:**  
Descuento de 400.000 pesetas.

**BX diésel:**  
300.000 pesetas de descuento.

**Xantia:**  
Descuento de 142.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

**XM:**  
200.000 pesetas de descuento.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>DAIHATSU</b>														
Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Applause 1.6 IX 16V 5p	2.158.835	1.589	105	185	9,5	8,5	426,0	200.000	23.098	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.286.227	2.765	102	145	17,2	12,8	411,5	192.310	37.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EL II	3.494.280	2.765	102	145	17,2	12,8	411,5	192.310	37.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II 1.8i 16V	2.571.991	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	201.250		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>DE TOMASO</b>														
Pantera GT-55	21.500.000	4.942	305	270		19,0	436,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>FIAT</b>														
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 5 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	Serie			49.920
Uno 70 IE SX 3p.	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 5p	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		18.688	Serie	17.920			
Uno DS 5p.	1.534.492	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno TD 8 3p	1.580.688	1.387	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			65.280		64.000
Tipo 1.4 S	1.721.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie		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	200.960	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	Serie	200.960	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 ie 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 ie 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	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
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	Serie
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	Serie	Serie	66.560	200.960	49.920
Tempra 1600 SX	2.047.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1800 ie SX	2.207.760	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 2000 SX	2.295.760	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1900 DS	1.883.616	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4		34.560	Serie	Serie	66.560		
Tempra 1900 TD SX	2.329.617	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Tempra 1.4 SW	1.946.760	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		34.560	23.680	23.680	Serie		
Tempra 1.8 ie 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 TD SW	2.102.616	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.600	34.560	23.680	23.680	Serie		
Tempra 1.9 TD SX SW	2.515.616	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.600	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	49.920
Croma 2.0 ie S	2.961.760	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 ie Turbo	3.930.760	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	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 «lave 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.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>FORD</b>														
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.178.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p	1.382.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.414.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 3p	1.572.000	1.798	105	182	9,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta XR2i 16V 3p	1.895.000	1.795	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	Serie	Serie			
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	1.115	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. 5p	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3		27.000	25.000	25.000			

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p.	1.642.000	1.796	105											



PRECIOS NUEVOS



LANCIA

OFERTAS

Y-10 Fire: 110.000 pesetas de descuento.

Y-10 Elite y Avenue: Descuento de 128.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

Dedra: 140.000 pesetas de descuento o el aire acondicionado gratis.

Thema: Descuento de 250.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>INNOCENTI</b>														
990 SE	1.205.141	993	53	143	18,2	7,3	337,5		19.950	Serie				
990 Matic	1.278.970	993	53	145	16,2	7,4	337,5		19.950	Serie				
Turbo de Tomaso	1.370.743	993	72	152	10,8	8,9	337,5		19.950	Serie				Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>JAGUAR</b>														
XJ6 3.2	6.360.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000
XJ6 4.0	7.261.500	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000
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 XJ12 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

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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>JEEP</b>														
Wrangler 2.5 Techo Lena	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	
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	160	14,5	14,0	424,0		37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.869	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0		37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee TD	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0		37.791	Serie	Serie	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	Serie
Grand Cherokee V8 Limited Aut.	5.300.100	5.216	215	190	9,3	17,3	448,9		41.344	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>LADA</b>														
Samara 1.3 3p	799.000	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	189.619	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	189.619	20.781	21.527	16.477			16.098
Samara 1.5 3p	875.759	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	189.619	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	189.619	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	189.619	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	189.619	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 1.3 5p	898.195	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	189.619	20.781	21.527	16.328			16.098
Samara 1.3 Cat. 5p	957.075	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	189.619	20.781	21.527	16.328			16.098
Samara 1.5 5p	946.897	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	189.619	20.781	21.527	16.328			16.098
Samara 1.5 Cat. 5p	1.005.577	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	189.619	20.781	21.527	16.328			16.098
Samara 1.5 LX 5p	1.124.947	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	189.619	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	189.619	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 Itra	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					

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>LANCIA</b>														
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 1.8 GT le Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	73.000	Serie
Delta 1.6 le World Champion	1.650.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5			Serie	Serie	Serie		Serie
Delta HF Turbo Le Cat.	2.196.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5			Serie	Serie	Serie	73.000	Serie
Delta HF Integrale 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrale Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 Le Status	1.840.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 Le	2.082.000	1.581	90	170	13,6	9,2	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.800 Le	2.357.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra 2.000 Le	2.827.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	230.000
Dedra 2.0 le Turbo	3.537.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3			Serie	Serie	Serie	Serie	230.000
Dedra Integrale	4.150.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3			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	Serie	230.000
Thema 2.0 Le	3.300.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 Le 16V	3.750.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 Le 16V LS	4.130.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 Le 16V LS Aut.	4.390.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 Le 16V Turbo LS	4.800.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS	4.800.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.060.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



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	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Thema Turbo DS	3.930.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	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	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Platuna	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>LAND ROVER</b>														
Defender 90 TDI 3p	2.710.331													



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	680	—	—
Clio RN 1.2 5p	890	800	720	—	—
Clio RT 1.2	910	820	740	—	—
Clio RT 1.2 5p	950	860	770	—	—
Clio RN 1.4	920	830	750	—	—
Clio RN 1.4 5p	960	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	890	—	—
Clio 1.6V	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	380
R9 GTL	—	—	610	520	370
R9 TSE	—	—	670	580	410
R9 TXE	—	—	730	620	450
R9 GTD	—	—	680	540	380
R11 GTC	—	—	630	540	390
R11 GTL y Broadway	—	—	660	580	420
R11 TSE	—	—	740	630	480
R11 GTX	—	—	760	650	490
R11 TXE	—	—	810	690	540
R11 Turbo	—	—	870	750	570
R11 GTD	—	—	710	550	410
R-19 TR 4V	900	800	680	610	550
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R-19 GTS 5p	1070	910	770	690	620
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	670
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	670
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	770
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	720
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	800
R-19 TXI 3p	1230	1110	1000	—	—
R-19 TXI 5p	1270	1140	1030	—	—
R-19 1.6V 3p	1440	1300	1170	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R21 TS	1230	1040	870	780	670
R21 GTS	1380	1170	970	870	700
R21 TXE	1620	1450	1210	1080	870
R21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R21 TXI	1620	1440	1240	—	—
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R21 GTD	1400	1250	1040	930	780
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	960
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 TXI	2200	1870	1680	1510	—
R25 V6 i	2590	2200	1990	1770	1510
R25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	1820	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	980
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Espace RN 2.2 i	2100	1870	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2260	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2960	2620	—	—	—
Espace RKE V6 i	3370	2990	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	—	—	—
Alpine 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	990	890	—	—	—
114 Si	1020	920	830	—	—
114 GSi	1150	1040	940	—	—
216 S	—	—	610	550	490
216 Sprint	—	—	650	580	520
216 SE/EF	—	—	750	670	570
216 Vitesse	—	—	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	—	—
116 GTI	1400	1190	—	—	—
414 GSi	1230	1050	—	—	—
416 GSi	1360	1160	—	—	—
416 GTI	1570	1330	—	—	—
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	—	—	470	400	320
Metro MG	—	—	570	470	400
Metro 4p	—	—	520	450	380
Maestro 2.0 EF	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	—
Montego 2.0 EF	—	—	—	—	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	—

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 Spc 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	480	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	680	590	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SX 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Spc. 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. Spc y Jun. D 3p	570	480	440	380	320
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L. GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L. GL y Br 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 GLXD	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 GL	1140	1020	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1230	1110	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	1180	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1400	1260	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	1330	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	—	—	—
Toledo 2.0 GTI	1640	1480	—	—	—
Toledo 1.8 GT 1.6V	1820	1640	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1320	1190	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	—	—	—

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

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	380
Polo Classic Bel Air	770	650	580	520	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic Cl. D	670	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 Cl. 75 3p	1400	—	—	—	—
Golf Cl. 90 3p	1470	—	—	—	—
Golf Cl. 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 Cl. 75 5p	1460	—	—	—	—
Golf Cl. 90 5p	1530	—	—	—	—
Golf Cl. 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	—	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	—	—	—	—
Golf CLD 5p	1380	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1590	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	—
Golf Cl. 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf Cl. 75 cv 4 p	1270	1090	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
Vento Cl. 75	1350	—	—	—	—
Vento Cl. 90	1420	—	—	—	—
Vento Cl. 75	1490	—	—	—	—
Vento Cl. 90	1550	—	—	—	—
Vento GL 90 Aut.	1660	—	—	—	—
Vento GT	1870	—	—	—	—
Vento CLD	1450	—	—	—	—
Vento CLD	1650	—	—	—	—
Jetta Cl. 75 cv	940	710	650	580	520
Jetta Cl. 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	680	500
Jetta CLD	970	830			



# COMPRAR Y VENDER

## CLIO RT 1.4

M-MV  
13.000 KM  
NUEVO  
995.000 PTAS  
JOSE LUIS  
571 30 01  
EXT: 255  
6 3 66 85 79  
(noches)

**SPACE** Diesel Turbo, 1987, aire acondicionado, radio automática, alarma, cierre distancia, 1.200.000 ptas. Linares. Teléfono (953) 69 22 04.

**MERCEDES 140 E 2.0**, mod. 89, particular, ABS, dirección asistida, elevación eléctrica, aire acondicionado, techo eléctrico, cambio automático, cierre central, etc., perfecto, 53.000 km, 2.800.000 ptas. Teléfono (91) 291 01 07 (mañanas).  
**OPHEL** Ascona GT 2.0i, año 1988, 80.000 km, techo excelente estado, 700.000 ptas. Tel. 319 92 33.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.200 cc, 1984, impecable, azul metalizado, 775.000 ptas. Tel. 320 64 49 (dejar teléfono).

**VENDO** Opel Kadett GSI 16V, blanco, año 90, 70.000 km, muy cuidado, extras, kit koni Braid, alarma, radiocasette, 1.600.000 ptas. negociables, regalo llantas y suspensión originales.

**ALFA** Romeo ES 30, serie limitada, precio interesante. Tel. (973) 84 36 54 (A.P. 21 h).  
**MAZDA** Murena, muy bonito, impecable, deportivo, toda prueba, 93.000 km, alarma, equipo música, 1.285.000 ptas. Tel. 690 44 15.

**LADA** Niva 4x4 1.6 (nuevos), con llanta blanca 205/15, desde 999.000. Niva 1.9 Diesel, desde 1.625.000 ptas. Teléfonos (93) 449 20 98 y 449 92 38. Fax (93) 334 61 14.

**MERCEDES 500 SL**, se vende, full equip, tapicería cuero, estado impecable, matrícula septiembre 91, 13.000 km, de particular a particular. Tel. 439 79 69.

**TUNING & Design**, llantas, suspensiones, kits aerodinámicos, escapes deportivos, kits de potencia, etc. Tel. (93) 731 64 75. Fax (93) 731 63 55.

**BMW 316 i**, nuevo, particular, vendo a toda prueba, siempre en garaje, color blanco, M-8708-MG. Teléfono 741 95 27.

**LANCIA** Delta Integrale 16 V, 28.000 km. Tel. (908) 72 21 45.

## PONTIAC TRANSAN

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

**CHEVROLET** Corvette Cabrio, 1988, rojo, precioso, todos los extras, pocos km, ganga 2.900.000 ptas., matrícula Máiaga. Tel. (952) 44 83 94.

**BMW 535 i**, mod. 89, particular, azul metalizado, 55.000 km, tapicería cuero, climatizador, ABS, llantas elevación, asientos anatómicos eléctricos, ordenador, Hi-Fi, como nuevo, urge vender, 3.200.000 ptas., admito coche inferior. Tel. 811 31 31. Enrique (horas comercio).

**ALFA** Romeo GTV 2.000, gris, 130 CV, llantas, revisiones Alfa, 59.000 kilómetros espejo derecho, antiniebla, 700.000 ptas. Tel. (91) 357 13 94.

**MAZDA** MX-5 Miata, rojo, 1 año, 2.500.000 ptas. Tel. 741 21 02.

**CORVETTE** Cabriolet, 88, rojo, precioso, 3.500.000 ptas., MA-BG. Tel. (95) 244 83 94.

## PARTICULAR

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

**LANCIA** Delta Integrale 16V, 28.000 km. Tel. (903) 72 21 45.

**VENDO** Porsche 928-S4, full equip, 60.000 km, año 87, 5.000.000 ptas., no importado. Tels. (982) 22 14 39 y 21 47 06. Paco.

**CARRERA** 1991, todos extras, blanco. Tel. (91) 352 04 25.

**MAZDA** RX-7, 1993, todos extras, gris, 32.000 km, 5.800.000 ptas. Teléfono (91) 352 04 25.

**NISSAN** Blue Bird GTI, Turbo 16 V, full equip, perfecto estado, año 89. Teléfono (968) 80 79 54.

## AUTOS PACIFICO

60 MESES PARA PAGAR (SIN ENTRADA)

GRAN STOCK DE COCHES REVISADOS

GARANTIZADOS POR ESCRITO

TOMAMOS SU COCHE A CAMBIO

FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)  
TEL.: (91) 552 55 04 (5 LINEAS)

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

**AUTOS PACIFICO.** Ford Orion 1.8 D Millonaire, blanco, M-KN, económico, 725.000 ptas., siempre en garaje. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Fiesta 1.1 CLX, blanco, M-MU, 15.000 km, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Opel Corsa 1.2 Swing, negro, M-IN, muy cuidado y económico, 495.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**GARCIA PROL.** Mitsubishi Pajero 2.5 TD, 2.690.000 ptas., garantía 1 año. 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.** Mer-

cedes 300 E, año 87, 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,

**AUTOS PACIFICO.** Fiat Uno 60 SP, granate, M-LZ, pocos km, 16.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Escort 1.8 D Ghia, blanco, M-OC, 1.400 km, retirado por impago, 34.000 ptas. mes, tomamos su coche a cambio. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Orion 1.6 Ghia, rojo, M-MM, aire acondicionado, dirección asistida, 1.195.000 ptas., tomamos su coche a cambio. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Sierra XR4 i, blanco, M-MY, aire acondicionado, 35.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04 (tomamos su coche a cambio).

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 405 GR, gris metalizado, M-NF, aire acondicionado, 33.000 ptas. mes (tomamos su coche a cambio). Tel. (91) 552 55 04.

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

**GARCIA PROL.** Mercedes 230 E automático, año 89, 2.390.000 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.** Renault Alpine V6, año 87, 2.975.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

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

**GARCIA PROL.** Opel Kadett 1.8 i, año 90,

## J. GARCIA PROL

### OFERTAS DE LA SEMANA

MERCEDES 300 E AÑO 89 FULL 3.100.000

BMW 535 I AÑO 89 2.975.000

PLYMOUTH LASER AÑO 90 2.590.000

CITROEN XM DIESEL AÑO 92 2.390.000

PORSCHE 944 AÑO 87 2.200.000

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

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 205 Style, azul, M-MS, impecable, 16.000 ptas. mes, 13.000 km. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 106 XN 5V, blanco, M-NN, como nuevo, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 405 SRI, gris metalizado, M-IX, aire acondicionado, 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Renault Express 1.4, blanco, M-LX, 650.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

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

**GARCIA PROL.** Mercedes 190 2.5 D, año 88, 2.200.000 ptas.,

garantía 1 año. Tel. (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, garantía, 950.000 ptas. 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

## 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

## SUPER - OFERTA

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

KILOMETRAJE ILIMITADO

## ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

LICENCIA TRAVANCO

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

Motor 16





COVA 81

**ITALO OFERTA ESPECIAL DE ABRIL****4X4 SEMINUEVOS****NISSAN PATROL 1.600.000 Pts.**  
6 CILINDROS-DIESEL**MITSUBISHI PAJERO 1.450.000 Pts.**  
TURBO-DIESEL**IATO TURBO-DIESEL 2.250.000 Pts.**  
AIRE ACONDICIONADO**C/ Alfredo Marquerie 23**  
Teléfono - (91) 738 22 77**HIPERCOVA.** Renault Clio 1.2 5P, pocos kilómetros, color blanco, 9 meses, 875.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Lancia Y 10 Fire, año 91, 17.000 km, muy cuidado, 850.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Renault 25 GTX, full, metalizado, año 85, aire acondicionado cierre centralizado y elevallunas, ordenador, 800.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Ford Orion 1.6 CLX, perfecto estado, varios colores, año 91, 1.050.000 ptas. Teléfono (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Ford Fiesta Cheers 3P, color blanco, 6 meses, 850.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Peugeot 106, menos de 1 año, pocos km, varios colores, 775.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Audi 100 CD, año 87, perfecto estado, aire acondicionado, cierre centralizado y elevallunas, 1.190.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**HIPERCOVA.** Ford Orion Ghia, aire acondicionado, elevallunas eléctrica, color blanco, año 90, 850.000 ptas. Tel. (91) 467 36 33.**ITALO.** Fiat Uno 60 S, año 91, pocos km, 700.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**ITALO.** Volvo Polar, año 90, extras, 1.750.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**ITALO.** 940 GL (M-MB), seminuevo, 2.300.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**ITALO.** Lancia Delta HF T, año 89, buen estado, 850.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77/738 23 34.**ITALO.** Opel Kadett GSI, metalizado, aire acondicionado, 850.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**ITALO.** Ford Orion Ghia, perfecto estado, 600.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**ITALO.** Alfa Romeo 33 1.3 (M-ML), seminuevo, 1.000.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.**AUTOS ALONSO.** Ford Fiesta 1.8 Diesel, año 90, 890.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Ford Escort XR3 I, año 90, 1.050.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Opel Cabriolet 1.6, año 91, 1.475.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Volkswagen Golf GTI, año 88, 990.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Suzuki Swift GTI, año 88, 975.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Rover Sterling 820 Si, full equipo, 1.390.000 ptas. Teléfono (91) 543 23 01.**AUTOS ALONSO.** Suzuki Samurai, año 89, 750.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.**AUTOS FERNANDEZ SISTEMA VEHICULO OCASION TURISMOS-INDUSTRIALES 100 VEHICULOS EN STOCK****AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93****AUTOS FERNANDEZ.** Volkswagen GTI Cabrio, perfecto, año 87, 1.150.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Toyota Celica 2.0, full equipo, 38.000 km, perfecto estado, año 90, 2.300.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Nissan Patrol Largo 6 cilindros, aire acondicionado, año 88, 1.500.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Fiat Uno 70 SX, año 88, oportunidad, 650.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 19 1.4 RL, aire acondicionado, 8.000 km, 1.300.000 ptas., 1 año de garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 21 TDX, aire acondicionado, llantas, año 90, 45.000 km, 1.350.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Nissan Vanette Combi-8, año 88, muy cuidado, 750.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Peugeot 405 MIIG, aire acondicionado, año 88, 1.450.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 19 1.4 RL, aire acondicionado, 8.000 km, 1.300.000 ptas., 1 año de garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 21 TDX, aire acondicionado, llantas, año 90, 45.000 km, 1.350.000 ptas., garantía. Tel. (91) 501 22 93.**AUTOS FERNANDEZ.** Renault 21 TDX, aire acondicionado, llantas, año 90, 45.000 km, 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

**SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO****A. ARGUELLES****SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES**ALFA 75 AIRE AÑOS 87 Y 89  
AUDI 100 2.3 E AÑO 92  
BMW 535 I AÑO 90 FULL  
JAGUAR 3.6 SOVERING AÑO 89  
MERCEDES 300 CE 24 V AÑO 91  
VOLVO 480 ES 56.000 KM  
FORD ESCORT XR3 I AÑO 89  
FORD ORION 1.6 I 15.000 KMJEEP GRAND CHEROK. LIMIT.  
MERCEDES 500 SE FULL AÑO 92  
MERCEDES 300 E 24 V AÑO 90  
BMW 524 TD 69.000 KM  
MERCEDES 300 E 24 V AÑO 90  
MERCEDES 230 CE AÑO 90  
VOLVO 440 TURBO AÑO 90  
MITSUBISHI 3000 VR4 6.000 KMOPEL KADETT 1.6 S AÑO 89  
RANGER ROVER AÑO 90  
RENAULT 21 ABS AIRE 44.000 KM  
BMW 320 I 4P AÑO 92  
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE  
SEAT TOLEDO GL AIRE AÑO 92**GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.****FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES****COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS****PAGAMOS CONTADO****ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15****ARGUELLES.** Alfa Spring Veloce, año 89, 48.000 km, negro. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** BMW 628 CSI, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Citroën XM V6, 16.000 km. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Alfa 33 1.5, aire acondicionado, año 88. 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, año 89. Tel. (91) 549 57 88.**VENECIA.** Peugeot 405 SRI automático, full equipo, año 90, 37.000 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Renault Super 5 Oasis 5P, año 90, 17.220 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Kadett LS, año 89, 19.870 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Citroën AX 14 TRD, año 89, 19.870 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Ford Sierra 2.0 i GL, año 89, 29.140 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Volkswagen Jetta 1.8 CL, año 89, 20.530 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Nissan Trade 2.8 D Capitone, año 90, 31.790 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Renault Super 5 Oasis 5P, año 90, 17.220 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Kadett LS, año 89, 19.870 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Citroën BX 19 TRS Athena, aire acondicionado, año 88, 22.520 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Corsa 1.2 S 5V, año 1989, 14.570 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Alfa Romeo 33 1.5 TI, año 88, 15.230 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Kadett LS, año 89, 19.870 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Citroën BX 19 TRS Athena, aire acondicionado, año 88, 22.520 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Corsa 1.2 S 5V, año 1989, 14.570 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Opel Kadett GSI 2.0, año 1987, 21.190 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Renault 19 RN 4P, aire acondicionado, moderno, M-NK, 27.000 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.**VENECIA.** Peugeot 106 XN 5 V, garantía Peugeot, M-NM, 775.000 ptas. Teléfonos (91) 474 88 52/517 07 35.**VENECIA.** Peugeot 405 GR, aire acondicionado, dirección asistida, año 1992, 43.715 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Ford Fiesta XR2, elevallunas y cierre centralizado, año 88, 18.540 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Peugeot 405 GR, aire acondicionado, dirección asistida, año 1992, 43.715 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**VENECIA.** Peugeot 405 GR, aire acondicionado, dirección asistida, año 1992, 43.715 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2 GT, años 89 y 90, garantía. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Ford Escort XR3 i, blanco, año 89, 67.000 km. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Mercedes 300 E, full equipo, año 90, 38.000 km. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Volvo 740 Turbo familiar, full equipo. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Peugeot 405 SRI, rojo, año 90. Tel. (91) 549 57 88.**ARGUELLES.** Volkswagen Polo Coupe, año 92, 16.000 km. Tel. (91) 549 57 88.**LIÑAN.** Jeep Cherokee Limited 4x4, full equipo, año 91, impecable, gris metalizado, 58.860 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.**LIÑAN.** Opel Calibra 2.0 16 V i, full equipo, M-LX, 50.760 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.**LIÑAN.** Mitsubishi Montero Corto Turbo Diesel Intercooler, año 91, full equipo, 56.160 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.**LIÑAN.** Ford Fiesta 1.1 CLX 5 V, moderno, cierre centralizado, M-LC, 15.120 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.**LIÑAN.** Suzuki SI 410, M-JW, lresa, impecable, disfrutalo, 650.000 ptas. Tel. (91) 461 03 46.**LIÑAN.** Mercedes 230 E automático, ABS, clima, dirección asistida, nacional, M-ML, impecable, 71.280 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.**LIÑAN.** Mitsubishi Montero Corto Turbo Diesel Intercooler, año 91, full equipo, 56.160 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52/517 07 35.**LIÑAN.** Ford Fiesta 1.1 CLX 5 V, moderno, cierre centralizado, M-LC, 15.120 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.**LIÑAN.** Suzuki SI 410, M-JW, lresa, impecable, disfrutalo, 650.000 ptas. Tel. (91) 461 03 46.**LIÑAN.** Mercedes 230 E automático, ABS, clima, dirección asistida, nacional, M-ML, impecable, 71.280 ptas. mes. Tels. (91) 474 88 52 y 517 07 35.**HIPERCOVA****OFERTA ESPECIAL**MERCEDES 300 SE FULL CUERO  
47.000 KM (91) 3.500.000 ptas.  
RENAULT CHAMADE NUEVA LINEA  
AIRE ACONDICIONADO MENOS DE  
1 AÑO 1.250.000 ptas.  
PEUGEOT 206 STYLE ROJO POCOS  
KMS (92) 750.000 ptas.

- FINANCIACION a su medida
- VISITENOS. Más de 100 vehículos en stock.
- Para mayor comodidad de nuestros clientes en el interior.

Abierto también sábados todo el día y domingos mañanas

TEL. (91) 4 67 36 33 - 4 67 28 13

**EMBAJADORES**

Automoción Ibérica, S.A.

139

**Motor 16****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 35**Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)**  
TLFNO.: 91-474 88 52**Motor 16**





COVA 81



# FUTURAUTO S.A.

LAND-ROVER

ROVER

## SERVICIO OFICIAL

### OFERTA DEL MES

**BMW 325 i AÑO 87**  
MUCHOS EXTRAS  
1.275.000 Seguro incluido

### OFERTA

**FORD ESCORT XR3 i**  
BLANCO M-LB  
875.000 Seguro incluido

### OCASION

**ROVER 820 SI**  
AÑO 92 ATC  
M-NH Seguro incluido  
2.800.000

### OCASION

**PEUGEOT 309 Premium**  
AÑO 91 Blanco  
IMPECABLE  
795.000

TALLER Y VENTA: CTRA. DE HUMANES Km. 1,200  
TEL.: 91-604 97 96 / 62 - 28960 FUENLABRADA (MADRID)

**EUROORTE.** Volkswagen Golf Cabrio Quartett, año 90, 34.000 km, blanco, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Volkswagen GTI 16 V, año 88, asientos Recaro eléctricos, techo, llantas, blanco, seminuevo, 1.175.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Fiat Tipo 2.0i 16V Catalizador, aire acondicionado, 7.000 km, año 81, a estrenar, 1.690.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Fiat Uno Turbo, blanco, año 90, seminuevo, sin gol-

pes, garantía, 745.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Ford Escort 1.6 CLX, línea moderna, año 91, 39.000 km, 925.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Ford Orion 1.6 Diesel, año 89, 57.000 km, impecable, 790.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Renault 21 TI, año 90, 34.000 km, negro, 1.100.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.  
**EUROORTE.** Alfa 75 1.6 i, año 91, 48.000 km, azul, garantizado, 840.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

**FUTURAUTO.** Ford Escort 1.6 GT, blanco, año 89, perfecto estado, 650.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**FUTURAUTO.** Opel Corsa 1.3 GL 4P, gris metal., año 89, impecable, 585.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**FUTURAUTO.** Opel Kadett 1.6 GT 3P, blanco, año 90, seminuevo, 785.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**FUTURAUTO.** Peugeot 205 XLD 3P, rojo, año 89, 695.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**FUTURAUTO.** Peugeot 309 GT, aire acondicionado, faros antiniebla, elevalunas y cierre, 795.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Rover 114 GTI 3P 16V, elevalunas y cierre centralizado, llantas, garantía, año 91, 825.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.  
**FUTURAUTO.** Seat Ibiza 1.2 L 5P, negro, año 88, 350.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**AUTOS CANILLAS.** Renault 5 GT Turbo, colores rojo y negro, elevalunas eléctrico, años 85 y 87, económicos. Tel. (91) 320 35 88.  
**AUTOS CANILLAS.** Opel Kadett 1.6 LS, alarma, excelente estado, cierre y elevalunas, radio casete Sony, año 87, 600.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.  
**AUTOS CANILLAS.** Citroën CX Diesel Familiar, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas, año 83. Tel. (91) 320 35 88.  
**AUTOS CANILLAS.** Renault 18 GTD Familiar, M-FU, blanco, dirección asistida, cierre, elevalunas, 380.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.  
**AUTOS CANILLAS.** Citroën ZX 1.9 i Volcane, aire acondicionado, cierre, elevalunas, llantas, dirección asistida, M-ML, 1.425.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.

# AUTOMOVILES PAU

## GRAN STOCK DE VEHICULOS

## NUEVOS Y USADOS

## TODAS LAS MARCAS Y MODELOS

## FINANCIACION HASTA 60 MESES

ABIERTO SABADOS HASTA LAS 14.00 H.  
Nuestra Sra. Del Loreto 4 - TEL.: 91-693 99 73 / 74

**AUTOMOVILES PAU.** Ford Escort XR3, año 1989, blanco, 1 año de garantía, 965.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Audi Coupe Quatro 20V, año 1990, antracita metalizado, 1 año de garantía, 2.795.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Opel Kadett GSI 2.0, año 1989, antracita metalizado, 1 año de garantía, aire acondicionado, techo, 1.375.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Opel Kadett 1.6 4P, año 1989, aire acondi-

cionado, blanco, 1 año de garantía, 825.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Ford Escort 1.4, año 1988, gris metalizado, 6 meses de garantía, 525.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Opel Corsa 1.2, año 1986, negro, 6 meses de garantía, 385.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

**AUTOMOVILES PAU.** Opel Senator 3.0 i CD, año 1988, 1 año de garantía, gris metalizado, 2.225.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

# AUTO CANILLEJAS

**SUZUKI** AGENTE OFICIAL

Ahórrese hasta  
**300.000 Pts.**  
**SUZUKI VITARA**  
**HARD TOP**

desde **1.630.000 Pts.** + matriculación

(Oferta válida en modelos de carburación)

C/ ALCALA 579 - TEL.: 91-320 35 88  
(Antes Avda. de Aragón 139) METRO TORRE ARIAS

# COMPRAR Y VENDER

# VAROSA



POST GARANTIA VENTA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)  
TEL. 606 51 49 1511 FAX. 607 67 05



LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA  
ENTREGA INMEDIATA: MITSUBISHI MONTERO CORTO,

LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL,  
MITSUBISHI 3000, 222 Y 305 CV

ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA

CIVIC/COUPE  
MITSUBISHI  
ELECTRIC  
TELEFONIA MOVIL  
Distribuidor Autorizado  
**POLARIS**

CONCESIONARIO OFICIAL  
MOTOS DE AGUA  
QUADS

**POLARIS, VAROSA MOTORS.** es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos inclu-

so por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carnet de coche. POLARIS es la única marca homologada oficialmente en España. Descúbranos en VAROSA MOTORS:

**VAROSA MOTORS.** El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y los todo terreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, talleres y servicio propios, posibilidades de Leasing y financiación hasta 60 meses. Visite VAROSA MOTORS, quedará gratamente sorprendido.

**HONDA CIVIC Si 125 CV, A.A., D.A.,** elevalunas, cierre, espejos eléctricos, techo eléctrico, airbag, cruise control, asientos deportivos, tapicerías exclusivas, 3 cinturones traseros, entrega inmediata, lo tenemos para usted en VAROSA MOTORS.

**MOTOS Acuáticas. VAROSA MOTORS** como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión.



VAROSA MOTORS



VAROSA MOTORS



VAROSA MOTORS



VAROSA MOTORS



VAROSA MOTORS

# VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
Tel. 606 51 49 1511 Fax. 607 67 05



# GOLF G-60

BLANCO  
AÑO 92, 30.000 KM.  
URGE POR TRASLADO  
**1.800.000 PTAS.**  
ALFONSO AGUILERA  
TEL.: 407 27 00  
EXT.: 713  
(MAÑANAS)

# VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
TEL. 606 51 49 1511  
FAX. 607 67 05



QUADS POLARIS

**SPACE Diesel Turbo 1927,** aire acondicionado, radio automática, alarma, cierre distancia, 1.200.000 ptas. Tel. (953) 69 22 04.  
**LANCIA Integrals,** año 89. Tel. 549 64 71.  
**VAGNA.** Lancia Y10 Turbo, M-HF, año 1988, 500.000 ptas.

**TUNING & Design,** llantas, suspensiones, kits aerodinámicos, escapes deportivos, kits de potencia, etc. Teléfono (93) 731 64 75. Fax (93) 731 63 55.  
**CORVETTE** Cabriolet, 88, MA-BG, rojo, precio, 3.500.000 ptas. Tel. (95) 244 83 94.

**VAGNA.** Lancia Delta 1.3, M-LV, año 1990, 925.000 ptas.  
**VAGNA.** Lancia Delta HF Turbo, M-IX, año 88, 1.125.000 ptas.  
**VAGNA.** Lancia Thema 1.6, M-KF, año 89, 2.300.000 ptas.  
**OPEL Kadett GSI,** aire, año 89. Tel. 549 57 88.

**PORSCHE 944 Turbo,** 1987, ABS, motor nuevo, excelente estado. Particular. Tel. (91) 319 18 79 (oficina).  
**LANCHA Sunseeker 27,** año 88, con 2 x 210 CV, Volvo, 4.900.000 pesetas. Teléfonos (95) 277 70 98 y 277 70 99.

**RENAULT 5 Turbo 1,** 3.000 km, absolutamente nuevo, color blanco, interior cuero azul, serie numerada, pieza única de colección, 5.500.000 ptas. Tel. 735 14 25.  
**FIAT Uno Turbo,** color rojo, impecable, M-JD, 800.000 ptas.

# EURO-NORTE AUTOMOVILES

VEHICULOS DE OCASION  
REVISADOS EN NUESTROS  
PROPIOS TALLERES

CERTIFICADO DE GARANTIA  
DEL VEHICULO POR ESCRITO

FINANCIACION PERSONALIZADA

COMPRAMOS COCHES SEMINUEVOS  
PAGAMOS AL CONTADO  
TRASFERIMOS EN EL ACTO

Alfredo Marquerie 11  
Tel.: 91-378 00 51  
(LA VAGUADA)

C/ Llodio 24  
Tel.: 91-729 34 88



COMPRAR Y VENDER

# DITECNICA



**PONTIAC TRANSPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**CHRYSLER LE BARON**



**CADILLAC SEVILLE STS**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

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

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



**CADILLAC** Seville STS, marrón (2 tonos), M-F, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**CHEROKEE** Limited Turbo Diesel, año 92, color blanco, 16.000 kilómetros, impecable, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

**CHRYSLER** Daytona Shelby 2.5 Turbo, cuero, aire acondicionado, airbag, año 1993, 1.800 km, procedente de dirección, impecable, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**MERCEDES** 280 S (caja 126), año 87, color azul marino, cuero, aire, elevallas eléctricas, etc., 900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**CORVETTE** 250 CV, año 86, seminuevo, 54.000 km, full equip, targa dos tonos, 3.500.000 ptas. negociables. Tels. (968) 26 69 32/26 66 63.

**CHEVROLET** Camaro V8 5.0L 209 CV, nuevo, 5.000 km hechos por mí, full equip, M-OG, lo vendo por no usar, 3.250.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

**PORSCHE** Carrera 4, año 90, full equip. Tel. (96) 361 66 09.

**CHEVROLET** Corvette ZR1, año 91, full equip, cuero, compact disc, con climatizador, 9.000 km, inmejorable, 6.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**CORRADO** G 60, rojo, full equip, impecable, M-LV, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

**CHRYSLER** Lebaron 3.0 V 6, año 91, 1.400 km, color rojo, impecable, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**VOLKSWAGEN** Corrado 16 V, año 89, M-KC, 52.000 km, full equip, color negro, muy cuidado, 1.790.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**BMW** 535 i mod. 89, particular, azul metalizado, 55.000 km, tapicería cuero, climatizador, ABS, llantas, elevallas, asientos anatómicos eléctricos, ordenador, Hi-Fi, inmejorable estado, urge vender, 3.200.000 ptas., admito coche inferior. Enrique. Tel. 811 31 31 (horas comercio).

**VENDO** Buggi, rojo, matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.



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

Inspección Técnica de Vehículos

En  
**MAYO**

Deben acudir a la ITV

De: **M-2262-IT**



**M-1643-IV**

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

**Motor 16**

COMPRAR Y VENDER

**MITSUBISHI ECLIPSE**



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

**ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS**

•MITSUBISHI  
•HONDA  
•TOYOTA  
•MAZDA

MITSUBISHI ECLIPSE 150 CV  
MITSUBISHI ECLIPSE 195 CV AWD  
MITSUBISHI ECLIPSE 3000 GT 220 CV  
MITSUBISHI 3000 VR1 300 CV AWD  
FORD PROBE 93 V6 2.5 L  
MITSUBISHI MIRAGE COLT 4 PUERTAS



**POLARIS**  
DISTRIBUIDOR OFICIAL  
MOTOS AGUA  
QUADS



**IMPORT-DIR S.A.**

C/ ANTONIO LEIVA, 23  
28019 MADRID TEL. 5 69  
34 15 - 1 69 78 06  
FAX: 1 69 22 70

## AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TELS.: 542 06 09, 542 38 08

Y 248 34 48. MADRID

**ESTA SEMANA**

**EMPRESA RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Alfa Romeo 33 1.5 TI, A.A.	88	Champán	6 meses	790.000	Ford Sierra 2.0, A.A.	88	Blanco	6 meses	1.190.000
Alfa Romeo 33 1.7 16 V, F.E.	91	Rojó	6 meses	1.150.000	Jeep Cherokee 4.0 Limited, F.E.	91	Grís	6 meses	2.750.000
Audi 80 E, A.A.	89	Rojó	6 meses	1.550.000	Opel Astra GT 2.0 I, D.A.	92	Rojó	6 meses	1.825.000
BMW 318 I, A.A., teléfono	87	Blanco	6 meses	1.475.000	Opel Corsa 1.2 S	91	Blanco	6 meses	650.000
BMW 535 I, F.E.	89	Azul	6 meses	2.925.000	Opel Corsa 1.4 GL 4P	92	Burdeos	6 meses	850.000
Citroën AX GT, A.A.	91	Blanco	6 meses	990.000	Opel Corsa 1.4 Joy Sport	91	Azul	6 meses	890.000
Citroën AX GT	88	Blanco	6 meses	685.000	Opel Kadett 1.6 GLS 3 valvulas	91	Azul	6 meses	990.000
Citroën BX GTI, A.A.	90	Grís	6 meses	1.150.000	Opel Kadett GSI 2.0 I	89	Grís	6 meses	990.000
Citroën BX Turbo Diesel, A.A.	91	Rojó	6 meses	1.575.000	Opel Kadett GSI 1.6 V, A.A.	89	Rojó	6 meses	1.575.000
Citroën ZX 1.6 I	92	Negro	6 meses	1.270.000	Opel Vectra GT, A.A.	89	Blanco	6 meses	1.475.000
Fiat Tipo 1.4	89	Burdeos	6 meses	725.000	Peugeot 205 GTX	87	Grís	6 meses	745.000
Fiat Tipo 1.9 Diesel	92	Blanco	6 meses	1.325.000	Peugeot 205 Plus	91	Negro	6 meses	825.000
Fiat Tipo 1.4 DGT	91	Grís	6 meses	1.050.000	Peugeot 309 Premium	92	Blanco	6 meses	950.000
Fiat Uno 60	92	Blanco	6 meses	880.000	Peugeot 309 GTI, A.A.	90	Blanco	6 meses	1.225.000
Ford Escort Country 1.6	89	Blanco	6 meses	825.000	Peugeot 309 GT, A.A., D.A.	90	Blanco	6 meses	990.000
Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	6 meses	875.000	Peugeot 405 GR Familiar, A.A.	91	Grís	6 meses	1.550.000
Ford Escort XR3I Cabriolet, A.A.	92	Blanco	6 meses	1.975.000	Peugeot 405 SRi Aut., F.E.	91	Blanco	6 meses	1.575.000
Ford Escort 1.6 Ghia	91	Blanco	6 meses	945.000	Peugeot 405 SRi, A.A.	90	Blanco	6 meses	1.550.000
Ford Fiesta 1.1 Ghia	91	Blanco	6 meses	790.000	Renault 21 GTX, A.A., ABS	91	Rojó	6 meses	1.625.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	91	Negro	6 meses	890.000	Renault 21 TXE, A.A.	89	Grís	6 meses	1.100.000
Ford Orion 1.6 Ghia	90	Blanco	6 meses	890.000	Saab 900 1.5 Special	91	Negro	6 meses	725.000
Ford Orion 1.8 GLX	92	Blanco	6 meses	1.175.000	Saab 900 1.5 Crono, A.A.	89	Grís	6 meses	650.000
Ford Orion 1.8 Ghia Inyección, A.A.	90	Azul	6 meses	1.075.000	Saab 900 1.5 Special	91	Rojó	6 meses	725.000
Ford Scorpio 2.4 Ghia Inyección	88	Azul	6 meses	1.350.000	Suzuki Marbella	91	Negro	6 meses	545.000
Ford Sierra 2.0 I Ghia, F.E.	91	Blanco	6 meses	1.850.000	Suzuki Santana SJ 410	87	Grís	6 meses	750.000
Ford Sierra Turbo Diesel	91	Grís	6 meses	1.825.000	Volkswagen Golf Turbo Diesel, D.A.	88	Blanco	6 meses	1.150.000

**Motor 16**



COMPRAR Y VENDER

**AUTO RADIO UNION ALARMAS**

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

**15% Descuento**

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»  
**30 AÑOS DE EXPERIENCIA**  
**AUTENTICOS ESPECIALISTAS**  
 C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10  
 Tels. (91) 548 42 46/547 71 28  
 28005 MADRID

**ALARMAS GT PROFESIONAL**

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

**OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS**

**PARTICULAR** Peugeot 205 GTI 1.9, julio 88, aire acondicionado, rojo, faros redondos, siempre garaje, 850.000 ptas. Teléfono (91) 715 87 92/715 87 92.  
**SUZUKI** SI 410, M-JW, lresa, impecable, disfrútalo, 650.000 ptas. Tel. (91) 461 03 46.

**PORSCHE** 944 Turbo, 1987, ABS, motor nuevo, excelente estado, particular. Tel. (91) 319 18 79. Oficina.  
**PORSCHE** 911 Carrera, negro, perfecto estado, 4.250.000 ptas., 50.000 km. Tel. (91) 577 55 02 (Srta. Mari Paz).

**TUNNING & Design**, llantas, suspensiones, kits aerodinámicos, escape deportivos, kits de potencia, etc. Tel. (93) 731 64 75. Fax. (93) 731 63 55.  
**CORRADO** G-60, año 90, versión americana, 2.250.000 ptas. Tel. 650 27 46.

**MITSUBISHI** Eclipse GSX, año 90, YWD, A.A., cuero, techo, 195 CV, compact disc, alarma, blanco, como nuevo, 3.500.000 ptas. Tel. (968) 18 60 77.  
**VENDO** Buggy rojo matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

**PORSCHE** 914/4 1.7i, año 1971, totalmente restaurado, rojo, descapotable, 1.800.000 pesetas. Telefonos (958) 27 41 07 y 27 09 12 (horas oficina).  
**KARTS** ocasión, varios también nuevos de 80, 100 y 125 c.c. Teléfono (93) 692 18 24.



**GEMINI ELETTRONICA**

**ALARMAS PARA AUTOMOVILES**

Industria, 201 08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90  
 Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 65 05 92  
 Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

Homologadas por: ALFA ROMEO, AUDI- VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, LOTUS, OPEL, PEUGEOT, RENAULT Y ROLLS ROYCE

**¡ANUNCIESE HOY!**

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

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

ANUNCIOS POR PALABRAS  
 Hermanos García Noblejas, 39  
 Madrid-28037

**CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.**


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



**Motor 16**

**COMPETICION** por dejarla, vendo Citroën AX GT GRA. ideal campeonatos regionales. Challenge nacional, montaña, muchos premios, mantenimiento barato, admito cambio. Tel. (953) 25 24 33.  
**PORSCHE** 914 2000 L Targa, motor Volkswagen, año 76, impecable estado general, recién pesada I.T.V., matrícula valenciana, 1.100.000 ptas. Teléfono (91) 477 34 70.  
**VENDO** Audi Coupe Quattro, año 90, 40.000 km., muy cuidado, 2.600.000 ptas. Tel. (96) 510 23 11 Srta. Oti.

**HONDA CBR 600.**  
 M-NH MAYO '92.  
 BLANCA Y ROJA  
 NUEVA, SOLO 5.000 KM.  
 1 AÑO GARANTIA OFICIAL  
 775.000 PTAS.  
 ALFONSO  
 407 27 00 EXT 713  
 MANANAS  
 319 57 34 NOCHES

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

**AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació**

- Alfa Romeo SZ/ES 30 seminuevo
- Ferrari 348 Spider/Nuevo.
- Ferrari 512 TR/Nuevo.
- Bugatti EB 110/Nuevo.
- Ferrari 288 GTO.
- Ferrari 456 GT/2+2/Nuevo.
- Porsche Carrera RS/Nuevo.
- Jaguar XJ220/Nuevo.
- Lamborghini Diablo 4+4/Nuevo.
- Porsche 964 Turbo/Nuevo.

Tel. (9738) 38 8 10. Fax: (9738) 38 5 93 (ANDORRA)

NOTICIAS DE EMPRESA

**CALSINA CARRE Y VOLVO**

El grupo Cal-sina Carré adquirió el pasado mes de febrero 12 nuevos vehículos Volvo que vienen a reforzar su ya extensa flota de más de 100 camiones. De los doce vehículos entregados, uno



pertenece al modelo FL10 para el transporte de productos petrolíferos de 318 caballos, mientras que los 11 restantes pertenecen al modelo F12 Low Tractor con caja de cambios Geartronic.



**FEBER CON GE PLASTIC**

La firma española de juguetes Feber ha lanzado al mercado una serie de vehículos a escala reducida de marcas famosas fabricadas con material de GE Plastics. Estos juguetes reproducen perfectamente, a escala 1:1,7 ó 1:6, algunos de los modelos de motos más famosos, por ejemplo la Harley Davidson o la Yamaha, utilizando como material el ABS Cycollac Magix de la empresa GE Plastics.

**CONVENCION ROVER ESPAÑA**

Rover España acaba de celebrar su «Convención de Servicio Postventa 1993» bajo el lema «Profesionales para entusiasmar al cliente». Tomando como referencia ese mensaje los ponentes repasaron todas las áreas de la postventa. Al acto asistieron más de 400 personas.



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

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



**14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.**

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando solo 14.560 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S.A.  Giro postal nº \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi, S.A.  
 D \_\_\_\_\_  
 Calle \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
 Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
 Precio suscripción \_\_\_\_\_  
 España \_\_\_\_\_ 14.560 ptas  
 Europa Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29.016 ptas  
 América, África \_\_\_\_\_ 35.236 ptas  
 Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48.516 ptas.

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



**VIRTUDES**

Sencillez y robustez mecánica  
Postura de conducción  
Cambio y transmisión

**SUZUKI 650 LS SAVAGE**

PRECIO: 615.513 ptas

Acabado espartano  
Neumáticos mejorables  
Frenos poco eficaces

**DEFECTOS****PRUEBA**

Motor 16

**MOTOS***Suzuki 650 LS Savage***MONO  
CUSTOM**

**En los momentos de crisis, como los que ahora vivimos, es necesario presentar nuevas propuestas para paliar el déficit. La Savage es la primera monocilíndrica custom japonesa que llega a nuestro mercado, Suzuki se adelanta así a la competencia.**

**H**ASTA ahora el tradicional estilo custom, heredero del inimitable estilo impuesto por Harley-Davidson, exigía la utilización de un motor bicilíndrico y a ser posible en V, con la excepción de la Kawasaki Vulcan. Incluso la pequeña XV 250 de Yamaha utiliza esta disposición a imagen y semejanza de las motos de Milwaukee.

Pero Suzuki se ha decidido a transgredir estas normas no escritas, presentando la Savage 650. Una moto que en su estética mantiene al pie de la letra las premisas de una buena moto al más puro estilo custom, cromados por doquier, depósito de goma de agua, manillar de cuernos de vaca, sillín biplaza de doble



altura, llantas de radios, horquilla lanzada, doble amortiguador. Sin embargo, una parte destaca por su singularidad, el solitario cilindro vertical con refrigeración por aire aleja a la LS 650 de los cánones generales de este tipo de motos.

La propuesta de Suzuki resulta, sin embargo, muy interesante para aquellos que busquen ante todo, además de una línea estética definida, un comportamiento ágil y un mantenimiento sencillo. Al contrario que su hermana la VS 800 y la mastodóntica Intruder 1.400 la nueva Savage carece de sofisticaciones técnicas, aunque sin renunciar a ciertas características como la utilización de las cuatro válvulas que la confieren un cierto grado de modernidad. El motor de 652 centímetros cúbicos proporciona



# NO SE PIERDA LA PROXIMA SEMANA EL COMPACT DISC Nº12.



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 nº12 "La Protesta" ¿Se acuerda?. Aguaviva, O Mouncho, Miquel Cors, Voz de pueblo, Pablo Guerrero, Fernando Unsain... ¡Qué tiempos aquellos!

## Y RECUERDE, SI LE FALTA ALGUNO RECUPERELO.

Si se ha perdido algún Compact Disc de la colección "Años 60" ahora es el momento de recuperarlo. Cambio 16 pone a su disposición el "Servicio de Números atrasados".  
Cambio 16, la nueva imagen del nuevo periodismo.

**Cambio16**

MARQUE CON UNA "X" EL COMPACT DISC ATRASADO QUE QUIERA RECUPERAR.



D. .... Dirección.....  
Localidad..... C.P. .... Provincia .....

Forma de pago: Giro postal ordinario nº..... Información y Revistas, S. A. - C/ Hermanos García Noblejas, 41 ( 28037 Madrid ).  
Fecha de envío .....

Precio por unidad con ejemplar de Cambio 16 enviado como carta: Madrid capital 550 ptas.; provincias 650 ptas.

MOTOS

una potencia de 31 caballos a 5.400 revoluciones, contando además con un par de 5,1 kgm. a un tranquilo régimen de 3.000 rpm. Si tenemos en cuenta que Suzuki declara un peso de 160 kilos para esta Savage, está claro que aunque no unas prestaciones de infarto, si puede proporcionar un ritmo muy adecuado en cualquier circunstancia. Hay que destacar también el empleo de una transmisión final por correa dentada de neopreno, similar a la utilizada en las Harley, que se muestra, en una moto de esta cilindrada, realmente útil y efectiva. La caja de cambios como es habitual en Suzuki es de buena calidad, precisa y silenciosa. Su escalonamiento está bien diseñado con las cuatro primeras marchas seguidas y la quinta un poco descolgada y lo suficientemente larga como para circular a buen ritmo en carretera.

En lo referente al bastidor también podemos hablar de soluciones sencillas y efectivas. El chasis es tubular en acero con estructura monocuna desdoblada a la altura del motor. La suspensión cuenta con una horquilla telehidráulica con un lanzamiento bastante comedido y en la parte posterior dos amortiguadores convencionales que pueden ser regulados en la precarga del muelle hasta cinco posiciones. También los frenos cuentan con una estructura habitual en este tipo de motos, un disco delantero con pinza de bombín simple y en el eje trasero un tambor de simple leva. Quizá sea en el capítulo de neumáticos donde



**CON SU PROPIA PERSONALIDAD**  
El cilindro vertical dota a la Savage de una peculiar fisonomía, sin embargo sus rasgos generales se adecúan perfectamente a los habituales en este tipo de motos, la instrumentación y los mandos de luces son un poco espartanos pero suficientes, los frenos un poco justos.

la Savage tiene su mayor punto negro. Siguiendo una práctica que se extiende a otras motos de estas mismas características se han elegido unas gomas con escasas cuali-

dades lo que penaliza su comportamiento en curvas.

La primera sorpresa al sentarnos en esta Suzuki es su gran manejabilidad, la distancia entre ejes no es



REPRESENTANTE  
**GAMMA CAR AUDIO, S.L.**

Atacado de Madrid, 44 - 00203 Barcelona (SPAIN)  
Tel: (902) 450 00 05 - Fax: (902) 450 00 05

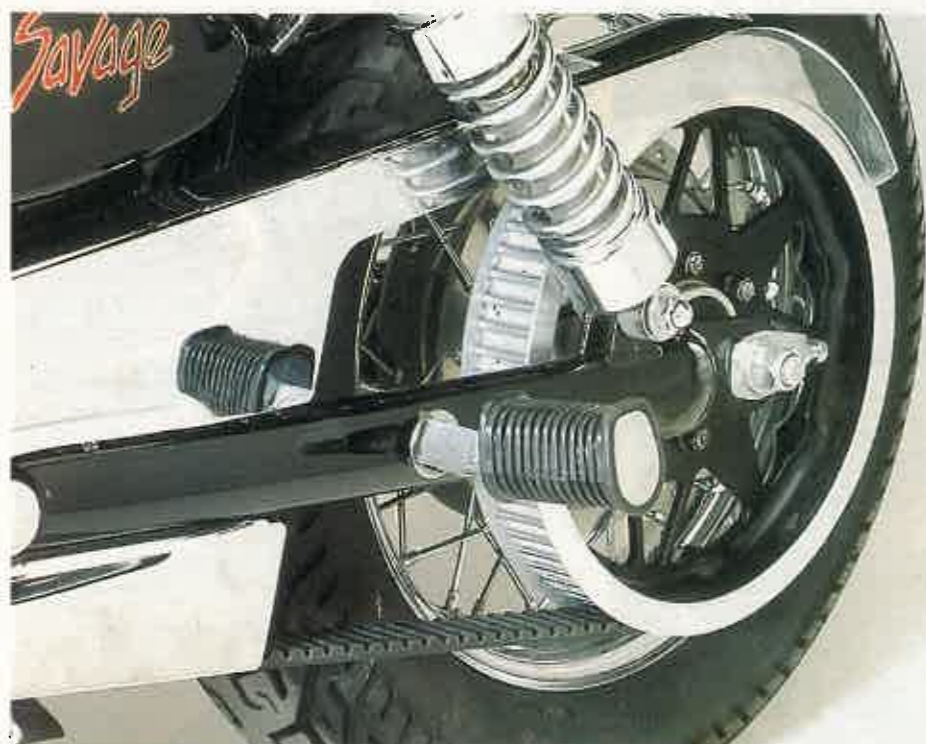


MADE IN ITALY

DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (95) 4 42 37 07	FAX: (95) 4 42 10 03
BILBAO:	TELEFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (91) 6 56 24 55	YIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 59 56 82





**COMO LAS GRANDES**  
La transmisión se realiza mediante correa dentada de neopreno como en las Harley. Su comportamiento es irrepachable.



excesiva, por lo que incluso en ciudad la LS 650 se muestra suficientemente ágil para desenvolverse sin problemas. Además, la altura del asiento es muy corta con lo cual la distribución de pesos deja el centro de gravedad bastante bajo.

En carretera destaca por su gran confort, la postura de conducción no es nada extrema y el asiento es lo suficientemente cómodo por lo que se puede hacer un buen número de kilómetros sin gran cansancio. Otra cosa es el asiento del pasajero, tan estrecho como es habitual en las custom, que aunque cuenta

con un pequeño respaldo es incómodo para desplazamientos largos.

El comportamiento general de la Savage es equilibrado, está pensada para ofrecer un ritmo desahogado y sin estridencias. Gracias a su elástico motor se desenvuelve sin problemas en tramos virados, siempre con las lógicas restricciones de una custom. Aunque los frenos tienden a perder efectividad con un uso intensivo no afectan a la seguridad general de esta moto pensada para disfrutar del paisaje.

Fernando Cañizal  
Fotos: José Robledo

## FICHA TECNICA

### MOTOR:

Monocilíndrico vertical de cuatro tiempos SOHC. Cuatro válvulas. Diámetro por carrera: 94 x 94 mm. Cilindrada total: 652 cc. Relación de compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 31 CV a 5.400 rpm. Par máximo 5,1 Kgm. a 3.000 rpm.

### ALIMENTACIÓN:

Un carburador Mikuni BS de 40 mm. Encendido transistorizado. Arranque eléctrico. Arranque eléctrico. Batería 12 V/ 14 Ah.

### TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por correa dentada de neopreno. Cambio de cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

### BASTIDOR:

Chasis de simple cuna desdoblada a la altura del motor, en tubo de acero de sección redonda. Horquilla delantera telescópica hidráulica de 150 mm. de excursión. Suspensión trasera con dos amortiguadores regulables en cinco posiciones de muelle y 90 mm. de excursión. Freno delantero monodisco de 260 mm. de diámetro con pinza de bombín simple. Freno posterior de tambor con leva simple y 160 mm de diámetro.

### DIMENSIONES:

Distancia entre ejes 1.485 mm. Distancia mínima desde el suelo 130 mm. Altura máxima 1.150 mm. Anchura máxima 775. Altura del sillín 700 mm. Peso en seco 160 Kgs. Capacidad del depósito de combustible 10,5 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	5,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,2

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	140
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,7

# COMPRE ESTE MES GENTE Y VIAJES.

(NO PERDERA NADA)\*



\* Este mes, con la revista Gente y Viajes le regalamos este elegante identificador de maleta. Para que no la pierda en el Camino de Santiago, siguiendo la ruta de la seda por China, de vacaciones en Santo Domingo, en Dordonya, o pasando el fin de semana en Cabrales. Siga nuestro consejo, no se pierda este mes Gente y Viajes.





## Gran Premio de España de Fórmula 1

# CUATRO HOMBRES Y UNA OBSESION

Tras la rivalidad entre Ayrton Senna y Alain Prost se esconde un planteamiento tecnológico totalmente diferente que distingue a Williams de McLaren. La batalla parece perdida para la escudería de Woking. Sólo la lluvia podrá salvar el honor de un piloto como Senna.

Gigi Corbetta

Enviado Especial

**H**AY veces que dos escuderías con la misma estructura tecnológica y los mismos medios económicos, luchan en disparidad de condiciones. En la Fórmula 1 no son los hombres, ni el dinero, ni los medios, los que realmente acercan a la victoria; sino el pleno convencimiento de una idea acertada, llevada hasta su máximo desarrollo. Si eso se verifica, ocurre como en el Gran Premio de España de F-1, donde la diferencia real entre McLaren y Williams se resume en los 16.873 segundos de ventaja con los que Alain Prost cruzó la meta respecto a Ayrton Senna.

De poco sirve enfrentar la dedicación y el talento de un piloto como Senna, contra el pragmatismo combinado con la máxima frialdad del Profesor, cuando entre ambos se ha interpuesto un error tecnológico de base. Muchas veces, sólo la casualidad puede fisurar la precisión matemática de la tecnología y, en el caso de la rivalidad entre McLaren y Williams, juega un papel decisivo la lluvia; que para Senna es una bendición divina y para Prost un castigo bíblico.

Sin embargo, si un Gran Premio se disputa en condiciones climatológicas «normales», desaparece la rivalidad entre los dos pilotos y no se hace posible el enfrentamiento entre el McLaren MP4/8 y el Williams FW 15, ya que el choque se produce entre dos conceptos tecnológicos diferentes, aunque con las mismas bases.

Si por una parte McLaren ha perdido en estos últimos años ingenieros tan valiosos como John Barnard, Steve Nichols, Gordon Murray y Alan Jenkins, en Williams ha ocurrido otro tanto de lo mismo con Enrique Scalabroni, Frank Dernie y otros. Por el con-



**WILLIAMS RENAULT**  
5 Titulos de Constructores  
200 personas  
**EN PISTA**  
30 PERSONAS  
20 MECANICOS  
4 INGENIEROS  
15 RENAULT  
1 MARRELLI  
1 ELF  
8.000 MILLONES ANUALES DE PRESUPUESTO



**FRANK WILLIAMS**  
46 Años  
Ex-piloto



**McLAREN FORD**  
7 Titulos de Constructores  
200 personas  
**EN PISTA**  
40 PERSONAS  
22 MECANICOS  
5 INGENIEROS  
6 COSWORTH  
6 TAG  
1 SHELL  
8.000 MILLONES ANUALES DE PRESUPUESTO



**RON DENNIS**  
44 Años  
Ex-mecanico



trario, la gran ventaja de Williams fue la de seguir contando con Patrick Head, cuyo concepto práctico de la mecánica dirigió la evolución de FW 13 hasta el actual FW 15 bajo la mayor simpleza posible.

Desde que se puso en marcha la investigación de las suspensiones activas, Head desconfió siempre de un sistema totalmente electrónico y dirigió los esfuerzos hacia una combinación entre elementos mecánicos regulados parcialmente por impulsos electrónicos. De hecho, adoptó el sistema de lectura del suelo por medio de Sonnar y acelerómetros, descartando el láser, cuya precisión es infinitamente superior. En cierta ocasión, Head explicó a Motor 16 que en su proyecto procuró siempre recurrir mínimamente a los componentes electrónicos, ya que un coche como el FW 15 es sumamente complicado y, por lo tanto, era de imperiosa necesidad lograr un monoplace completo, pero basado en múltiples elementos lo más sencillos posible.

Indiscutiblemente, el FW 15 es un coche complicado y laborioso de po-

EXCLUSIVA

A H O R A E S C I E R T O : J O R D I G E N É E N L A F Ó R M U L A 1

**H**AY situaciones que son ciertas y prometedoras sólo cuando se fraguan al filo del secreto y con la máxima cautela.

Después de la trapisonda aventura de la escudería Bravo, Jordi Gené ha pasado a vivir una situación deportiva de lo más descorazonadora. La mejor promesa española para ocupar un puesto en la parrilla de la Fórmula 1 ha pasado a ser víctima de una situación rocambolesca, ingrata y sobre todo estéril.

Sin embargo, en el bullicio de Montmeló ha llegado a fraguar un futuro prometedor para Gené. Con el máximo sigilo, el prestigioso técnico Juan Villadelprat fue interpellado por los más altos dirigentes de la Federación Española de

Automovilismo, para que explicara con detalle los pasos a seguir en la colocación de Gené en un equipo destacado. Después de una larga conversación con el presidente Don Carlos Gracia y el director general del Consejo Superior de Deportes, Don Rafael Cortés Elvira, se entabló una larga conversación con Flavio Briatore, responsable de Benetton Fórmula con el fin de asentar las bases del futuro de Gené. A pesar de tener a McNish, Belmondo y Monttermini como probadores oficiales y candidatos a un «asiento» en Benetton, Briatore accedió inmediatamente a una entrevista con Gené para perfilar los puntos clave de una inmediata serie de pruebas. Le preguntó cuánto tiempo hacía que no pilotaba un F-3000,

y, al enterarse de los cinco meses de paro forzoso, aseguró que rápidamente propiciaría unos tres días de ensayos con un F-3000, para luego dar paso a dos días de pruebas con el Benetton B 193B, que tendrían lugar antes de finales de mayo. Y a continuación dijo: «Si no lo hacemos así, el cuello de Gené no aguantará la conducción del F-1, y no se podrá deducir nada cierto».

Acto seguido encargó a Villadelprat que le explicara los detalles técnicos principales del Benetton B 193 B y que a continuación mantuviera una larga charla con Gené, para deducir su forma de ser y las bases de sus aspiraciones en relación a sus conocimientos.

En la mañana anterior al Gran

Premio, Gené volvió a visitar el box de Benetton durante casi una hora y, poco más tarde, el presidente de la Federación Española, acompañado por Don Rafael Cortés Elvira, mantuvieron una larga conversación con Villadelprat y se despidieron de Briatore con una frase de lo más contundente: «El año que viene queremos ver a un español en el podio». Y Briatore contestó: «Probabilidades las hay, y no entiendo cómo no se ha hecho todo esto antes. Intentaré hablar con Luciano Benetton para que interfiera publicitariamente sobre Benetton España en favor de Gené». El todo, terminó con el más efusivo y prometedor de los abrazos entre Briatore y Rafael Cortés.

El contubernio económico de-

portivo está en marcha; la «movida» no puede estar mejor planeada y sólo cabe esperar. Sin embargo, Gené niega rotundamente que exista algo de eso y, al mismo tiempo, los organismos oficiales le quitan importancia a la «cosa» y califican de casual todo lo que Motor 16 ha logrado hilvanar en Montmeló.

Por el contrario, fuentes fidedignas en el seno de Benetton aseguran la verdad de lo ocurrido y dan por muy posible la entrada de Gené en la escudería italo británica. Paralelamente a todo esto, también Giancarlo Minardi, titular de la escudería que lleva su nombre, está en fase de acercamiento a Gené y, en un momento de debilidad, afirmó que no dudaría en fcharle.



**ALAIN PROST**  
37 Años  
3 Campeonatos del Mundo  
188 Carreras  
25 Pole Position  
47 Victorias  
3.000 Millones al año

**AYRTON SENNA**  
33 Años  
3 Campeonatos del Mundo  
147 Carreras  
61 Pole Position  
38 Victorias  
3.000 Millones al año

ENTRE RECOMENDAR **MOTUL** Y OTROS ACEITES, NO HAY COLOR.

Ahora los precintos de los envases de aceite **MOTUL** son de color, y las combinaciones de colores ¡son regalos para tí!

Pide al vendedor de **MOTUL** la información sobre esta gran acción **MOTUL** CONTIGO, si aún no la tienes.

**MOTUL** contigo

¡EL COLOR DE LOS REGALOS!



- Sueldos de 50.000 Pts. durante un año
- Máquinas de extraer aceite
- Videocámaras PANASONIC
- Monos de trabajo **MOTUL**
- Antenas parabólicas
- Polos **MOTUL**



**MOTUL**



## MONTMELO EN BREVE

◆ Hay rumores, bien fundados, de que la escudería Benetton ha llegado a la primera fase de un posible acuerdo con Renault Sport para equipar a sus monoplazas con los propulsores gales a partir de 1995. Una vez naufragado el proyecto del motor Ford Cosworth de doce cilindros, el equipo de Whitney debe asegurar su futuro, y en la pugna con McLaren, en cuanto a los propietarios RS, Benetton tiene la ventaja de tener el apoyo de ELF, que actualmente les abastece de combustible. Al mismo tiempo, existen indicios de que Ford pueda abandonar su participación directa en la F-1 y confiar la continuación del proyecto a Cosworth.



◆ Esta última edición del Gran Premio de España quedará para siempre en la memoria de Michael Andretti. Desde su incorporación a la F-1, ésta ha sido la primera carrera disputada y terminada, con la ventaja de haberse clasificado en el quinto lugar y haber logrado los dos primeros puntos de su carrera en la F-1. Junto a esto, debido a que Nigel Mansell no tomará parte a las 500 Millas de Indianápolis, cabe la posibilidad de que Andretti le sustituya y no participe en el Gran Premio de Mónaco.

◆ Por primera vez en los cinco Grandes Premios acontecidos en lo que va de temporada, Alain Prost no ha hecho ademán de tenderle la mano a Ayrton Senna en el podio. La ceremonia del champagne se desarrolló dentro de una evidente tirantez e indiferencia entre los dos «grandes» de la F-1. De todos modos, no hay posibilidad de que las cosas entre ambos se pongan peor.

◆ Luca Badoer di Montezemolo, actual presidente de Ferrari, ha hecho lo imposible para retener a Jean Alesi en el

seño de la escudería del Cavallino. Su deseo es que se firme un contrato que asegure la presencia de Alesi hasta 1995, con la oferta de tener el mismo trato que Gerhard Berger; por el contrario, cabe la posibilidad de que Williams fiche al codiciado piloto galo.



◆ Con el fin de reducir los costos y nivelar la competitividad entre los diferentes equipos, parece estar madurando la idea de imponer un nuevo reglamento en cuanto a motores, que limitaría a seis el número de los cilindros y a dos litros y medio la cilindrada máxima a partir de 1996. Unos dicen que es cierto, los más poderosos afirman que son tonterías, pero lo cierto es que se escuchan rumores al respecto con mucha insistencia.

◆ En la tarde del primer día de entrenamientos, llegaron a Montmeló dos motores Ferrari destinados a la sesión de entrenamientos del sábado, dotados de cuatro válvulas por cada cilindro, en lugar de las actuales cinco. Oficialmente se desmintió su existencia y, por razones imposibles de averiguar, no se llegaron a emplear.

ner a punto, aunque todos los componentes se han estudiado en función de un mismo concepto de ensamblaje y funcionamiento. Por esa razón, Prost se equivocó en la puesta a punto durante la primera sesión de clasificación, y sólo 622 milésimas le separaban de Senna. No se puede negar que si el coche de Prost tuviese muchos más elementos electrónicos, ni las suspensiones activas, ni las regulaciones del motor, ni las reacciones del cambio y diferencial, serían mucho más sencillos de ajustar, siempre y cuando funcionarían perfectamente.

Este último es el gran dilema de McLaren, junto a otros. Llegado el momento de estructurar el actual MP4/8, Ron Dennis, aconsejado por Neil Oatley e influenciado por Udo Züker, genio y máquina de TAG, tomó la decisión de emprender el más sofisticado de los caminos de la electrónica para su nuevo monoplaza. De hecho, antes del estreno de dicho coche, Dennis aseguraba que el MP4/8 sería un monoplaza de gran adaptabilidad a cualquier trazado, especialmente fácil de pilotar y con regulaciones extremadamente rápi-

## DEPORTE



### CHAMPÁN Y GLORIA

En el podio Alain Prost se mostró poco animado. En el fondo parecía la continuación de una carrera llevada a cabo con precisión matemática. Los tiempos parciales, abajo, lo demuestran.

Alain PROST			FRA CANON WILLIAMS			WILLIAMS RENAULT		
1 = 1'32.645	10 = 1'25.047	18 = 1'24.243	26 = 1'25.208	34 = 1'23.001	42 = 1'24.176	50 = 1'23.483	58 = 1'25.894	
2 = 1'27.466	11 = 1'24.974	19 = 1'24.937	27 = 1'23.089	35 = 1'24.231	43 = 1'24.700	51 = 1'23.304	59 = 1'26.127	
3 = 1'26.422	12 = 1'25.117	20 = 1'24.624	28 = 1'23.457	36 = 1'23.350	44 = 1'25.172	52 = 1'23.779	60 = 1'26.533	
4 = 1'26.412	13 = 1'25.069	21 = 1'24.870	29 = 1'23.916	37 = 1'23.236	45 = 1'25.263	53 = 1'24.296	61 = 1'25.549	
5 = 1'25.829	14 = 1'24.779	22 = 1'27.186	30 = 1'23.640	38 = 1'22.923	46 = 1'25.641	54 = 1'25.692	62 = 1'25.599	
6 = 1'25.960	15 = 1'26.374	23 = 1'25.354	31 = 1'25.878	39 = 1'23.263	47 = 1'24.796	55 = 1'26.127	63 = 1'27.486	
7 = 1'25.477	16 = 1'25.285	24 = 1'26.427	32 = 1'24.401	40 = 1'23.027	48 = 1'24.983	56 = 1'25.816	64 = 1'23.490	
8 = 1'25.421	17 = 1'25.110	25 = 1'27.300	33 = 1'25.209	41 = 1'24.405	49 = 1'24.223	57 = 1'25.625	65 = 1'30.525	
9 = 1'25.280								



EL ACEITE NACIDO DE LA COMPETICION.

elf  
Lubricantes



**IMPOSIBLE**  
Senna no es inferior a Prost, sino todo lo contrario. Sin embargo, su coche representa el gran límite insuperable.



### PORSCHE SUPERCUP: EL ESPECTACULO

**U**NO de los alicientes del Gran Premio de Fórmula 1 fue la prueba reservada a la Porsche Supercup, copa monomarca que se celebra coincidiendo con el calendario de F-1. En Montmeló la Supercup contaba con dos pilotos invitados de renombre. Por un lado, Jesús Pareja, y por otro Kevin Schwantz, el famosísimo piloto motociclista tejano que, como es lógico, concitó sobre sí todo el interés. Tampoco faltó la presencia de la no menos famosa Brigitte Nielsen, cuyo novio, Mayer, tomaba parte en la prueba.

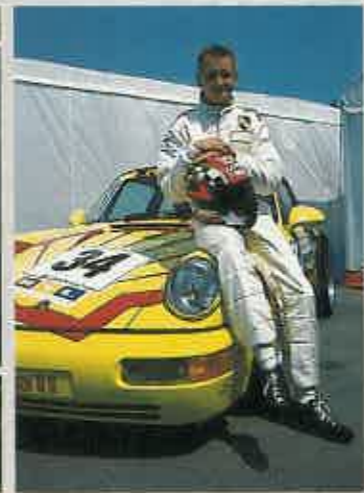
Ésta fue de lo más espectacular, con una lucha en cabeza entre cuatro pilotos que levantó de sus asientos a los espectadores que se habían dado cita en el circuito de Cataluña. Alzen, Heger, Heze-

mans y Oberndorfer dieron motivos para hacer de la Supercup lo más espectacular que se vió en Montmeló. Al final, un fuerte toque de Alzen decidió la carrera a favor de Heger. En cuanto a los invitados, mientras Pareja se imponía en todo momento a un motivadísimo Kevin Schwantz, éste demostró que se encuentra tan cómodo sobre un Porsche como sobre su Suzuki. Sin embargo, la carrera acabó mal para él. Empujado por otro participante, acabó con un fuerte golpe en su coche y con un susto aún mayor. Tanto le gustó la experiencia que piensa repetir. Pareja, con un coche poco puesto a punto acabó noveno y espera poder participar en alguna prueba más, quizás en Norisring y Magny Cours con un coche más evolucionado.

das de practicar: su sueño, se ha convertido en una quimera electrónica, más parecida a una fábrica de problemas que a otra cosa.

Curiosamente, el McLaren MP4/8 y el Williams FW15 tienen muchos puntos en común: la presión hidráulica de las suspensiones activas es de doscientos bar, el aceite hidráulico es un SAE 10, el cambio funciona con ocho bar de presión y se puede regular para que pase directamente desde cualquier marcha a la segunda. Junto a esto, el piloto en plena aceleración puede elegir la selección de las velocidades manualmente, o programar electrónicamente el cambio automático al llegar a tope de vueltas desde primera a sexta.

Respecto al trabajo de los pilotos, el coche de Senna precisa bastantes menos regulaciones manuales durante la carrera, ya que esas funciones están encomendadas a componentes electrónicos. Por el contrario, Prost debe cambiar manualmente la regulación de las suspensiones en relación al desgaste de los neumáticos y a la pérdida de peso por el consumo de los doscientos veinte litros de gasolina. A pesar de eso, Prost recorrió los trescientos cincuenta y cinco kilómetros del Gran Premio en una hora, treinta y dos minutos, veintisiete décimas con seiscientos ochenta y cinco milésimas de segundo, exactamente dieciséis segundos con ochocientos setenta y tres milésimas menos que Senna. Pero lo más desconcertante no fue



DON'T  
CRACK  
UNDER  
PRESSURE

CRONOMETRADOR  
OFICIAL DEL  
CAMPEONATO  
DEL MUNDO DE  
FORMULA 1



**TAGHeuer**  
SWISS MADE SINCE 1860



## LAS DIVINAS PALABRAS

**D**ICHOS y hechos, opiniones contrastadas, contradicciones y afirmaciones de los «príncipes» del Gran Circo.

«Debemos hacer un papel digno en Mónaco, de lo contrario, será inevitable». Con estas palabras secretas y pronunciadas sigilosamente por un alto exponente de Ferrari, se da por descontado que Claudio Lombardi abandonará Ferrari después del Gran Premio monegasco, al cual, habitualmente asiste «l'avvocato» Giovanni Agnelli.

Al preguntar a Rubens Barrichello si era verdad su fichaje por parte de Benetton en sustitución de Riccardo Patrese, dijo: «Qué bonito sería, pero me acabo de enterar».

Sin embargo, hay indicios ciertos de que la marca Arisco, su patrocinador, está dispuesta a pagar tres millones de dólares a Benetton para verle sentado en uno de sus monoplazas. Por otra parte, Barrichello tiene con Jordan un contrato sólo por ocho Grandes Premios y una opción por dos años en la escudería.

Alain Prost, el Profesor, parece haber perdido el miedo a la FISA y en Montmeló desempolvó la lengua de doble filo y afirmó lo siguiente:

«El Williams FW 15 es un coche difícil de conducir, trabajoso es su puesta a punto y sobre todo agotador en el pilotaje».

Si eso es cierto, ¿por qué no se lo cambia a Senna? Con ocasión del Gran Premio de Europa, ya se lo insinuó.



¡Clamoroso, Colin Chapman ha resucitado! No es cierto que se había muerto, ni que se escondía en la selva brasileña; al parecer, estaba en Montmeló.

Según ha publicado un importante y acreditado periódico de la ciudad condal, el insigne fundador de Lotus estaba allí y además explicó el funcionamiento y las ventajas del sistema que Lotus emplea para levantar sus monoplazas.

A veces, las prisas, el cansancio y el agobio periodístico, inducen a errores tan simpáticos e intrascendentes como éste.



**TODO DETALLE**  
Patrick Head discute con el jefe de mecánicos los últimos detalles antes de sacar el coche a la pista.



**NERVIOS Y ESPERANZA**  
Ayrton Senna y Giorgio Ascanelli afinan al máximo la puesta del MP4/8.



el hecho de no haber parado a cambiar los neumáticos, sino que, al terminar la carrera, el estado de sus gomas Goodyear tipo C, iguales a las elegidas por Senna, presentaban un aspecto inverosímil al encontrarse en mejor estado que los de su rival, cambiados en la vuelta sesenta y uno. En resumidas cuentas, la única

ventaja aparente del gran potencial electrónico del MP4/8 fue la excelente velocidad en paso por curva registrado en Kyalami; a partir de entonces, sólo la maestría de Senna sobre pista mojada ha permitido variar la despiadada realidad técnica dirigida por Head.

Según palabras del Profesor, el FW15 es un coche sumamente fatigoso de pilotar; en compensación, la superioridad técnica le permite rodar muy por debajo del límite y con la ventaja de tener el potencial necesario para defenderse de cualquier acoso. Sin embargo, Senna, para situarse entre Michael Schumacher y los dos Williams, debe conducir al máximo de las posibilidades y sin cometer el mínimo error.

En el panorama actual, se puede comprobar que dos equipos con los mismos medios económicos y técnicos no pueden luchar en total igualdad de condiciones por un simple error de concepto, aunque sus pilotos tengan la misma valía. Y en casos como el de Ferrari, se demuestra que la falta de visión de futuro combinada con cierta incompetencia al estructurar el organigrama de la escudería, desaprovecha un inmen-



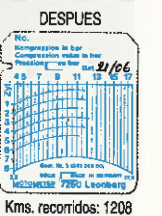
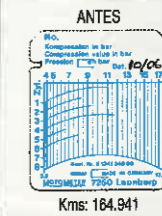
**COMO SIEMPRE**  
Pasado el furor de Hill, el Profesor impuso su ley con precisión desplazada.

**¡USELO CADA 15.000 KMS!**

**métal5**  
UNICO EN ESPAÑA

**CUIDE SU MOTOR  
PREVENGA EL DESGASTE  
Y SAQUE UN  
OPTIMO RENDIMIENTO**

Son partículas ligeras. Permanecen en el aceite flotando sin hundirse hasta que se incrustan (2.500 Km). No retienen ni obturan filtros o conductos de lubricación debido a su dispersión y su talla microscópica (0,5-5 micras de espesor).



METAL 5 es un tratamiento de micropartículas metálicas. Por fricción y presión, se incrusta en rayas, porosidades, holguras del metal, producidas en el interior del motor por rozamiento. Compensa de forma sana el desgaste metálico como PREVENTIVO (después del rodaje-12.000 km) y CURATIVO en motores de alto kilometraje. Apto para motores de gasolina, Diesel, turbo, inyección con o sin catalizador, etc., y en cajas de cambio manuales añadiendo sin más al aceite. Es compatible con todo lubricante. No contiene resinas, plomo, PTFE o teflón. No es ningún aditivo químico. Es un producto metalúrgico. Utilizar una dosis de 50 cl cada 3.000 cm<sup>3</sup> de cilindrada. METAL 5 no crea películas, barnices, lodos, ni residuos de ningún tipo. No existe riesgo por sobredosis ni contraindicaciones.

**VENTAJAS INMEDIATAS**

- Recuperación, equilibrio y mantenimiento de: compresión, estanqueidad, brío, potencia, repris, nervio, suavidad, aceleración, etc...
- Reducciones: sobreconsumo aceite, humos, ruidos, polución, carbonilla.
- Mejoras: arranque, bujías secas, respuesta del motor, ajuste, óptimo consumo de carburante, mejor combustión, subida r.p.m., potencia a plena carga en cuestras, prolonga la vida del motor.

¡IMPORTANTE! FALTA CONCEDERLE PRESENTACIÓN EXCLUSIVA EN ALGUNAS PROVINCIAS. IMPORTADOR Tel: (93) 570 46 95 - Fax: (93) 570 53 92

**métal5**  
LA PROTECCIÓN ACTIVA DEL MOTOR

Pida METAL 5 en su tienda y muestre este anuncio o láminas. Podemos mandárselo contrarrembolsando, gastos de envío gratis. Pídanos GRATUITAMENTE la GUIA METAL 5 (52 págs. sobre MECANICA y sus secretos). Tel. (93) 570 46 95.





**PERFECCIÓN Y DUDAS**  
Mientras la suspensión activa del Williams es sinónimo de perfección, la del McLaren es complicada y deja bastante que desear.



**SUEÑO EFÍMERO**  
Nadle se explicó a qué aspiraba Hill con su huida en las primeras vueltas.

so potencial humano, técnico y económico.

El éxito del Williams FW 15 no sólo se basa en un prolongado estudio de las suspensiones activas, sino también en haber entrado en perfecta simbiosis de proyecto con Renault Sport, que a su vez, gracias a Christian Contzen y Bernard Dudot ha concentrado toda su confianza y esfuerzos en el motor RS de diez cilindros.

Sin lugar a dudas, en la F-1 moderna, por encima del dinero, de geniales ingenieros y de infraestructuras tecnológicas futuristas, impera lo más importante: una mente de ideas claras con visión de futuro. Al respecto, Williams y Head asentaron las bases de Didcot con una previsión y una solidez inusuales. ○

**CLASIFICACIONES**

- |  |   |
|--|---|
| 2. A. Prost (Williams-Renault) 1.17.809        | 0. D. Hill (Williams-Renault) 1.18.346        |
| 8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.19.722            | 5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.20.520     |
| 6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.20.600         | 29. K. Wendlinger (Sauber) 1.21.203           |
| 7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.21.360         | 27. J. Alesi (Ferrari) 1.21.767               |
| 30. J. Letho (Sauber) 1.22.047                 | 12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.22.470          |
| 28. G. Berger (Ferrari) 1.22.655               | 26. M. Brundle (Ligier Renault) 1.22.708      |
| 19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.22.887 | 20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.22.904 |
| 11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.23.026           | 9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.23.086 |
| 14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.23.232      | 25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.23.357      |
| 10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.23.432  | 23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.23.449     |
| 15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.23.464          | 22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.24.268     |
| 3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.24.291       | 4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.24.358    |
| 24. F. Barbazza (Minardi Ford) 1.24.399        |   |

**CLASIFICACION FINAL**

1. A. Prost (Williams-Renault) 1h: 32m.27s.687. 2. A. Senna (McLaren Ford) a 16.873. 3. M. Schumacher (Benetton Ford) a 27.125. 4. R. Patrese (Benetton Ford) a 1 vuelta. 5. M. Andretti (McLaren Ford) a 1 vuelta. 6. G. Berger (Ferrari) a 2 vueltas. 7. M. Brundle (Ligier Renault) a 2 vueltas. 8. C. Fittipaldi (Minardi Ford) a 2 vueltas. 9. E. Comas (Larrousse Lamborghini) a 2 vueltas. 10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) a 2 vueltas. 11. T. Boutsen (Jordan Hart) a 3 vueltas. 12. R. Barrichello (Jordan Hart) a 3 vueltas. 13. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) a 3 vueltas. 14. A. Zanardi (Lotus Ford) a 5 vueltas.

**VUELTA RAPIDA:**

M. Schumacher (Benetton Ford), vuelta 61 en 1.20.989 a una media de 211,006 Km/h.

**ABANDONOS:**

J. Letho (motor). L. Badoer (motor). K. Wendlinger (bomba gasolina). A. de Cesaris (descalificado). D. Hill (motor). J. Alesi (motor). F. Barbazza (accidente). P. Alliot (accidente). M. Brundle (accidente). U. Katayama (accidente). J. Herbert (suspensiones).

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1. A. Prost, 34 puntos. 2. A. Senna, 32 puntos. 3. M. Schumacher, 14 puntos. 4. D. Hill, 12 puntos. 5. M. Brundle, 6 puntos. 6. J. Herbert, 6 puntos. 7. J. Letho y R. Patrese, 5 puntos. 9. M. Brundle, 4 puntos. 10. C. Fittipaldi, 3 puntos. 11. P. Alliot y M. Andretti, 2 puntos.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS**

1. Williams-Renault, 36 puntos. 2. McLaren-Ford, 34 puntos. 3. Benetton Ford, 19 puntos. 4. Ligier Renault, 10 puntos. 5. Lotus Ford, 7 puntos. 6. Sauber, 5 puntos. 7. Minardi Ford, 5 puntos.



**EL CATALOGO CON MAS PRESTACIONES.**



**( SIN INTERMEDIARIOS )**

Esto es lo que de verdad necesitas para elegir coche. Todas las marcas del mercado, el equipamiento hasta el mínimo detalle y los precios que lo incluyen todo... En el Catálogo 93 de Motor 16 tienes más de 300 modelos examinados a fondo. Con los pros y los contras, sin intermediarios. Tú decides.



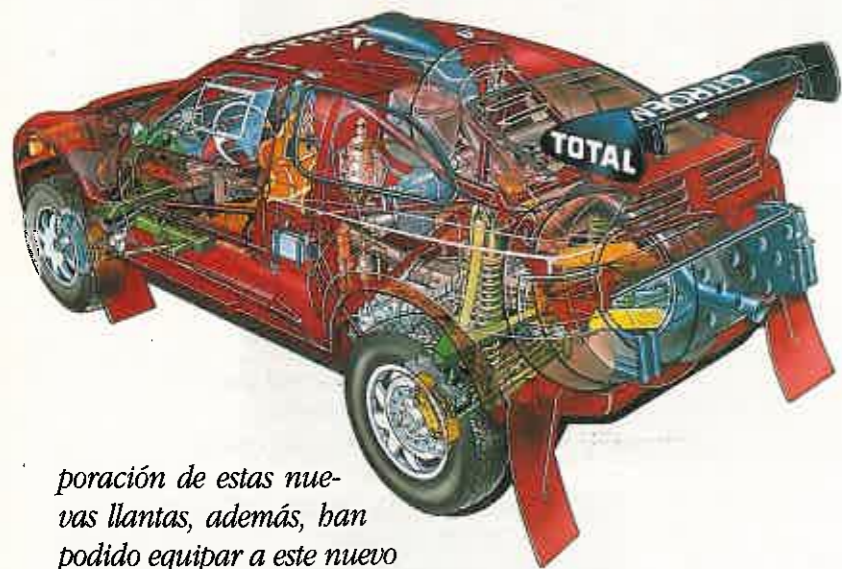
Conduzca con ventaja.



## Un arma de calibre largo

**CITROËN**, que en los últimos años ha sido el equipo dominador de los grandes raids, ha visto cómo en las últimas pruebas eran superados por Mitsubishi. El equipo japonés, con unos medios económicos similares o superiores a los de los franceses, ha conseguido un equipo muy fuerte y con unos coches muy competitivos se han impuesto en las últimas carreras. En Citroën, para intentar frenar el potencial de Mitsubishi, en la próxima carrera, el Rallye del Atlas, que se disputa en Marruecos del 20 al 28 de este mismo mes de mayo, contarán con un nuevo vehículo, un coche que promete ser un arma letal: el ZX Rallye Raid Evolution. Un modelo que en las pruebas realizadas en el norte de África ha demostrado un enorme potencial y posibilidades.

Comparado con su predecesor a simple vista es muy diferente. Es mucho más ancho y alto, además de tener unas nuevas tomas de aire. El ancho de vía, para dotarle de una mejor estabilidad lo han ensanchado notablemente, también ahora con la adopción de unas llantas de 18 pulgadas la altura es superior. Con la incor-



poración de estas nuevas llantas, además, han podido equipar a este nuevo

ZX con unos frenos más grandes. Las suspensiones también son nuevas, inspiradas en los monoplazas de Fórmula 1. Por lo que se refiere al motor no hay cambios significativos y sigue contando con 330 caballos.

Para el Rallye del Atlas, la marca francesa ha inscrito tres de estos nuevos coches, confiados a Pierre Lartigue, Hubert Auriol y Timo Salonen. Alain Ambrosino seguirá cumpliendo su misión de asistencia rápida y lo hará con un ZX Rallye Raid. Un potente equipo que se tendrá que ver las caras con Mitsubishi, que para la ocasión estrena también un nuevo vehículo, según ellos también más competitivo que su predecesor. Por lo tanto se prevé una carrera apasionante, que además cuenta con el aliciente de disputarse una etapa en España: Gandía-Almería el 21 de mayo.

A TODO GAS

## GARRIGA EN EL PODIO

**S**i Garriga, en la primera carrera de Superbikes, defraudó con una modesta actuación por su total falta de adaptación a su **Ducati 888** de cuatro tiempos, en la última carrera en Hockenheim, demostró un buen nivel y estuvo luchando por la victoria. En la primera manga, tras arrancar desde posiciones retrasadas, pronto ocupó los primeros puestos, para poco después pasar a encabezar la carrera. La suerte no le acompañó y cuando marchaba líder tuvo que abandonar por rotura. Esta manga la ganó **Falappa**. En la segunda manga, desde el final de la parrilla, con la conducción tan espectacular que caracteriza a Garriga, remontó hasta que llegó a la cabeza. Tras adelantar a Aaron Slight (Kawasaki), Fabrizio Pirovano (Yamaha) y Giancarlo Falappa, que luchaban por la segunda posición, se fue a la caza de **Scott Russell**, que gracias al tapón de su compañero de equipo, Slight, marchaba en solitario. Al final, Garriga no pudo alcanzar al líder, finalizando en segunda posición.

## UN PRINCIPIO MUY MOVIDO

**E**l Campeonato Internacional de **Fórmula 3000**, ha comenzado manteniendo la competitividad que lo caracteriza. Hasta ahora se han disputado dos carreras, con vencedores distintos. En la primera, disputada en Donington, el triunfador fue **Olivier Beretta** (en la foto), que sin dar opción, se apuntó una rotunda victoria. En la segunda, celebrada también en Inglaterra, en Silverstone, el vencedor fue **Gil de Ferrán**. Por lo que respecta a los intereses españoles en esta categoría, Gené sigue trabajando para conseguir el presupuesto que le permita volver a la especialidad en condiciones de realizar un buen papel.



## VILARIÑO SEGUNDO EN PORTUGAL

**L**a segunda prueba del Campeonato Europeo de Montaña se disputó en Portugal, la **Subida a Falperra**. Una prueba que habitualmente se le suele dar muy bien a Andrés Vilariño, pero que en esta ocasión no pudo doblegar al alemán **Rudger Fuastmann**, debiéndose conformar con la segunda posición. Un resultado que permite al piloto alemán empatar al español en la clasificación general. La tercera plaza

del podio la completó el también español **«Pancho» Egozcue**. Este último, con un presupuesto muy mer-mado, tiene muy difícil su permanencia en el Europeo.

Quien no tuvo su día fue **Luis Martínez**, que se salió en una de las curvas más peligrosas del trazado y tuvo que ser evacuado en helicóptero al hospital de Sao Joao, donde se le apreciaron lesiones de carácter leve en las piernas y pecho.



B O X E S



♦ **UN RALLYE SOLAR**  
Los días 10 y 11 de julio se disputará en la localidad tarraconense de Anetllá de Mar el primer rallye internacional de vehículos electro-entares en España. Esta curiosa prueba la organiza la Asociación de Estudios Geobiológicos (AEG), sin ánimo de lucro, que se dedica a la investigación de energías renovables. La prueba consistirá en una excursión al Parque Natural Delta del Ebro y recorridos urbanos. Aún siguen abiertas las inscripciones para esta prueba, los interesados pueden dirigirse a Josep Viver al teléfono: (93) 210 83 09.

## PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



### LA ESCUELA ELF-RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA TE PROPONE:

#### UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaza de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

#### ¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA-1?

La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf'94, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1.994 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Ésta es tu oportunidad. Aprovéchala.

Cursos a partir de 100.000 - ptas. Para más información llama al teléfono 221 00 64



ESCUELA ELF RENAULT  
DEL CIRCUIT DE CATALUNYA





♦ **SERDÁ SIGUE EN ACTIVO**  
Juan Serdá disputará un año más la Fórmula 3 inglesa. Lo hará en el equipo Techspeed Racing. Serdá competirá con un Reynard-Volkswagen de la Clase B; tiene previsto realizar diez carreras y cuenta con el apoyo de Triflexi, Gin Gira, B&B Ray y A.T.B.

♦ **ORIOI SERVÍ GANA EN FRANCIA**  
El hijo de Serdá, el joven Orioi, no podía haber conservado mejor su andadura en el Campeonato de Fórmula Renault-Elf Campus. En su primera carrera, en Nogaro, logró la victoria. Este certamen tiene una reglamentación particular. Cada prueba se disputa a dos mangas, en las que se sortean las parrillas de salida, y una final. En la primera manga, Serví, al que le correspondió el puesto cuarto de la parrilla, finalizó en tercera posición. En la segunda partió desde el puesto decaimotavo y finalizó séptimo. En la final, Orioi Serví ocupó la tercera posición de la parrilla. Tras ponerse el semáforo verde, se originó una lucha por la victoria, en la que Serví se llevó la mejor parte cruzando la meta en primera posición.



♦ **FÓRMULA OPEL LOTUS**  
Tras la carrera puntuable para el Campeonato de Fórmula Opel Lotus en Montmeló, la clasificación está encabezada por el danés Magnussen con 86 puntos. La segunda posición es para el italiano Ghislini con 82 y la tercera para el inglés Morelli con 80. Un escaso margen entre ellos, lo que da idea de lo competitivo de este certamen.

♦ **PIQUET VUELVE A ESCENA**  
Nelson Piquet reaparecerá en competición con motivo de las 500 Millas de Indianápolis, la misma prueba que le apartó de las pistas tras sufrir un grave accidente durante los entrenamientos. Piquet, tras estar un año en paro y decir que no volvería nunca a las carreras, no ha podido con el gasolio.



## MOTORISTAS EN LA FORMULA 1

EN el Gran Premio de España de Fórmula 1 la presencia de los motoristas de élite fue notable. Carlos Cardús se paseó varios días por el paddock luciendo su «Run for Freedom»; Alex Barros, el héroe de Jerez, pudo hacer lo propio con los colores de Lucky Strike merced a utilizar un pase de su compatriota Ayrton Senna. Éste y el equipo McLaren tuvieron varios visitantes de excepción. Por un lado el Team Roberts al completo con Rainey, Roberts padre e hijo y el actual probador, Mamola; y por otro el Marlboro Honda Pons. Sito, siempre muy atento, no desaprove-

chó la ocasión para echar una mirada a los ordenadores y pudo comprobar que la Honda de Crivillé llega más veloz a final de recta que el McLaren: 309 contra 301. En cambio, en las aceleraciones y pasos de curva, la moto pierde su ventaja...

Volante en ristre estuvo Kevin Schwantz. Éste, invitado en la Copa Porsche, tuvo un lucido papel -muy especialmente con una arrancada fulgurante que dejó atónito al personal- hasta que no pudo impedir que un contrincante con problemas le entrara por la puerta y le obligara al abandono.

## SABAH-MALASIA 93, CAMEL TROPHY

UNAS intensas lluvias han recibido a los participantes del Camel Trophy en su decimocuarta edición que se está celebrando en la isla de Borneo. Las primeras pruebas especiales han deparado al equipo español, compuesto por Sergio Valle y Alvaro Bultó, una de cal y una de arena. Su excelente preparación les llevó en la primera prueba especial a situarse en primera posición. Sin embargo, una inoportuna avería en el cable del

embrague, durante una prueba de habilidad, les ha relegado a la octava posición, por el momento. Desde el comienzo de esta aventura las dificultades se han incrementado con las lluvias que han provocado la desaparición de caminos, hasta el punto de que el primer día tan sólo se pudieron recorrer 120 kilómetros en ocho horas. Por delante quedan 15 días de intenso trabajo en los que tendrán que recorrer 1.500 kilómetros.



## JEAN TODD DIRECTOR DE FERRARI

TRAS la decisión definitiva de Peugeot de no entrar en Fórmula 1, la marca del león, cesaba prácticamente su actividad deportiva, por lo que el responsable de Peugeot Sport, Jean Todd, hombre de acción donde los haya, decidió buscar nuevos retos, con la mente puesta en el Mundial de Fórmula 1.

Todd ha sido campeón del Mundo de Rallyes, ha vencido todos los grandes raids africanos, incluido el París-Dakar y se ha proclamado también campeón del Mundo de Sport Prototipos, un envidiable palmarés que quiere completar en la F-1. Para ello se ha hecho un hueco en Ferrari, que en estos momentos atraviesa una importante crisis. Jean Todd será el nuevo Director de Actividades Deportivas de la mítica marca y se encargará de controlar el desarrollo de los nuevos motores y coches, en busca de la competitividad perdida, este cargo lo ocupará a primeros de julio. En Peugeot cesa su colaboración el próximo día 30 de junio, hasta entonces se encargará de la participación de los Sport Prototipos de la marca francesa en las 24 Horas de Le Mans, como del resto de actividades tanto de Peugeot como de Citroën.



♦ **CLUB LAND ROVER**  
Tras dos años de paréntesis, el Club Land Rover, de la mano de Manuel Andujar y Javier Serrano, vuelve a la actividad. Dos hombres de sobrada experiencia, que se encargarán de organizar las actividades de este club. Tienen preparadas varias rutas y ampliarán su trabajo con cursos de conducción, concentración de productos, además de otras demandas por parte de Rover España y sus concesionarios Land Rover. Los interesados en contactar con este club pueden hacerlo llamando al teléfono: (91) 533 32 96.

Cada mañana el Sr. Sáez sufre curiosas transformaciones. Apenas arranca su coche, visita su club privado, de allí va a la ópera y, para poder preparar el trabajo del día, recibe energía de un concierto de rock al aire libre.

Todo ello, lo hace el Sr. Sáez sin dejar ni una sola vez su coche, porque lo ha equipado con el nuevo DSP α 5000 P, Procesador de Sonido Fujitsu Ten.

Con sólo pulsar un botón, su coche se transforma, según sus deseos, en un estadio, una sala de conciertos, un club de jazz, o incluso, en una catedral.

Porque el procesador de sonido DSP α 5000 P de Fujitsu Ten realiza 10 millones de operaciones aritméticas por segundo para llegar a reproducir las características del sonido elegido.

El hecho de utilizar el primer chip del mundo de 24-bits DSP-LSI en formato de punto flotante, enfatiza el liderazgo de Fujitsu Ten en sistemas de audio para coches con tecnología punta.

Todo ello puede confirmárselo el Sr. Sáez... o bien, si quiere más información, contacte con Fujitsu Ten.



El Sr. Sáez se dirige a su trabajo.



FUJITSU TEN



## La generación del Scalextric

**H**ACE unos días me llegó una mala noticia, una de tantas. Un buen amigo, con el cual comparto algunas curiosas aficiones, me anunció que la fábrica de **Scalextric** había cerrado sus puertas. La noticia me estremeció como si se hubiese hundido uno de los pilares que soportó mi infancia. «No puede ser», respondí. «Con qué van a jugar los niños a partir de ahora». Esta respuesta puso en evidencia mi total desconocimiento de los hábitos y costumbres de los niños de hoy en día. La bicicleta, el balón y, por qué no, el **Scalextric** han dejado paso a la videoconsola, los transformers y la televisión en grandes dosis. Sin duda, la gran mayoría de niños no echarán en falta para nada el fenecido **Scalextric**, el cual será contemplado como un artificio de otra época.

Yo sigo conservando como oro en paño aquel juguete que un seis de enero apareció junto a mis zapatos y cuya utilización respondía a una liturgia muy especial.

En primer lugar había que conseguir el permiso materno para disponer durante una tarde de la estancia más grande de la casa, casi siempre el salón. Una vez concedido el permiso de la autoridad competente se daba aviso a toda la pandilla, que se apresuraba a preparar sus coches y a traer las pistas. El anfitrión tenía que preparar unas buenas dosis de Coca Cola y patatas fritas. A primera hora de la tarde se iniciaban las discusiones sobre el tipo de trazado que recorrería el salón. Después de varios intentos, y dado el talante democrático de la reunión, se impo-

nía el criterio del que más pistas aportaba o, en su defecto, del dueño de la casa. A continuación se iniciaba el penoso proceso de conseguir que los coches rodasen con cierta fluidez en todos los puntos del circuito. Este era el capítulo que más Coca Cola consumía. Por fin, cuando ya la tarde casi había dejado de serlo estaba todo a punto. **Coches y pistas.** Las diferentes modalidades de competición se sucedían. Cada uno hacía los experimentos más extraordinarios para conseguir ganar al adversario. «Oye, voy a montar las ruedas del Porsche en el «seiscientos» para ver cómo va». Finalmente, sin vencedores ni vencidos, por orden gubernativa se disolvía la reunión y cada uno se volvía a su casa después de una tarde fenomenal.

Sin duda voy a pecar de nostálgico, pero esas tardes, al margen de la pasión que un servidor siente por todo lo que tenga ruedas, resultaban mucho más productivas que las largas horas que ahora se pasa un chaval desintegrando tortugas ninja o recorriendo todas las galaxias desde una pantalla de videojuego. Posiblemente al **Scalextric** lo haya matado el videojuego, pero lo más grave es que los niños de ahora cada vez juegan menos en compañía. Posiblemente, en un futuro, veremos desaparecer cosas tales como el **Monopoly** y, exagerando, los balones, porque cada chaval estará en su casa ante su pantalla sin relacionarse con otros. Yo, por mi parte, he salido a comprarme los coches de **Scalextric** que me faltan antes que desaparezcan del todo.

Victor Piccione



A LO MEJOR,  
COMO LLEVAMOS  
GASOLINA SIN PLOMO  
NO NOS HUNDIMOS



Tu An Bales T

TODOS LOS DOMINGOS, A LAS 17,00

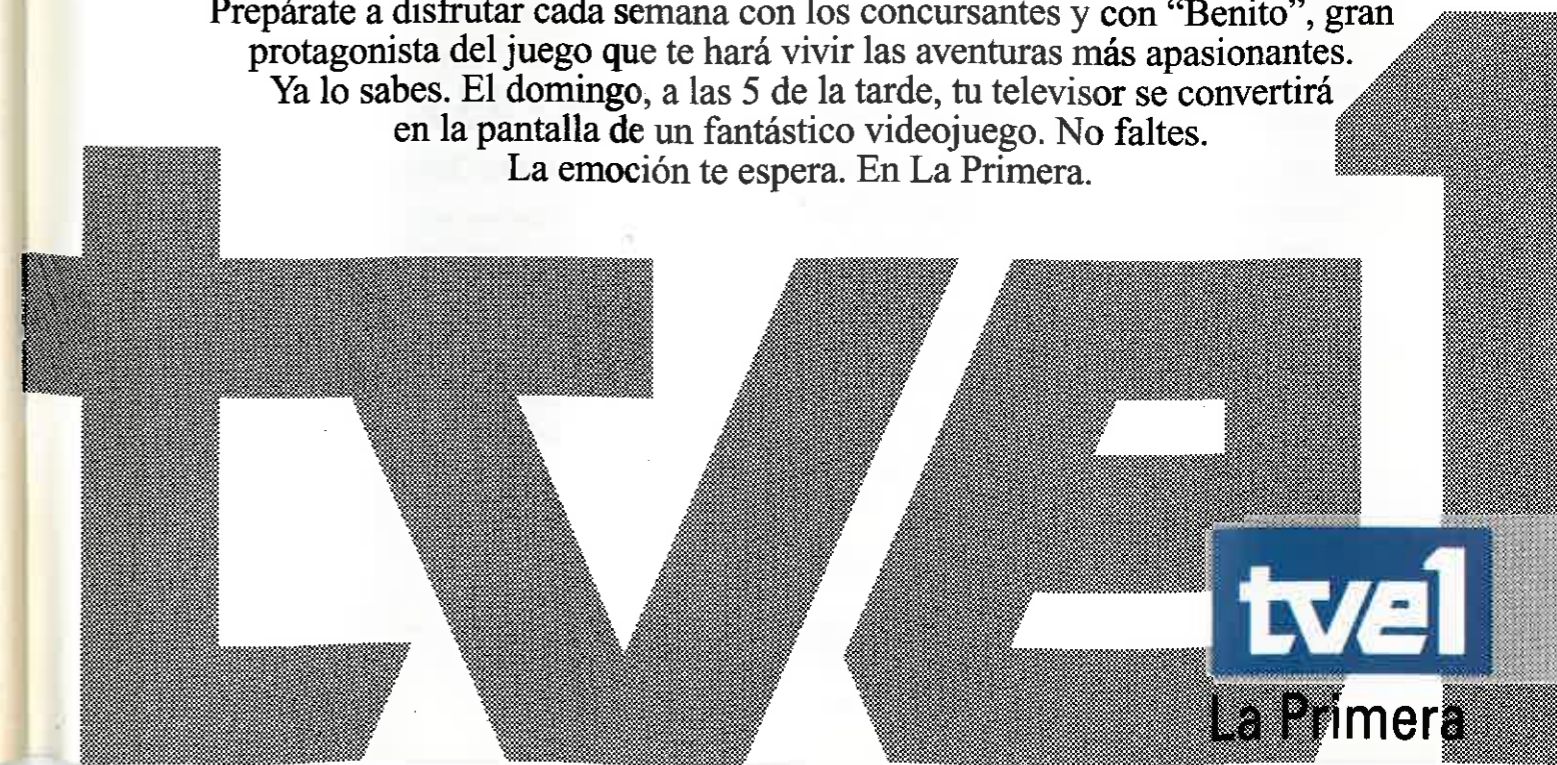


Un nuevo programa dedicado al mundo de los videojuegos que presentará el marchoso **Benjamín Barrington**.

Prepárate a disfrutar cada semana con los concursantes y con "Benito", gran protagonista del juego que te hará vivir las aventuras más apasionantes.

Ya lo sabes. El domingo, a las 5 de la tarde, tu televisor se convertirá en la pantalla de un fantástico videojuego. No faltes.

La emoción te espera. En La Primera.





EN CITROËN

*Su coche usado,  
con garantía europea  
por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.  
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

Garantía Europea  
hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.



SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

18 de mayo 1993 • Núm. 500 • 350 ptas.

ESPECIAL NÚMERO

# 500

24 HORAS

# GTI

PRUEBA COMPARATIVA DE TODOS LOS 16 VÁLVULAS

NOVEDADES  
**SALON DE BARCELONA**

