

Coleccionable  
**DOSSIER**  
AMERICANOS

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

5 de octubre 1993 • Num. 520 • 350 plas.

## *Doble Prueba* **NOVEDADES DE SUECIA**

**VOLVO 850 T5**



**SAAB 900 S**



**PRUEBA DE FIABILIDAD**

**30.000 KMS. CON EL PEUGEOT 306**





## NUEVA GAMA BMW TURBODIESEL.



Nuevo 325tds y 325td.



Nuevo 525td y 525tds.



525tds Touring y 525td Touring.

## LO QUE USTED PODIA ESPERAR DE BMW. LO QUE JAMAS CREERIA DE UN DIESEL.

La mejor demostración de la plenitud tecnológica de una marca es poder mantener el máximo nivel en todo lo que desarrolla.

Hoy, la evolución de BMW en diesel alcanza tal dimensión que en esta Nueva Gama encontrará nuestra más brillante tecnología. Seis modelos turboalimentados que confirman la plenitud en diesel.

Dos en la Serie 3, que presenta el **Nuevo 325tds**, con intercooler, como el diesel más rápido del mundo.

Cuatro en la Serie 5, que presenta el **Nuevo 525td**, además de las versiones Touring.

Una Nueva Gama para disfrutar de todo lo que desea de un BMW con lo que nunca podría imaginar de un diesel. Lo máximo en prestaciones, confort y economía con una total ausencia de ruidos y una fiabilidad a prueba de años.

Algo que sólo BMW puede ofrecer.

### La Seguridad Integral BMW.

**Automóviles más seguros**, con sistemas para la prevención de accidentes, de protección cuando el accidente es inevitable e, incluso, de protección a terceros.

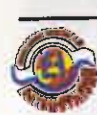
**Carreteras más seguras**: BMW colabora en la creación de sistemas de información en ruta al conductor, de señalización interactiva en autovías y en la gestión coordinada del tráfico en las ciudades.

**Conductas más seguras**: BMW desarrolla programas de educación vial en colegios, así como escuelas para el perfeccionamiento de la conducción.



## Apuesta de futuro

**P**OCAS veces el que esto escribo, y no creo que muchas personas más puedan contar lo mismo, ha tenido la oportunidad de estar al lado de un elenco de pilotos de circuito españoles con tal proyección de futuro. Nada menos que seis, en cuatro escalones diferentes de nuestro deporte, estaban en el circuito inglés de **Donington**, cuna de los mejores especialistas mundiales de la historia del automovilismo. La **Federación Española** ha tenido, y tiene, mucho que ver en que esto haya sido posible. Tres iniciativas: **Ofensiva Uno**, **Ofensiva Dos** y **Racing for Spain**, han hecho posible el milagro de crear pilotos desde la base mediante una filosofía de **Formación y Promoción** que ya está dando sus frutos. De los seis pilotos a los que aludimos uno, **Jordi Gené**, está a las puertas de la **Fórmula 1** y, de momento, es piloto probador del equipo Benetton, nada menos. Por debajo de él, **Pedro Martínez de la Rosa** está sorprendiendo



### Racing for Spain

por sus prestaciones en su primer año en la **Fórmula 3 Británica**, la más competida del mundo desde siempre. El tercero, **Iván Arias**, es campeón de la **Fórmula Renault** inglesa y se encuentra a un paso de ser subcampeón europeo de esa especialidad, y sus tres compañeros, **Javier Díaz**, **Angel Burgueño** y **David Bosch**, han demostrado con sus resultados estar en disposición de coger, con las máximas garantías de éxito, el difícil relevo dejado por los que ya pasean nuestra bandera por los circuitos europeos.

Es la primera vez en la historia de nuestro deporte que una iniciativa de tal envergadura se lleva a cabo, es una auténtica **apuesta de futuro** que pronto, antes de que podamos darnos cuenta, llevará pilotos españoles a la **Fórmula 1**, con posibilidades reales de triunfo, pero para ello la labor federativa deberá contar con las ayudas precisas, de la Administración y de los patrocinadores. Sin ella, esa apuesta de futuro se quedará, una vez más, en un mero intento. Apuesta de futuro, al mismo tiempo, se abre nuevamente en **Motor 16**, cuyo nuevo impulso correrá paralelo al de nuestros jóvenes pilotos.

**Manuel Doménech**

PUNTO DE MIRADA



### ANGEL CARCHENILLA DIRECTOR DE MOTOR 16

**E**L presidente de Grupo 16, Juan Tomás de Salas, ha nombrado director de Motor 16 a **Angel Carchenilla**, director adjunto de Cambio 16 desde 1989. Anteriormente, como fundador de la revista que ahora dirige, había sido director de Arte y Fotografía.

Angel Carchenilla inició su andadura profesional en 1968 en la Agencia Fotopress, delegada en España de Life y Paris Match. Posteriormente, formó parte de las redacciones de Blanco y Negro, Lui, Libera, El Musical, La Codorniz y en el programa «Gente» de TVE. En 1973 ingresó en el diario ABC donde, tras una larga experiencia como enviado especial, es nombrado redactor jefe de la **Sección Gráfica**.

Su experiencia profesional se completa con la publicación de varios libros, «El Románico en España», «Las Casas Reales» y «Contorno de una Autopista».

Como recompensa a su intensa labor, cuenta, entre otros muchos, con el **Premio Nacional de Información Gráfica** (1979) y el **Premio Nacional de Periodismo** (1980).

Con la incorporación de Ángel Carchenilla, **Motor 16**, que en los próximos meses cumplirá su décimo aniversario, iniciará una nueva etapa para consolidar su liderazgo como la publicación más periodística y atractiva del mundo del motor. El nuevo director de Motor 16 tiene como objetivo principal la renovación y fortalecimiento de la revista, que se ha mantenido como pionera de su sector durante una década.

Ángel Carchenilla, que ha dedicado sus mejores esfuerzos durante tantos años en esta casa, compatibilizará este trabajo con el de director de Publicaciones del Grupo



### NISSAN DE MODA

**L**A alta costura y el diseño del automóvil no están reñidos y así pues, para demostrarlo una vez más, en esta ocasión han sido **Nissan** y **Joaquín Verdú** quienes han iniciado una colaboración. El primer paso ha sido con ocasión del «Salón Mujer Gaudí» que recientemente se

ha celebrado en Barcelona. Los espectadores no admiraron solamente a las bellas **Judith Mascó** o **Verónica Blume** luciendo los ropajes diseñados por Verdú, sino que, junto a ellas, las líneas redondeadas y suaves del Nissan Micra ponían su contrapunto de belleza mecánica.



S E M A F O R O S



**Nunca tan pocos bicieron tanto por tantos.** Parfraseando a Winston Churchill, podríamos hablar de los pocos y escasos imbéciles, que molestando a los ciudadanos madrileños, echaron por tierra el espíritu de los buenos moteros. Durante el fin de semana del Gran Premio, se cursaron 60 denuncias y esos pocos gamberros colapsaron el paseo de la **Castellana**. Su postura incívica contrasta aún más por el ejemplar comportamiento de las decenas de miles de asistentes a la carrera, que se contentaron con asistir al espectáculo y aplaudir a sus pilotos favoritos.



**La iniciativa de Renault** de abrir un centro del automóvil en Madrid, nos parece una de las ideas más acertadas de los últimos años. Por si fuera poco, otras ciudades españolas van a abrir pronto locales parecidos. En una época durísima para los fabricantes, con ventas por los suelos, es reconfortante comprobar cómo la imaginación aún tiene un hueco en las estrategias comerciales. Ya está bien de descuentos y ofertas promocionales. Los compradores de automóviles aún necesitan ilusión para decidirse y eso es precisamente lo que se ofrece desde la marca del rombo. Ojalá que sea, además, un éxito.

## LONDRES

Ian Adcock

► **NUEVA PLANTA MERCEDES**  
Mercedes-Benz está considerando al Reino Unido como posible localización, por tener un fuerte mercado de componentes, para su nueva planta de producción de coches pequeños donde se construirán 250.000 turismos al año. Otros países barajados son Francia y la República Checa. Mercedes revelará también a finales de septiembre la localización de su nueva planta en Estados Unidos, que producirá 40.000 4x4 al año, y la propuesta para lanzar en 1995 su monovolumen, de cuya producción se encargará la fábrica de Mercedes en España.

► **POSIBLE ACUERDO**  
 Rover planea desarrollar unos nuevos motores 2,3 y 2,3 litros V6 basados en sus parientes de la serie K. Para ello, la compañía británica podría sellar un acuerdo con Kia para



## TURIN

Giancarlo Perini

► **COCHES ELÉCTRICOS**  
 Parece confirmarse que el mercado italiano no se adapta a los coches eléctricos. Según las últimas estadísticas de ventas publicadas, tan sólo se han vendido 19 coches eléctricos, Panda Eléctrica y Uno Eléctrica, durante lo que va de año. De acuerdo con las mismas fuentes, en 1992 se vendieron 17.000 coches de 130 kw o más, que representan el 0,74 por ciento de las ventas.

► **NUEVA DISEÑADORA EN FIAT**  
 La especialista en color y decoración, Sally Wilson, ha dejado recientemente los estudios de Ford Ginebra en Turín para entrar en el equipo de diseño de Fiat. La británica, comenzó su carrera profesional con PSA y Citroën y en 1988

importar 100.000 motores de Corea destinados al nuevo proyecto «G-Car».

► **JAGUAR EN USA**  
 Jaguar ha confirmado que el nuevo XJ200 será construido en EEUU y no en Gran Bretaña. La razón es que se piensan fabricar para 1998, 29.000 coches, de los cuales 14.000 - dos veces las previsiones para el Reino Unido - serán destinados al mercado estadounidense. Otra razón que argumentan es que se han obtenido dieciséis millones de libras del alquiler de 500 XJ6 a través de Budget.

pasó a Ford. Ha sido la responsable de elegir los materiales y colores del interior y exterior de coches de salón como los Via, Zig, Zag, Be-Bop, Connecta, Soeka, Focus y más recientemente el Lagonda Vignale de Aston Martin, presentado en la muestra de Ginebra.

► **FIAT EN POLONIA**  
 Cinco días después de que el pueblo polaco diera la victoria al partido comunista, Fiat firmó, con tres compañías polacas, los últimos documentos para formalizar los acuerdos con el grupo FSM. Los máximos responsables de Fiat aseguran que los cambios políticos no afectarán a la planta de producción que tienen en este país.



## LOS RENAULT 19 MÁS SEGUROS

Las versiones de 16 válvulas del Renault 19 van a incorporar, desde la próxima semana, una serie de elementos de seguridad nuevos: **ABS y airbag**, que se incorporan a los ya utilizados, como el pretensor de los cinturones de seguridad o las barras protectoras laterales.

El **airbag** instalado para el conductor es del tipo europeo (33 litros de capacidad, la mitad que el modelo americano), con un llenado bastante menos agresivo y un deshinchado más rápido, para ofrecer una mejor visión de la carretera, evitando el entorpecimiento de las maniobras que deban realizarse para la evasión, una vez que se ha protegido al conductor tras el impacto.

Estos dos elementos, **airbag y ABS**, constituyen **equipo de serie** en los modelos de 16 válvulas y son opcionales para las versiones restantes.



## GARANTÍA PEUGEOT

Bajo la denominación **Peugeot Assistance**, Peugeot España inauguró en el mes de septiembre un nuevo servicio de prestaciones complementarias a su actual garantía de un año. Todos los vehículos de la marca, en caso

de avería, podrán ser reparados, en el lugar donde han quedado inmovilizados, con **una sola llamada**. Si no ha sido posible la reparación, Peugeot Assistance, prevé, además del remolque del coche averiado, la prestación de un vehículo similar durante el tiempo de la reparación, alojamiento de los beneficiarios en un hotel o el desplazamiento del usuario a su domicilio en tren o avión. Esta garantía funciona en todos los países de la Comunidad Económica y en Austria, Finlandia, Noruega, Suecia y Suiza, durante las **veinticuatro horas** del día. El usuario puede llamar al número gratuito 900-44 24 24 o al (34-1) 594 08 00 si lo hace desde el extranjero.



## GOLPE A PININFARINA

**GIORGETTO Giugiaro**, de Italdesign, está trabajando en el diseño del coche que sustituirá al Ferrari 348. No se sabe si el encargo proviene de la cúpula de Fiat o si es una iniciativa de Luca Cordero, lo cierto es que la decisión está levantando grandes revuelos entre las compañías diseñadoras, ya que Ferrari tenía desde hace años un acuerdo sellado con Pininfarina.

Este último ha mantenido continuamente una lucha con otras empresas de diseño, como I.D.E.A. Institute o Zagato, por el encargo en exclusiva del diseño de los Ferrari. Pero ahora, se ha abierto una brecha en la prestigiosa compañía. Giugiaro diseñará el exterior del nuevo coche e I.D.E.A. Institute hará lo propio con los interiores de los modelos de la próxima generación.

► **SEGURIDAD VIAL ADA**  
 La entidad ADA de Seguridad Vial inició el ciclo de conferencias 93 con la intervención de Josep Lluís Padragosa, director del Instituto Catalán de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña, que habló sobre la gestión de la Seguridad Vial Española en los próximos años. Durante el encuentro se tocaron distintos temas relacionados con la materia, sistemas implantados y utilizados en los países europeos, nuevos mecanismos y la situación española en temas de Seguridad.

► **EUROPCAR CON MERCEDES**  
 Para hacer realidad el sueño de muchos europeos, que consideran los Mercedes como automóviles ideales, la compañía de alquiler de coches Europcar ha incorporado a su flota esta marca. Alquilar un Mercedes es ahora posible en 30 ciudades de Europa. En



España está disponible en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla, a unos precios muy competitivos en el sector.

► **JAPÓN RECORTA COSTES**  
 Las empresas automovilísticas japonesas, como la mayoría de las del país, se ven obligadas a reducir sus costes de ventas debido a la crisis internacional y a la subida del yen respecto al dólar. Toyota planea rebajar en 100 billones de yena sus presupuestos sobre costes, medida que provocará el despido de unos cientos de trabajadores. Honda, por su parte, sufre una tremenda caída de ventas nacionales que forzará a la compañía a prescindir de 3.000 trabajadores.

## SE ADELANTA EL CÓRDOBA

Las dificultades financieras por las que atraviesa Seat en estos momentos han obligado a la compañía a recortar el presupuesto para el lanzamiento de su nuevo modelo **Córdoba en Alemania**. Con el fin de amortiguar el impacto presupuestario, los responsables comerciales de la firma, han decidido adelantar la fecha de presentación, prevista para noviembre, en un mes. Así, el grueso de la promoción no coincidirá con la campaña de Navidad. A pesar de ello, la campaña publicitaria será mucho

más reducida que en anteriores lanzamientos. Según fuentes cercanas a la empresa, el **Córdoba**, no aparecerá en España antes de que termine el año.



## MÁS PEGASO QUE NUNCA

El Pegaso Z-102, el más mítico de los ingenios mecánicos de nuestro país, será la estrella de la décima edición de **Auto Retro Barcelona**. Es ésta toda una primicia mundial puesto que jamás se han reunido tantos de estos modelos, cuya producción fue de 87 ejemplares, de los cuales los espectadores podrán contemplar una completa muestra que abarcará la mayoría de versiones distintas que se fabricaron.

Junto a los Pegasos, otros vehículos como el **Rolls Royce** que fuera



de Xavier Cugat, una completa colección de motos clásicas de competición aportadas por el **Real Moto Club de Cataluña**, las tres Montesa de la Operación Impala 1963, el espectacular Mercedes 540 K «Autobhan Kurier», etc... serán otras de las piezas a admirar.

Como es lógico, recambios, piezas, libros, juguetes y todo aquello relacionado con este mundo se podrá ver en este salón que abrirá sus puertas en el antiguo **Mercado del Borne** de los días 2 al 10 de octubre.

## EN VOZ

En **Renault** están absolutamente decididos a olvidarse de los denominaciones numéricas. Tras **Clio**, **Safrane** y **Twingo**, ahora le llega el turno al **Morane**, que no es otra cosa que el sustituto del R-21, que aparecerá en el primer trimestre del 94.

Parece ser que se adelanta el lanzamiento en España del **Fiat Punto**. A finales de diciembre comenzaremos a ver los primeros anuncios en televisión y las primeras inserciones publicitarias de un modelo en el que Fiat se juega mucho.

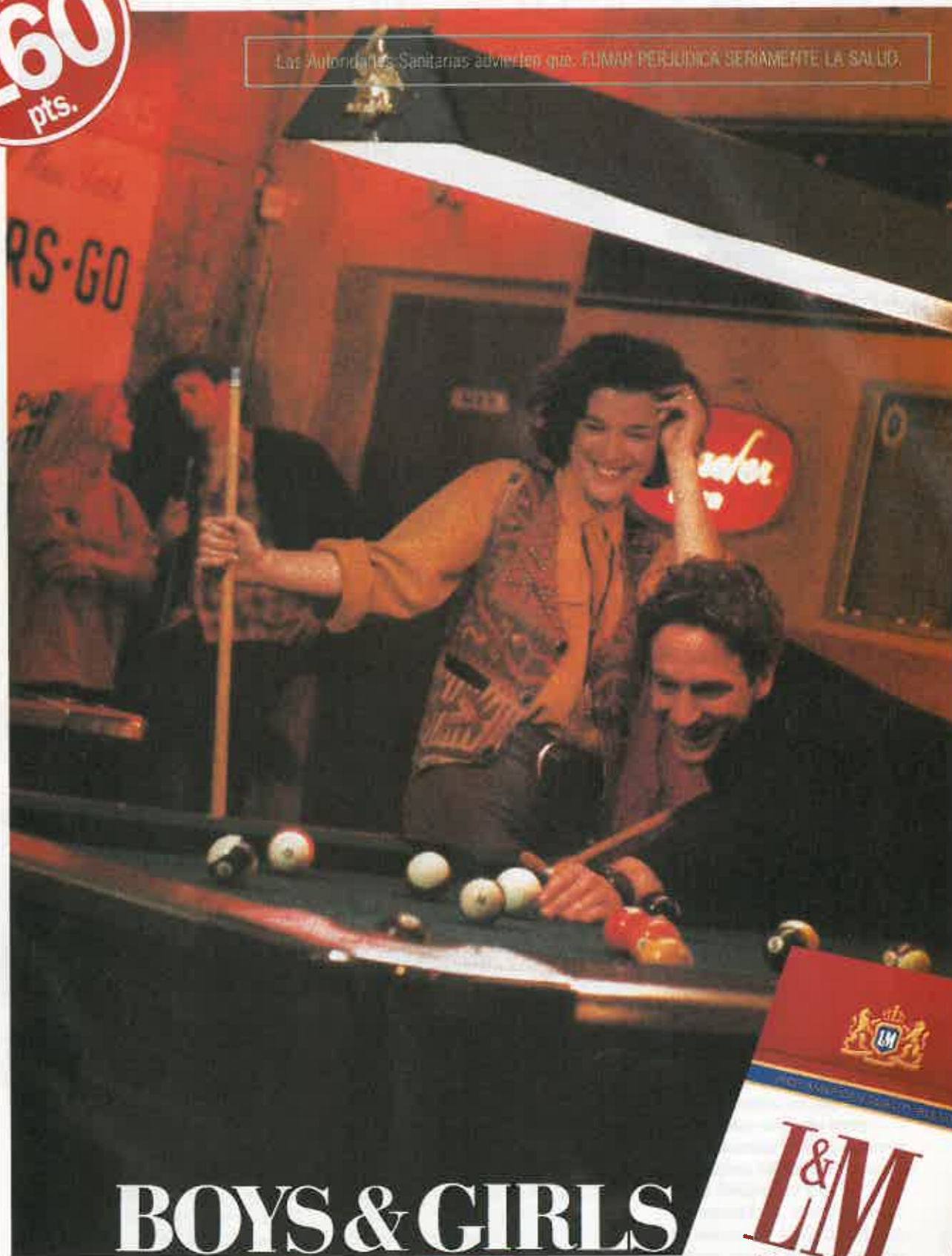
Vientos de cambios soplan en **Nissan Motor Ibérica**. Su hasta ahora director comercial, **Antonio Tarrés**, pasa a ser director administrativo. Para sustituirle, todos los rumores apuntan a un personaje muy conocido en el mundillo comercial automovilístico de nuestro país: **Daniel Young**.

Young fue en el pasado director de Marketing y director Comercial de **General Motors España**, hasta que, hace cuatro meses, fue destinado a **Turquía**. Es por tanto un buen conocedor del mercado español.



FULL AMERICAN FLAVOR.  
**160**  
pts.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



**BOYS & GIRLS**  
**L&M**



Juntos por placer.

BREVES

◆ **A TODA VELOCIDAD**  
La Justicia ha retenido el coche de conducir del propietario de un Mercedes 500 SL, que conducía a una velocidad de 247 kilómetros por hora, hasta que pague una fianza de 500.000 libras. El conductor había realizado el trayecto Roma-Milán en dos horas y media y fue detenido por la policía a 80 km. al sur de la capital lombarda. Con el fin de obligar a los conductores a reducir la velocidad, la policía ha colocado numerosos radares en las autopistas italianas. En tan sólo un día se detuvo a 50 automovilistas que conducían a más de 175 km/h. Diez de ellos conducían a más de 200 km/h.

◆ **JEeps INDIOS**  
Mahindra, productora hindú de los modelos Jeep CJ, está construyendo una planta en Alemania Occidental que producirá unos 600 coches al mes. Una operación similar se desarrollará en Grecia, donde se fabricarán al mercado 1.000 unidades de este jeep al año.



◆ **RENAULT EN PAMPLONA**  
Ocho unidades del autobús urbano Renault H-812, concebidos por Urbisat, se incorporarán a la flota de Transportes Urbanos de Pamplona. El modelo, de gran resistencia, se caracteriza por tener una alta calidad, ser silencioso, estar adaptado a la protección del medio ambiente y por la sencillez de su mantenimiento. En Europa son más de 2.000 los autobuses de este modelo que ruedan por las calles. En España, dentro de poco, se ensamblarán los 100 unidades, siendo Valencia, Zaragoza y Pamplona las capitales que cuentan con este moderno transporte.



**EL CSD CON NUESTRO DEPORTE**

**M**ANUEL Fonseca, recientemente nombrado director general del Consejo Superior de Deportes, estuvo en Inglaterra para ser testigo de la marcha de los pilotos españoles en ese país. Visitó las instalaciones del equipo **West Surrey Racing**, equipo que hace correr a Pedro Martínez de la Rosa en Fórmula 3, quien mostró al director general las interioridades de su equipo, y asistió en el circuito de Donington a dos importantes carreras: la Interserie, en la que intervino **Tomás Saldaña**, que le invitó a que se subiese en su Porsche, y a la **Copa Europea de Fórmula Renault**, en la que intervienen con gran éxito cuatro jóvenes pilotos españoles.

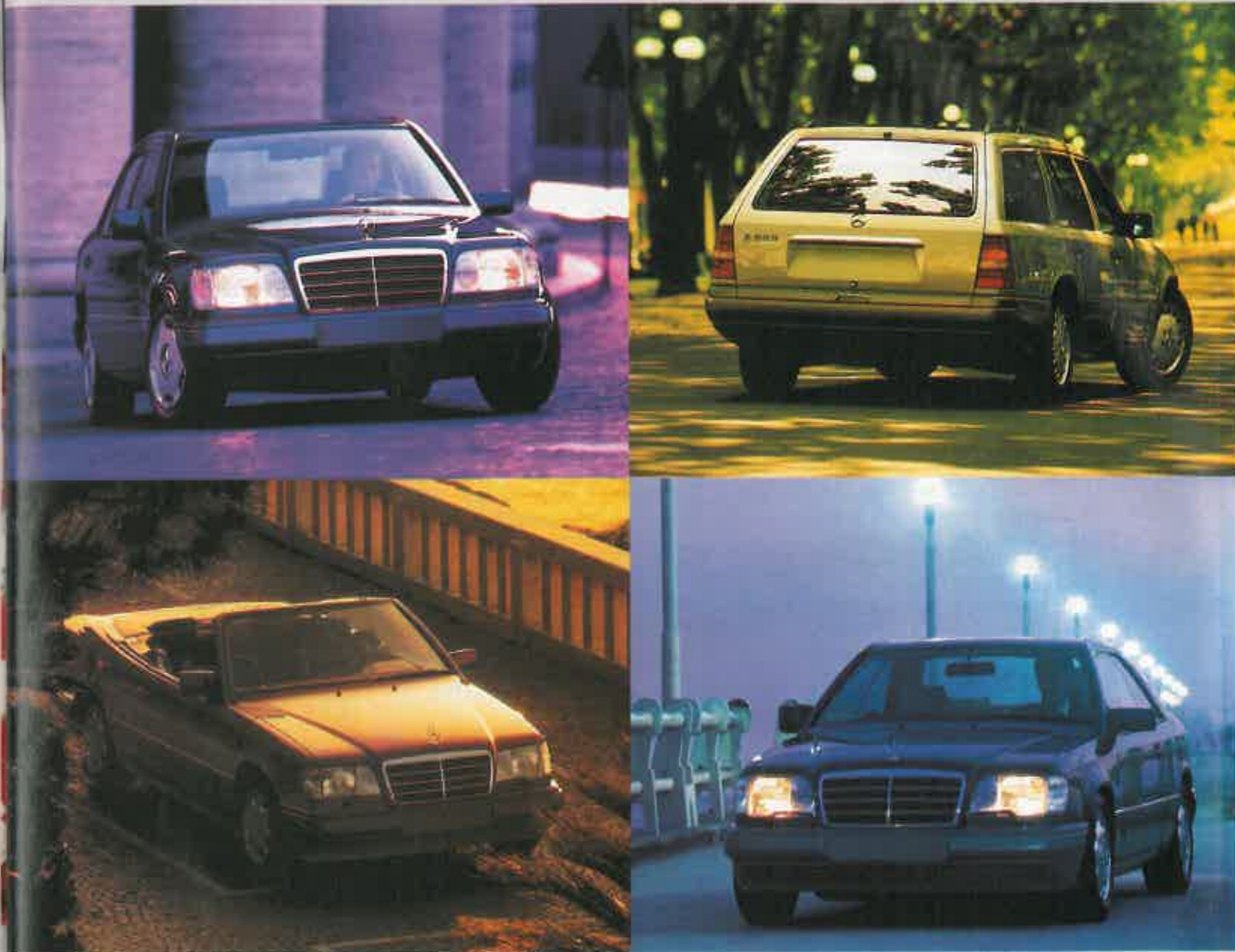


**VOLKSWAGEN Y SKODA**

**E**L pasado 16 de septiembre, VW estuvo a punto de cancelar un crédito de inversión de 860 millones de dólares prevista para su filial checa Skoda, cuya formalización con un consorcio de la banca internacional estaba preparada el día siguiente en Londres. Tras la declaración, las personalidades más influyentes del gobierno anunciaron que Praga insistiría para que VW cumpliera plenamente los compromisos contraídos

con la República Checa. Con tal motivo, el presidente de VW, **Ferdinand Piëch** y el director financiero, **Werner P. Schmidt**, se entrevistaron el 23 de septiembre con el ministro y viceministro de Industria y Comercio y con el presidente del Fondo de Patrimonio Nacional Checo, **Tomas Jezek**. Después de las conversaciones, el grupo Volkswagen mantendrá sus compromisos con Skoda, según declararon los portavoces de la compañía.

Nos ha tocado vivir un tiempo en el que todo cambia.



Pues vivamos.

► En sólo un año, los Mercedes han cambiado de línea, motores y equipamiento. Y donde mejor podrá comprobarlo es en la nueva Clase E: 28 variantes de modelo y motor. 4 versiones

diferentes: Berlina, Coupé, Cabriolet y Familiar. Y una auténtica novedad mundial: los diesel multiválvula. El mundo de Mercedes ha cambiado. Sería una pena perderselo.

La nueva Clase E.  
Los Mercedes de nuestro tiempo.



Mercedes-Benz

♦ AUTOPISTAS ESPAÑOLAS

Los ingresos por peaje del grupo público Empresa Nacional de Autopistas (ENA) han crecido un 18 por ciento en lo que va de año, respecto a los ocho primeros meses del año anterior. El excedente de explotación (ingresos menos gastos) de ENA hasta agosto fue de 3.583, lo que representa un 17,8 por ciento más que en el mismo período del 92. Por otro lado, el grupo sigue con las obras del túnel de Negrón, que une Asturias con León.



♦ AUDI CON PÉRDIDAS

La compañía alemana Audi, filial del grupo Volkswagen, podría terminar el ejercicio económico 1993 con pérdidas. Este giro en las previsiones fue anunciado por el presidente de Audi, Hans Korfum, en el pasado Salón de Francfort. Audi perdió en el primer semestre del año 1.5.840 millones de pesetas, frente a un beneficio de 25.460 millones de pesetas en el mismo período de 1992.

♦ CONDUCE TRANQUILO

La Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona comenzarán a partir del primer fin de semana de octubre una campaña que, con el título «Conduce tranquilo», pretende aconsejar a los conductores sobre seguridad vial. Un centenar de voluntarios y 24 fotógrafos de las escuelas catalanas repartirán folletos desde el viernes en las salidas de las rondas y los peajes de Martorell y Mollet. Los 500.000 folletos editados recomiendan no sobrepasar los 80 km/h y recuerdan que la velocidad máxima en ciudad es de 50 kilómetros por hora.

CAE LA PRODUCCIÓN

La recesión de las ventas de automóviles de turismos que padece el mercado nacional, así como la fuerte concentración de las exportaciones, llevó a una caída de la producción del 21,8 por ciento en el primer semestre de este año, según datos de la patronal ANFAC.

A pesar de que el descenso de la producción fue bastante menos acusado en junio que en los meses anteriores, durante los primeros seis meses del año se han dejado de fabricar cerca de 228.000 turismos, una cifra que podría situarse en las 360.000 unidades menos que en todo el año, según estimación de los propios fabricantes y los mismos datos provisionales de la patronal, que sitúan la caída de la producción en un 20,6 por ciento hasta el mes de agosto. En estos primeros seis meses del año, sólo Citroën au-

mentó su producción, y lo hizo con una subida del 19,7 por ciento, gracias al espectacular crecimiento del 597,5 por ciento de sus exportaciones, fundamentalmente de su modelo ZX.

Opel, con 147.708 unidades, fue la empresa que fabricó el mayor número de turismos en este periodo, aunque con un descenso del 26 por ciento con relación al año anterior. Le sigue Fasa-Renault, con 144.654 unidades (-17,5 por ciento); Ford, 140.614 (-22,6 por ciento); Seat, 133.168 (-33,5 por ciento); Volkswagen, 109.923 (-9,9 por ciento); Citroën, 87.943 (19,7 por ciento) y Peugeot, 33.938 (-49,9 por ciento). El Opel Corsa sigue siendo, con gran diferencia, el modelo más producido, con 141.323 unidades, seguido del Volkswagen Polo, con 109.923 y el Ford Fiesta, con 101.261.

PRODUCCION DE TURISMOS (Enero-Junio)

MARCA	Junio	93/925	Enero-Junio	93/92%
OPEL	39.615	11,3	147.708	-26,0
FASA-RENAULT	30.249	5,4	144.654	-17,5
SEAT	28.974	-8,3	133.168	-33,5
FORD	24.706	-27,3	140.614	-22,6
CITROËN	18.370	20,0	87.943	19,7
VOLKSWAGEN	18.046	-18,0	109.923	-9,9
PEUGEOT	7.559	-36,7	33.938	-49,9
TOTAL	167.519	-6,5	797.948	-21,8

TECNOLOGÍA PIAGGIO

La búsqueda de una mayor seguridad activa en los vehículos de dos ruedas es una de las mayores preocupaciones de Piaggio, uno de los mayores fabricantes europeos. La Cosa 2 incorpora un nuevo sistema de control electrónico de la frenada (EBC), que proporciona una sensibilidad impensable en el reparto y atenuación de la frenada sobre superficies deslizantes. Al ya conocido sistema de frenada integral de la Cosa, comandado por una unidad de control

hidráulico, se une una unidad de control electrónico (ECU) que, con la información recogida por un sensor de velocidad, controla exhaustivamente la potencia de la frenada para evitar el tan temido bloqueo de la rueda, especialmente la delantera.



¿QUÉ DIRÍA TU MAMÁ SI TE VIESE CON ERISTOFF?

VODKA ERISTOFF Un lenguaje distinto.







### CAMBIAR NEUMÁTICOS

**S**OY poseedor de un Renault Clio con dos años y 40.000 kilómetros. En la última revisión me dijeron que los neumáticos delanteros se encontraban bastante desgastados, pero no me animé a cambiarlos. Un amigo me dice que no lo haga, que ponga los de detrás delante y que tire kilómetros hasta que se desgasten por igual. ¿Le hago caso o es demasiado arriesgado?

**Ignacio Aguirre**  
Santander

**R.-** Si vive usted en una zona lluviosa, y realiza muchos kilómetros por carretera, convendría cambiar los cuatro. Si no se cumplen estas condiciones, puede realizar la operación con tranquilidad, pero siempre que: los cuatro neumáticos sean de la misma marca y medida, se cambien respetando el lado en el que estaban y que mantengan un desgaste similar ambas ruedas.

### ESCUELA DE PILOTOS

**L**EO su revista desde hace muchos años y me gustaría que me asesoraran acerca de los diferentes cursos de conducción deportiva con fechas, precios y situación. Tengo 18 años, me he sacado el carné hace cinco meses y mi interés por este tema me viene de herencia por parte de mi padre fallecido, que fue piloto. Me apasiona la conducción de coches y no descarto la idea de introducirme en el mundo de la competición.

Por otra parte, me he comprado por 625.000 pesetas un Supercinco GTX 90CV del 89 con 45.000 kilómetros. Me gustaría saber cosas sobre mi coche y si puede decirse que es el antecesor del Clio S.

**Oscar Herrera**  
Madrid



**R.-** Existen cuatro escuelas de conducción en España reconocidas y llevadas por expertos en la materia. Camp Padró en Barcelona, Tlf. 93-833 03 11; la escuela de Pilotos de Emilio de Villota en Madrid, Tlf. 859 25 85; la escuela del Race, también en Madrid, Tlf. 447 32 00 y por último la escuela TAC de Barcelona, cuyo teléfono es el 93-433 25 85. Da la casualidad que en nuestra primera toma de contacto con un Clio comparábamos la versión 1.7 con el Supercinco GTX (nº 344). Sí se puede decir que es el antecesor, pero las diferencias son notables. El Clio se tiene mejor, tiene un chasis más rígido y anda un poquito más aunque también tiene un consumo superior. Es más amplio por dentro y más aerodinámico. Y también está mejor acabado. Es más coche. El Supercinco GTX lo probamos en el nº 252 de Motor 16.

### UN CABRIO PEQUEÑO

**P**ARA la próxima primavera estoy decidido a comprarme un descapotable. Sólo existe un problema: soy joven, acabo de comenzar a trabajar y no me puedo gastar lo que vale cualquiera de los cabrios de cierta entidad, tipo Rover 216, R-19, Astra, etcétera. He visto en su revista el Fiat Punto Cabrio. Me gustaría saber cuándo llegará a España, lo que costará y si tengo alguna otra alternativa razonable para mis posibilidades.

**José Luis Llañez**  
Alicante

cabrio, pero para cuando salgan seguro que dispones de más dinero y apuntas más alto.

### POR QUÉ SIN BUJÍAS

**T**ENGO 15 años y me gustan mucho tanto los coches como Motor 16. Me gustaría que me contestasen una pregunta que nadie de mi entorno sabe responderme. ¿Por qué un coche con motor diésel no necesita bujías?

**Jaime Olivares**  
Murcia

**R.-** Efectivamente, a diferencia de un motor de gasolina, en el diésel no hace falta la chispa de una bujía para iniciar la combustión, ya que el pistón comprime el aire de tal manera que alcanza una temperatura muy alta, suficiente para que, al contacto con el combustible inyectado, se queme la mezcla resultante. Así, la relación de compresión de los motores diésel es mucho más elevada que en los de gasolina.



### MARCHA ATRÁS EN DISEÑO

**S**OY de los que piensan que se ha perdido toda la gracia en los diseños de automóviles. Tanto ordenador, túneles de viento como la aerodinámica, han convertido cualquier vehículo nuevo en una copia del vecino. Y lo más gracioso es que emociona ver un viejo cacharro anguloso y agresivo. Admiramos como tontos vehículos que en su tiempo marcaron una era y que ya han sido superados... menos en un aspecto: el diseño. Los japoneses, como siempre, se han dado cuenta y han diseñado vehículos a la antigua usanza. Con el tiempo, y como en el vestir, los muebles o la cocina, volveremos a lo de antes. ¡Ojalá!

**Carlos F. Marín**  
Barcelona



## Siete maneras de quitarse el Golf de la cabeza.

1 — No se te ocurra subirte en él.

2 — Ni mucho menos probar su mecánica de 115 CV, ni su excepcional tren de rodaje, ni sus suspensiones...

3 — Si tus amigos tienen uno, cambia de amigos. Seguramente no

pararán de hablarte de sus brillantes prestaciones, de su completo equipamiento, de su dirección asistida, de sus frenos ABS...

4 — Piensa que se puede vivir sin un Golf GTI, la mayoría lo hace.

5 — Hay otros coches que no están nada mal.

6 — Si los deseos persisten, distráete, pasea, lee libros, mira la televisión, haz deporte, cocina.

7 — Procura no leer anuncios como éste. Enredan.

 **Volkswagen Golf GTI**



### Novedades Opel

Como todos los otoños, General Motors España ha presentado las novedades que introducirá en su gama de modelos para el 94. En el conjunto de las novedades se evidencian los dos aspectos en los que la marca germana ha puesto el acento desde hace ya algunos meses: el respeto medioambiental y la búsqueda de una clientela más joven, dinámica y deportiva.



# MAS VERDE, MAS JOVEN



**U**NA interesante versión automática del Corsa, los motores V6 para el Calibra y el Vectra y el Combo (un derivado del Corsa, para carga), son las novedades más destacables, pero hay también algunos otros aspectos de interés:

**GAMA CORSA-** Desde que se presentó el Corsa, en el pasado Salón de Ginebra, hubo una versión muy

atractiva, bautizada Joy, que se nos dijo que no iba a comercializarse en España. Con un diseño de interiores colorista y divertido, estaba destinado a los mercados centroeuropeos. Cuando el nuevo Corsa se expuso en Barcelona, dos meses después, los responsables de GME comprobaron con cierta sorpresa que el Joy era demandado con insistencia por el público español. Para el año 94 han decidido pues venderlo en nuestro país, pero con un matiz: con una caja de cambios automática. Se ofrece, con este Joy, un modelo de mucho interés para utilización urbana. General Motors España quiere llegar a un segmento de público muy concreto: el segundo coche familiar, habitualmente utilizado por la mujer, casi siempre en cortos recorridos por ciudad. El Cor-

que con un coche manual y los consumos (según datos del fabricante) sólo se incrementan en 0,9 litros/100 kilómetros en carretera y en 0,2 litros en ciudad. Esta última cifra es muy notable.

El precio final del Joy es de 1.548.000 pesetas, lo que supone 170.000 pesetas más que el Swing manual, pero a favor del Joy hay que añadir la servodirección (41.000 pesetas). En resumen, 130.000 pesetas más, por una transmisión automática que no nos cansaremos de recomendar, porque todo son ventajas.

**GAMA ASTRA-** Las grandes novedades del Astra son ya conocidas desde hace algunos meses: el Cabrio y el nuevo motor 1.8, 16 válvulas, que sustituye al 2.0 de 8 válvu-

ría de «petit point». La gama Astra está ahora compuesta por 21 modelos diferentes. El Astra GT pasa a llamarse Astra Sportive y el Caravan Club, Caravan Sportive. Cuestión de marketing.

**GAMA VECTRA-** La incorporación del nuevo motor Ecotec V6 es la gran novedad para la gama 94. Este motor se utilizará en el Vectra y en su coupé derivado, el Calibra.

El V6 nace de dos necesidades: seguir incrementando la potencia en los coches de las gamas medias y ofrecer una alternativa al V6 del grupo rival, el Volkswagen. Y no era un reto fácil, porque el motor de cuatro cilindros y dos litros es un motor realmente excepcional, especialmente en su versión 16 válvulas. Y aunque, de momento, el 2.0

sigue en este periodo de tiempo. Recurre a una inyección Motronic de última generación (M 2.8), con algunos detalles mejorados sobre las anteriores: menor tiempo de control de detonación y mejor control del volumen de aire de admisión. Este sistema permite el óptimo funcionamiento con cualquier gasolina sin plomo, entre 91 y 98 octanos.

Por si fuera poco, los consumos homologados son notablemente bajos: 6,7/8,4/11,4 en los ciclos habituales de 90, 120 y urbano y muy poco frecuentes en un coche que rinde 170 caballos y tiene una velocidad máxima de 233 kilómetros por hora. Lo que nos ha sorprendido es que no disponga, ni siquiera de manera opcional, de la caja de cambios de seis marchas, que queda como exclusiva de la versión Turbo 4x4 de 204 caballos de potencia. El precio final es de 3.403.000 pesetas para la versión de cinco velocidades y de 3.582.000 para la automática.

**GAMA CALIBRA-** Igual que ocurre con el Vectra, el Calibra cambia el motor 2,0i/16 V por el nuevo Ecotec V6. Respecto a la berlina, gana cuatro kilómetros por hora y apenas ningún otro cambio más. El V6 tiene como equipo de serie el sistema ETC antipatinamiento y neumáticos en llanta 15 (la llanta 14 queda para el dos litros y la 16 para el turbo). Su precio final es de 3.803.000 pesetas, a mitad de camino entre el dos litros (3,34 millones) y el turbo (4,43 millones).

**OTRAS GAMAS-** Desaparecido el Senator (que no se fabrica desde el pasado mes de mayo, aunque sigue vendiéndose), queda el Omega como modelo superior. Un Omega que durará hasta mediados del año próximo, pero que mantiene una excelente relación precio/calidad y con algunas novedades. Se ofrece la versión Diamond con las clásicas motorizaciones 2,6 y 3,0 litros, esta última con caja de cambios automática. Las motorizaciones 2,4 y 2,3 diésel siguen ofreciéndose, lo mismo que el Caravan.

Una interesante novedad, el Combo. Se trata de un vehículo comercial, derivado del Corsa, con una capacidad de carga más que notable y

**MÁS ELÁSTICO**  
El nuevo motor V6 proporciona al Calibra una buena elasticidad.



**TAMBIÉN EN EL VECTRA**  
El V6 se sustituye en el Vectra a la versión 2 litros 16 V.

sa Joy recurre a la motorización 1.4 con inyección monopunto (60 caballos) y se le acopla una nueva caja de cambios de gestión electrónica muy avanzada. Dispone de cuatro velocidades, con tres programas: económico, deportivo e invernal, cuya selección hace variar el momento en que, automáticamente, se pasa a otra velocidad.

Tuvimos la oportunidad de conducir brevemente esta versión y lo cierto es que nos sorprendió agradablemente. La servodirección de serie, combinada con el automatismo, lo hacen muy efectivo en el tráfico urbano. En carretera, sus 60 caballos no son muchos, pero suficientes para mantener una velocidad de cruceo razonable. Cuando se domina el sistema de cambios, los adelantamientos son más ágiles



las. Este nuevo motor es de la generación Ecotec, en que se ha optimizado el consumo (con reducciones que llegan hasta el 12 por ciento) y las emisiones de gases nocivos y en el que también se ha conseguido reducir el nivel sonoro, que no deja de ser un aspecto importante, como lo demuestra la entrada en vigor (en 1995) de una normativa comunitaria muy severa en materia de contaminación acústica.

En el aspecto comercial, la gama Astra se amplía con las versiones Young 1.4i de tres puertas, con más equipamiento (radio, espejos retrovisores en color de la carrocería, llantas especiales y molduras) y el Caravan Sportive 1.6i, con una caja de cambios más cerrada y también equipamiento ampliado y exclusivo, en el que destaca una tapice-

sigue en activo, lo cierto es que mes a mes vemos cómo va siendo sustituido: en el Astra GSi por el 1,8/16V y en el Calibra, en la versión de 16 válvulas, por el V6. La nueva generación de motores Ecotec se impone.

El V6 reúne algunas peculiaridades técnicas destacables. En primer lugar, lo «cerrado» de la V, a 54 grados, que le confiere unas dimensiones muy reducidas. En cada fila de cilindros se disponen dos árboles de levas (cuatro en total) con empujadores hidráulicos. En el centro de la V se coloca un radiador de aceite, con lo que se reduce la longitud de los conductos y se logra un calentamiento más rápido. De esta manera se evita el funcionamiento en frío, tan nocivo sobre la vida del motor y se reducen las emi-



**AHORA SIN TECHO**  
La versión corta del Frontera se ofrecerá con un techo de lona.

con elementos de confort y seguridad propios de un turismo, como tensores de los cinturones de seguridad, preequipo de radio y barras de protección laterales.

Entre los todo terreno, el Frontera Sport se ofrecerá en una versión descapotable bautizada Soft Top con el motor dos litros 115 caballos de gasolina, cuyo precio aún no ha sido comunicado, pero que será más barato que el actual techo duro. Finalmente, en el Pontiac Transport se ofrece un airbag de gran tamaño, que se añade, como equipo de serie, a la servodirección y el sistema antibloqueo de frenos. ○


José María Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez



**MOTOR V6**  
Una nueva versión del Ecotec, de seis cilindros, para Calibra y Vectra.



**A LA CARGA**  
El Combo es un versión comercial derivada del Corsa.

NOVEDADES  DE SUECIA

*Saab 900 2.0 S*  
*Volvo 850 T5*

# LOS NUEVOS VIENTOS DEL NORTE

En estos días se inicia la comercialización de dos modelos que sin ser comparables, tienen un origen común: Suecia. Este país tiene unos condicionantes sociales, geográficos y, por qué no, meteorológicos que hacen de sus productos algo muy peculiar. El hecho de estar fuera de la CE, hace que estos coches resulten algo más caros, pero la tecnología que en ellos se aplica los convierte en productos de primera línea. Además, el reciente desembarco de grandes fabricantes, como Renault y General Motors, los hace más interesantes. Aquí queda esta prueba



## VIRTUDES

Calidad de acabado  
Comportamiento  
Confort de marcha

## SAAB 900 2.0 S

PRECIO: 3.231.500 PTAS

Relaciones de cambio largas  
Rueda de recambio de emergencia  
Ausencia de cuentavueltas

## DEFECTOS

## VIRTUDES

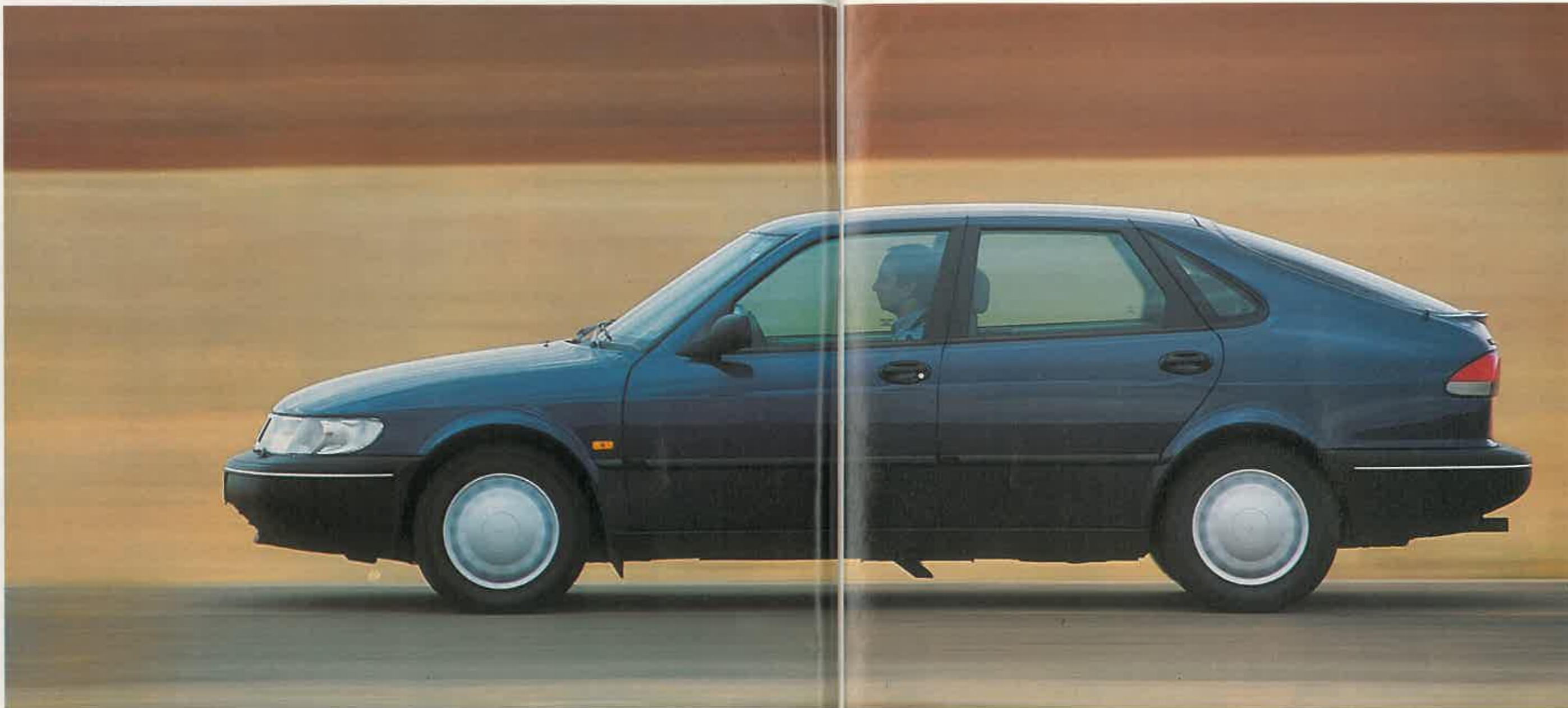
Mecánica brillante  
Acabado y equipamiento  
Frenos

## VOLVO 850 T5

PRECIO: 5.240.000 PTAS.

Embrague poco progresivo  
Situación mando elevavallas  
Tapicería de cuero calurosa

## DEFECTOS



**AIRE DE FAMILIA**  
La estampa del nuevo 900 lleva la firma de la casa sueca.

*Saab 900 2.0 S*

## TRADICION OBLIGA

**Saab es una marca que se ha ganado una merecida reputación como fabricante de coches técnicamente avanzados, seguros y un tanto peculiares. El nuevo Saab responde a estas premisas con el atractivo adicional de gozar de una línea renovada.**

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**D**ESDE los primeros días de septiembre, se está procediendo a entregar las primeras unidades llegadas a España de los nuevos Saab 900. Tal y como se ha venido informando en las últimas semanas, se trata de un coche to-

talmente nuevo que sólo hereda de su predecesor la imagen. La versión probada en estas páginas es la más modesta, que monta un motor de dos litros y 133 caballos. Este motor tiene unas características semejantes a las del cuatro cilindros



que se utilizaba en las anteriores versiones del 900, de hecho la cilindrada, el diámetro y la carrera coinciden, pero el bloque ha sido totalmente rediseñado y resulta ahora más compacto que en su anterior versión. Mantiene su culata de cuatro válvulas por cilindro y un avanzado sistema de gestión del motor. Destaca este cuatro cilindros por su suavidad de funcionamiento. Cuenta con dos árboles contrarrotantes que atenúan las vibraciones normales de este tipo de motores.

Las dimensiones externas del coche se mantienen bastante próximas a las de su predecesor, pero la ventaja de ser un diseño moderno se aprecia en el aprovechamiento

**PLÁSTICO NEGRO**  
El cuadro del Saab tiene un curioso diseño y desborda funcionalidad. Lástima que el plástico resulte demasiado evidente.



**SEGURIDAD Y CLIMATIZACIÓN**  
En Saab son especialistas en hacer coches seguros y bien climatizados. Las plazas traseras tienen sus alrededores.

interno del espacio. Si bien los anteriores 900 resultaban un tanto angostos, especialmente en las plazas posteriores, en el actual se ha conseguido una berlina amplia y cómoda, con un maletero generoso. La tradición de seguridad de la marca ha llevado a desarrollar una estructura muy moderna con elementos de absorción en caso de accidente, que reducen considerablemente los efectos del mismo sobre la célula central del habitáculo. Además, este Saab dispone de unos paragolpes con amortiguado-

res que aguantan impactos a baja velocidad y recuperan su forma original.


Aunque la forma general del coche viene marcada por la herencia de familia, en este 900 se ha realizado un estudio aerodinámico muy serio y se ha conseguido un coeficiente de penetración aerodinámica de sólo 0,30. La eficacia en este sentido es evidente. El primer golpe de vista del Saab engaña mucho, ya que su compacta apariencia da una idea falsa de sus dimensiones reales. Con el cuadro de medidas en la

mano, uno se da cuenta de lo que pueden dar de sí estos 4,6 metros de largo y 1,7 de ancho. El parabrisas delantero es mucho más plano que en su predecesor y el morro tiene una serie de detalles estéticos que recuerdan a su hermano mayor el 9000. Por detrás, el portón del maletero tiene un discreto alerón en el cual se aloja la tercera luz de freno.

En lo que a suspensiones se refiere, el Saab toma una estructura clásica pero muy efectiva. Delante se utilizan dos columnas MacPhers-

son, mientras que detrás se utiliza un eje semiindependiente guiado por brazos longitudinales y una barra Panhard. El resultado es un coche con un comportamiento muy neutro. Esta neutralidad viene dada también por el equilibrado reparto de pesos, con un 60 por ciento sobre el eje delantero y un cuarenta sobre el trasero en condiciones de sólo el conductor, mientras que con cuatro ocupantes el reparto de pesos entre los dos ejes se iguala.

El primer contacto con el nuevo 900 sorprende por pequeños detalles. En primer lugar, las manillas de las puertas llaman la atención, ya que su mecanismo se sale de lo corriente. En cuanto el conductor se acomoda en el asiento, se aprecia el cuidadoso estudio del entorno, sin duda herencia de la tradición aeronáutica de la marca. Todo queda perfectamente al alcance de la mano. También sorprende que en un coche de este nivel y precio, el cuadro de instrumentos sólo aloje un enorme velocímetro, con un termó-

NOVEDADES  DE SUECIA

**BUEN TAMAÑO**  
El maletero es generoso y se puede aumentar con sólo abatir el asiento.

metro y el aforador del combustible. Curiosamente, no hay cuentavueltas.

También se hereda del 900 la disposición de la llave de contacto en la consola central, justo al lado de la palanca de cambios. El sistema antirrobo del coche no actúa sobre

el volante como en el resto, sino sobre la palanca del cambio. Para sacar la llave de su alojamiento hay que engranar la marcha atrás. De esta forma, el coche queda bloqueado con la marcha atrás.

El diseño del salpicadero se sale de lo habitual, aunque en este caso

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

# MXT

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



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.

## FICHA TECNICA



## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Dos árboles contrarrotantes. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.985 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,0 mm. Carrera: 78,0 mm. Compresión: 10,1 a 1. Potencia máxima: 133 CV(98 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 18,4 mkg (180 Nm) a 4.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

## TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,2 km/h.

## DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,1 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 284 mm). Traseros: Discos (ø 260 mm). Antibloqueo de frenos: de serie.

## SUSPENSION

Delantera: Independiente con columnas MacPherson con barra estabilizadora. Trasera: Eje semiindependiente con barra Panhard y tirantes de reacción.

## RUEDAS

Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.335 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

## CIUDAD

A 30,3 km/h de promedio **10,0**

## CARRETERA

A 90 km/h de crucero **7,8**

En conducción rápida **12,9**

## AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **9,1**

A 140 km/h de crucero **11,2**

## CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **9,2**

## AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **690**

## PRESTACIONES



## VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **197,8**

## ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **17,5**

1.000 m salida parada **32,1**

De 0 a 100 km/h **10,3**

Recorriendo (metros) **171**

## RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **20,2**

400 m desde 40 km/h en 5ª **22,5**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **37,7**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **43,1**

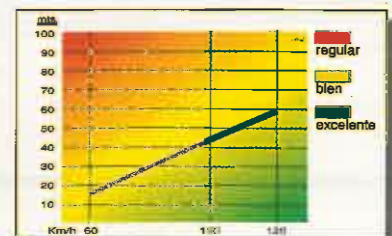
De 80 a 120 km/h en 4ª **14,7**

recorriendo (metros) **411**

De 80 a 120 km/h en 5ª **22,0**

recorriendo (metros) **614**

## FRENOS

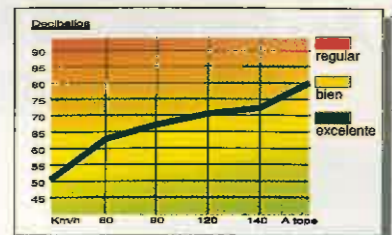


A 60 Km/h: **15,4**

A 100 Km/h: **42,4**

A 120 Km/h: **59,3**

## SONORIDAD



Al ralentí: **50,6**

A 60 Km/h: **63,4**

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

A 120 Km/h: **70,2**

A 140K m/h: **72,8**

A Tope: **80,2**

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 27 puntos de asistencia en toda España.

se ha abusado de los plásticos. La climatización se maneja con tres sencillos botones. Como es habitual en la marca, este aspecto está muy cuidado y hay salidas de aire repartidas por todo el habitáculo. La única pega en este sentido es que, por muy deprisa que se rueda, apenas entra aire sin emplear el ventilador.

Los asientos son muy cómodos, tanto delante como detrás. El asiento posterior es abatible por partes y tiene un mecanismo de seguridad para evitar que el respaldo quede



**FUERZA SUAVE**  
El motor del Saab 900 destaca por la suavidad de funcionamiento en todo régimen.

suelto. También es curioso ver que el cinturón de seguridad central tiene tres puntos de anclaje igual que el resto.

## EN MARCHA

Bastan unos pocos kilómetros para apreciar la sensación de seguridad y aplomo que emana del Saab. Evidentemente, no se trata de un deportivo, sino de una berlina de claro talante familiar, por lo que los tarados de la suspensión cuidan el confort de los ocupantes. No obstante, ese difícil equilibrio entre una suspensión cómoda y la eficacia en curvas, está plenamente conseguido. Como se trata de un tracción delantera, se nota el tirón del morro. Esta lógica tendencia no plantea el más mínimo inconveniente en la conducción normal, y perdona mucho cuando se quiere correr más de la cuenta. En general, el coche asimila perfectamente la conducción rápida en cualquier tipo de terreno. Tal y como viene siendo habi-

## Un duro con buenos modales.



**Y CON LA SEGURIDAD DE FORD.**

Llega dispuesto a marcar la diferencia. A situarse una generación por delante de la suya. A cambiar el concepto del 4x4.

El nuevo Ford Maverick es vanguardia en todo. En su moderno y polivalente diseño en cinco puertas. En su comportamiento de pura sangre en tierra, por su tracción a las cuatro ruedas. En su maniobrabilidad y seguridad, por su dirección asistida de serie y sus barras de protección laterales. En el confort que destaca en su cuidadísimo interior, con

## NUEVO FORD MAVERICK



tercera fila de asientos, y en su completo equipamiento. En la potencia de sus dos motores: Turbodiesel de 100 CV o gasolina de 124 CV. En su capacidad para reunir en un solo vehículo todas las soluciones a tus necesidades.

Si quieres conocer los buenos modales de un duro, ven. El nuevo Ford Maverick sabe comportarse. En todo, porque pocos pueden ofrecer una Red tan completa de Concesionarios y Servicios en España como Ford.

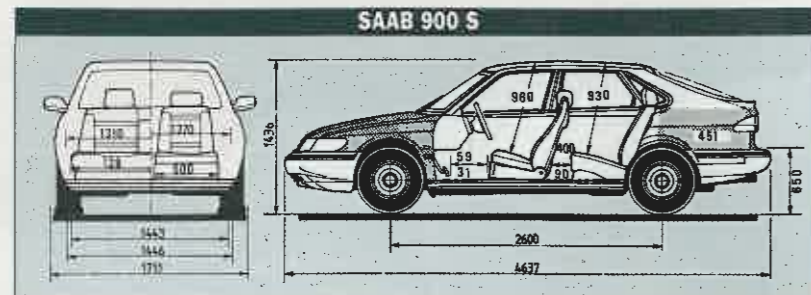


**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**

## EQUIPAMIENTO



El equipamiento de serie del Saab 900S cuenta con: *airbag* para el conductor, cierre centralizado, elevallas eléctricos en las cuatro puertas, mando de apertura del maletero desde el interior, rejillas de aireación para las plazas posteriores, asiento posterior abatible por partes, aire acondicionado, regulación de la altura de los faros desde el interior, volante regulable en profundidad y asiento del conductor regulable en altura.



**VOLUMEN COMPACTO**  
La apariencia del Saab engaña. El coche es más grande de lo que parece.

## FRETE A SUS RIVALES

Los rivales naturales del Saab hay que buscarlos entre las berlinas medias de lujo. Por precio, tamaño y potencia, las que más se aproximan son el Audi 80 2.3 E (3.634.000 pesetas) y el BMW 320i (3.671.000 pesetas). El primero de ellos también es de tracción delantera y, por lo tanto, va dirigido a un público semejante al del Saab. Resulta bastante más caro y no tiene tantos detalles de equipamiento como el sueco. Por su parte, el BMW será ideal para los incondicionales de la propulsión posterior. También resulta notablemente más caro, pero es mucho más potente y brillante que el coche sueco. Los conductores más exigentes pagarán a gusto la diferencia de precio.

## OPCIONES

Alarma: 81.920 ptas. Techo solar eléctrico: 180.480 ptas. Asientos delanteros con regulación eléctrica: 224.000 ptas. Asientos de cuero: 256.000 ptas. Pintura metalizada: 66.560 ptas. *Airbag* acompañante: 75.520 ptas. Llantas de aluminio de 15 radios: 147.200 ptas. Control automático de velocidad: 70.400 ptas. Cambio automático: 279.040 ptas. Asientos delanteros calefactables: 58.880 ptas.

tual en todos los coches modernos, la dirección asistida es algo ligera, pero no lleva demasiado tiempo adaptarse a la misma. Por su parte, los frenos cuentan con un sistema antibloqueo cuyo tarado nos ha parecido ideal, ya que actúa justo en el momento preciso. Su eficacia es de primera y se consiguen unas distancias de frenado muy ajustadas. La resistencia a la fatiga es, así mismo, muy buena.

Lo que no nos ha gustado de este Saab es lo poco adaptado de sus relaciones de cambio. La buena voluntad del motor queda totalmente oscurecida por unos desarrollos excesivamente largos, que se traducen en un continuo uso del cambio de marchas. Cualquier intento de recuperación en quinta velocidad acaba en una rápida reducción a cuarta o incluso tercera. De hecho, el clásico adelantamiento a un camión exige la tercera velocidad. Afortunadamente, el motor pone todo de su parte y sube de vueltas hasta regímenes muy elevados, sin emitir la más mínima queja. En tercera se superan los 140 kilómetros por hora. El mecanismo del cambio funciona francamente bien. Es rápido y preciso y, a la larga, se convierte en un auténtico juguete.

La parte positiva de estos largos desarrollos viene en lo que se refiere a consumos. Si no se pretenden obtener reacciones fulgurantes, se obtienen unas cifras contenidas. Ahora bien, en cuanto se rueda ligero, y por lo tanto se abusa de las marchas más cortas, el gasto aumenta considerablemente.

En conjunto, el Saab es un coche que agrada por su facilidad de conducción. No es un coche barato, pero hay que tener en cuenta que en su equipamiento de serie se encuentran incluidos elementos tales como el ABS, el aire acondicionado y el *airbag*. La rueda de recambio es de las denominadas de emergencia, lo cual es un engorro pero, por otra parte, el coche trae un cuidado equipo de herramientas, práctica que sólo mantienen las marcas de cierto nivel. Otro punto que hay que tener en cuenta a la hora de evaluar el producto es la contrastada calidad de la marca y su exclusividad, que también cuesta dinero. ○

Victor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz

Siempre  
que nos  
necesites,  
allí  
estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



Gasóleo Doméstico



Lider en Lubricantes por su Calidad



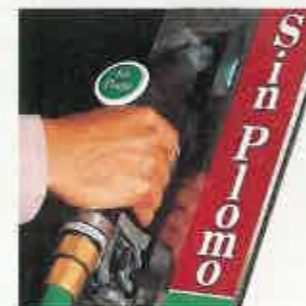
Tarjeta



Tienda



1.400 Estaciones de Servicio



Sin plomo



Más de 8.500 Personas a su Servicio

En cualquier parte, en cualquier momento, siempre que nos necesites, allí estaremos.







**EL MÁS POTENTE**  
Gracias a sus 225 caballos, el 850 T5 es el modelo de mayor potencia de la firma sueca. Alcanza los 240 kilómetros por hora.

*Volvo 850 T5*

## POTENTE Y SEGURO

Los que echaban de menos un Volvo de muy elevadas prestaciones que respiren tranquilos. El 850 T5, la T de turbo, es el coche más potente jamás construido por la firma sueca. Si a sus 225 caballos y a un chasis aún más reforzado, unimos un precio ajustado el resultado no puede ser mejor.

<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★★★

**E**L constructor sueco tenía, y sigue teniendo, al 960 con motor de 24 válvulas como «buque insignia» de su gama de automóviles. Pero la llegada del nuevo 850 ha supuesto una auténtica revolución. Gracias a una inversión

fabulosa y a la gran cantidad de novedades técnicas que aporta, el 850 ha roto por completo la imagen de «coche tanque» de anteriores automóviles Volvo aunque manteniendo y mejorando los tradicionales niveles de seguridad de la marca. El



resultado a la vista está. El 850 se ha convertido en el modelo Volvo más vendido y motivos no le faltan.

Ahora llega el turbo. Los usuarios que dejaban a un lado esta marca por la falta de elevadas prestaciones que no se olviden de esta versión. Velocidad máxima de 240 kilómetros por hora, completo equipamiento de serie, precio atractivo y una seguridad activa y pasiva de primer orden son algunas de sus características. La base del motor del 850 T5 es el de la versión GLT. Un cinco cilindros y culata de cuatro válvulas al que se le ha adaptado un pequeño turbocompresor, con todas las modificaciones que esto supone. La cilindrada también se modifica,

**MADERA**  
El salpicadero del 850 Turbo se reconoce por el empleo de madera. El airbag para el conductor es de serie.



**CUERO OPCIONAL**  
La tapicería en piel de los asientos supone un incremento de precio. El espejo del conductor evita el ángulo muerto.

pasando de 2,5 litros en el GLT a 2,3 en el turbo. La potencia es de 225 caballos, una cifra que podría ser superior porque se alcanza a un régimen de sólo 5.200 revoluciones por minuto. Pero los ingenieros de la marca han preferido ofrecer la mejor respuesta a regímenes medios, «sacrificando» unos pocos caballos en la zona alta del cuentarrevoluciones. Esto es, el par motor no se consigue a un régimen fijo como suele ser habitual, sino que se mantiene constante entre 2.000 y 5.200 revoluciones por minuto, que



como hemos dicho antes es el régimen de potencia máxima. En la práctica, es posible circular en marchas largas a bajos regímenes del motor y sin necesidad de reducir a una marcha inferior para realizar un adelantamiento o simplemente recuperar la velocidad perdida. Puestos a demostrar al amigo de turno el «andar» de nuestro 850 Turbo, basta con iniciar el adelantamiento a un camión en tercera y apretar a fondo el acelerador; la cara de asombro del que vaya sentado a la derecha será lo normal cuando no

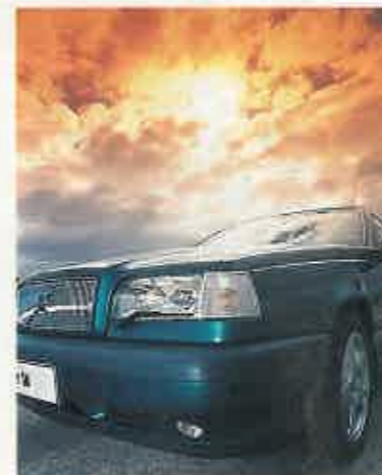


se pase a uno sino a varios de una «tacada». Con motivo de la presentación del nuevo modelo, hace pocas semanas, habíamos dicho que no parecía un turbo por la entrada tan progresiva de potencia; ahora, y después de probar a fondo el coche, dicha afirmación no es tan categórica porque se nota claramente que es un motor con turbocompresor, pero está claro que la potencia no se transmite de forma brusca.

Con el habitual sonido procedente de la turbina al acelerar, el 850 T5 muestra todo su «potencial» por



**DISCRETO**  
La palabra turbo no aparece por ningún lado, excepto la T de la sigla trasera. Las llantas de aleación son específicas para el 850 T5.



encima de las 2.000 revoluciones por minuto y sigue acelerando hasta el corte de inyección (unas 6.500 r.p.m.) sin la menor pega. El coche se pone de cero a cien en unos siete segundos y medio y también son muy interesantes las cifras de recuperaciones. En cuanto al consumo, las cifras a velocidad estabilizada son correctas, pero cuando se realiza una conducción deportiva es lógico que el gasto sea bastante superior. La caja de cambios es de cinco velocidades, bastante suave de manejo y con unos desarrollos de la

transmisión bien elegidos, puesto que a esos 240 kilómetros por hora de velocidad punta el régimen es de unas 6.000 revoluciones por minuto.

Debido al incremento de potencia, elementos de la transmisión y la suspensión se han reforzado respecto a los del 850 GLT. Además del sistema anti-patinamiento, la primera se ha limitado para que las ruedas delanteras no giren más de la cuenta y el embrague es más grande; por cierto, éste no es del todo progresivo. La suspensión es

algo más rígida y las barras estabilizadoras son de mayor grosor; también se montan unos neumáticos y llantas de aleación específicos para este modelo. Si hubiera que calificar a los frenos, una nota de sobresaliente alto sería lo justo. Con unos grandes discos, ventilados en las ruedas delanteras, las distancias de frenado son cortísimas y la resistencia al abuso constante en una conducción deportiva es más que apreciable. No falta ABS de serie. La dirección es asistida y son necesarias poco más de tres vuel-

**NUEVO FRONTAL**  
Los 850 se reconocen ahora por una parte delantera de líneas más suaves. Los anti-niebla identifican al Turbo.

## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.319 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 225 CV (166 kW) a 5.200 rpm. Par máximo: 30,6 mkg (300 Nm) entre 2.000 y 5.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor. Combustible: Gasolina sin plomo.

## TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague, monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,4 km/h.

## DIRECCIÓN

Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,6 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, con brazos triangulares transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente con brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 205/50 ZR 16. Llantas de chapa de 6,5 x 16.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.400 kilos. Capacidad del depósito: 73 litros.

## CONSUMOS

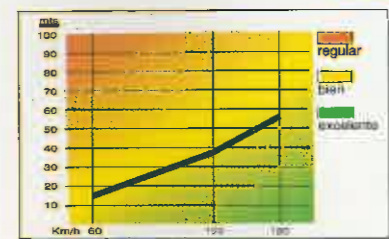
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,3 km/h de promedio	12,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,5
En conducción rápida	17,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,5
A 140 km/h de crucero	11,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	650

## PRESTACIONES

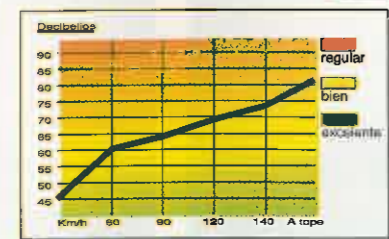
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	240
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,6
1.000 m salida parada	27,9
De 0 a 100 km/h	7,7
Recorriendo (metros)	114
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,9
recorriendo (metros)	192
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,5
recorriendo (metros)	263

## FRENOS



A 60 Km/h:	14,6
A 100 Km/h:	38,7
A 120 Km/h:	56,6

## SONORIDAD



Al ralentí:	45,6
A 60 Km/h:	61,4
A 90 Km/h:	64,6
A 120 Km/h:	69,1
A 140 Km/h:	73,4
A Tope:	82,2

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 22 07. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 124 puntos de asistencia.

## OPCIONES

Airbag acompañante, **95.000 ptas.** Pintura metalizada, **35.000 ptas.** Asientos delanteros eléctricos, **145.000 ptas.** Silla niños, **26.000 ptas.** Techo eléctrico, **52.000 ptas.** Tapicería cuero, **185.000 ptas.** Asientos delanteros eléctricos + tapicería cuero + control velocidad constante, **265.300 ptas.**

tas de volante para girar las ruedas entre extremos.

En el interior, el 850 Turbo se diferencia de las otras versiones por el empleo de madera en el salpicadero. De serie también lleva sistema de seguridad *airbag*, climatización automática, reglaje eléctrico para elevalunas y espejos exteriores; las principales opciones son la tapicería de cuero y la regulación eléctrica de los asientos delanteros. La unidad de pruebas llevaba los asientos tapizados en piel que resultan un poco calurosos, pero

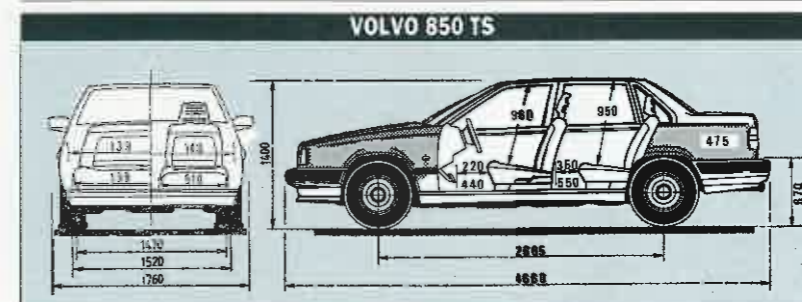


**CINCO CILINDROS**  
La base es el motor del GLT, pero con numerosas modificaciones por el empleo del turbo. Destaca su elevado par motor.

dado el excelente funcionamiento de la climatización automática (la calefacción es individual para conductor y pasajero), la temperatura en el interior del habitáculo se mantiene siempre constante; los asientos delanteros se pueden calentar, lo mismo que los retrovisores exteriores. La instrumentación es la del 850 GLT, salvo la inclusión de un indicador de la presión del turbocompresor; también se incluye un pequeño ordenador de a bordo donde señala además la temperatura exterior. En cuanto a los mandos, sólo es criticable que esté algo separado el de la luz anti-neblina delantera del de la trasera; lo ideal es que estuvieran agrupados juntos en el mando principal de las luces. El haz luminoso se puede regular desde el interior. Aunque las bolsas en las puertas no son muy grandes, hay varios huecos entre los asientos delanteros, uno -el más grande- con tapa. La habitabilidad trasera del 850 es muy buena, ya sea en espacio para las piernas como en distancia al techo desde la base del asiento, y la capacidad del maletero alcanza los 475 litros (cabén un montón de maletas); la rueda de repuesto, situada en el fondo, es del

## EQUIPAMIENTO

El coche lleva de serie inserciones de madera de nogal en el salpicadero, llantas de aleación ligera, sistema de seguridad *airbag*, climatización automática, espejos retrovisores exteriores regulables eléctricamente, dirección asistida, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, columna de dirección regulable en altura, respaldo de los asientos traseros abatible (60/40) y cristales tintados.



## FRETE A SUS RIVALES

El principal rival del Volvo 850 T5 es el Saab 9.000 Aero, que desarrolla la misma potencia pero cuesta un millón y medio de pesetas más. Otros competidores son el Alfa 164 Quadrifoglio, también algo más caro y con cinco caballos más de potencia; el BMW 530i que es menos potente y menos equipado y con un precio de 6.300.000 pesetas; y, por último, el Lancia Thema Turbo es 260.000 pesetas más barato y desarrolla 20 caballos menos.

Javier Gutiérrez  
Fotos: José Robledo

## REVOLUCIONARIO

AQUATRED  
by Goodyear

Un neumático innovador y seguro como ninguno.  
Con diseño "Doble Agarre" y canal central, como ninguno.  
Para una adherencia en seco y en mojado fuera de lo común.  
Como ninguno.

GOODYEAR

Siempre por delante

El Peugeot 306 XT 1.6 a los 30.000 Kilómetros

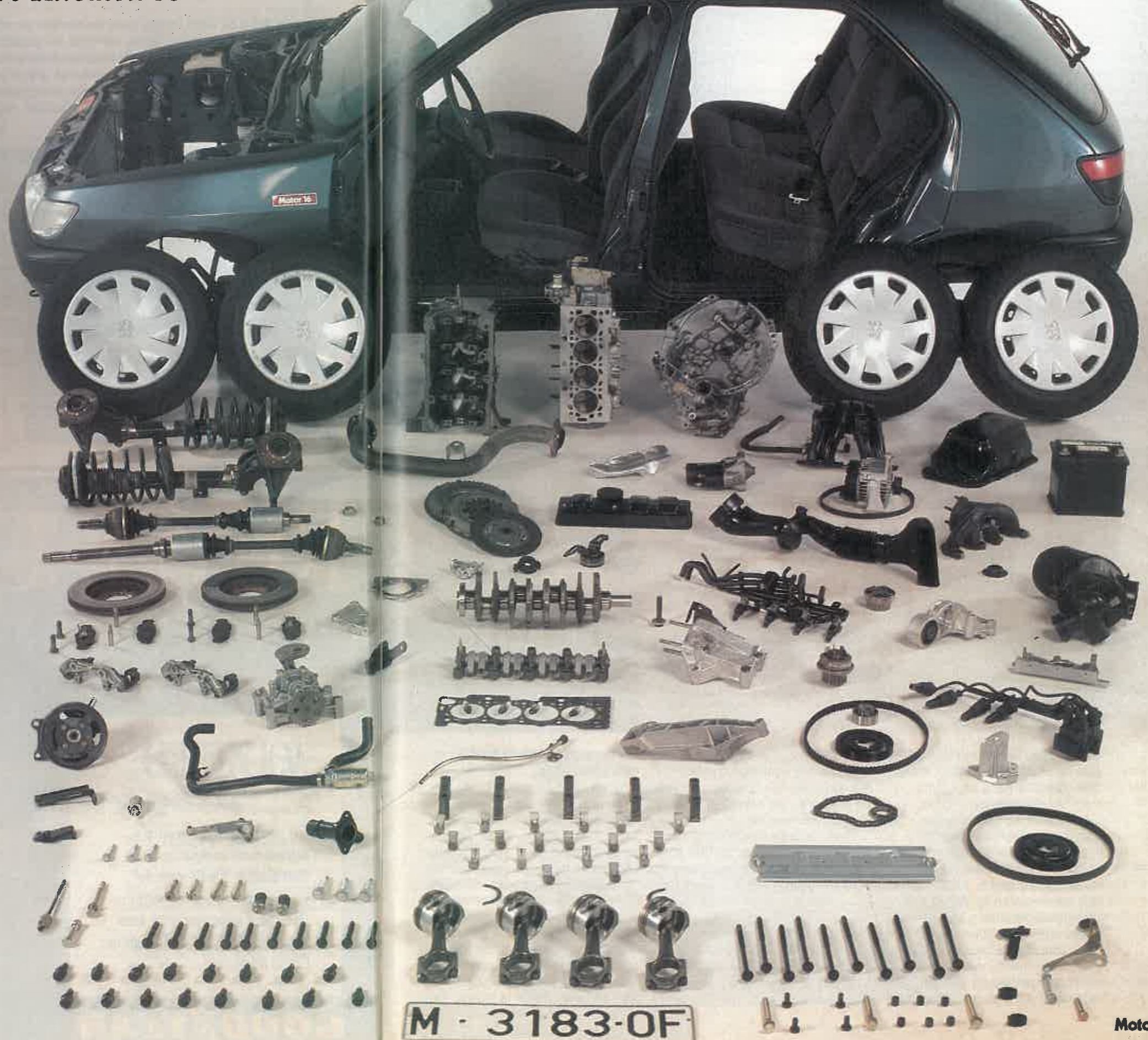
# EN BUSCA DEL EXITO PERDIDO

Peugeot ha apostado fuerte con el 306, un modelo del que pretenden que les devuelva el prestigio perdido en el segmento más competido de todos, el que componen los coches de cuatro metros. Una porción del pastel del mercado en la que el 309 no fue un buen representante. Si bien sus planteamientos técnicos eran acertados, su diseño, a medio camino entre un dos volúmenes y otro de tres, no cuajó entre el público, perdiendo muchas ventas.

**S**OBRE esto último, parece que Peugeot lo ha solucionado con el 306. Al menos esa es la opinión generalizada de todos los que han intervenido en la prueba de 30.000 kilómetros a la que hemos sometido a este modelo, todos coinciden en que estéticamente es un modelo bien conseguido, en línea con las tendencias que se siguen en la actualidad, con su redondeado diseño. También es opinión generalizada el acierto de luchar en este segmento con un vehículo de dos volúmenes bien definidos, teniendo el coche un aspecto mucho más compacto y robusto que el del 309.

El protagonista de nuestra prueba de resistencia ha sido el Peugeot 306 1.6 XT. Precisamente nos decidimos por la versión que equipa esta motorización porque era de toda la gama, por cilindrada, la versión intermedia y por lo tanto, y en buena lógica, la que mayor aceptación debe tener por parte del público.

Tras tomar posesión de nuestro Peugeot 306, lo primero que hicimos fue verificar que no había defectos de entrega y que el coche estaba en perfecto estado. Después entró directamente en nuestro taller, donde nuestros expertos midieron y tomaron nota rigurosamente de todos los elementos sometidos



## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.587 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78,5 mm. Carrera: 82,0 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,8 mkg (135 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

### TRANSMISIÓN

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

### DIRECCIÓN

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

### FRENOS

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

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales, triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo tirado, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra de torsión y estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 175/70 TR 14. Llantas de acero de 5,5J x 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

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

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
<b>CIUDAD</b>			
A 29 km/h de promedio	9,7	8,8	8,1
<b>CARRERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	6,1	5,9	5,8
En conducción rápida	11,0	11,1	11,5
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	8,4	8,6	8,1
A 140 km/h de cruceo	9,1	9,4	9,1
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	8,5	7,9	7,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	655	708	760



**30.000 KILÓMETROS**  
Durante los meses de verano el 306 rodó sin parar hasta completar toda la prueba.

## PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>			
Km/h	179,3	178,4	180,2
<b>ACELERACIÓN</b>			
400 m. salida parada (seg.)	18,5	18,1	18,6
1.000 m. salida parada (seg.)	34,1	33,6	34,3
0-100 km/h (seg.)	12,7	11,8	12,7
Metros recorridos	220	201	220
<b>RECUPERACIÓN</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	19,1	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,3	21,5	21,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,9	35,9	36,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,2	41,1	41,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,9	13,1	14,1
Metros recorridos	364	366	398
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,9	18,4	19,3
Metros recorridos	498	511	540

a desgaste. A continuación se siguió la prueba de 30.000 kilómetros, como lo haría un cliente normal y respetando todas las indicaciones de mantenimiento reflejadas en el libro del usuario.

Los primeros kilómetros se realizaron a un ritmo suave, hasta superar la barrera de los 1.500 kilómetros, momento en el que se realizó la primera revisión y a partir del cual se le fue exigiendo cada vez más. Sobre las revisiones y algunas pequeñas intervenciones que fue necesario practicarle, hay que advertir que se realizaron siempre en

un servicio oficial de la marca; al respecto hay que decir que el trato fue correcto y que cumplieron en todo momento los plazos marcados en cada intervención.

En una prueba de este tipo, en la que hay que recorrer 30.000 kilómetros, participan conductores con distintos hábitos y estilos de conducción. Para todos, el Peugeot 306 1.6 es un coche agradable de conducir y con unas magníficas cualidades dinámicas. Tanto los conductores más jóvenes, que gustan de una conducción más agresiva, como tranquilos padres de familia, alaba-

ron la magnífica estabilidad del coche, con un comportamiento excelente en cualquier condición de uso. En ello colabora decisivamente el eje trasero, de tipo autodireccional. Este sistema es muy eficaz, pero en condiciones de uso con el coche cargado, sus reacciones requieren un periodo de adaptación. El Peugeot 306 a la vez que es muy estable ofrece un elevado confort de marcha. También fue opinión generalizada la buena disposición de los distintos mandos y su suavidad de funcionamiento, sin que ninguno de ellos se resintiera de la prueba; fun-

**ESPAÑA Y FRANCIA**  
Han sido testigos de los diferentes viajes del 306. Fue una inestimable ayuda en las tareas profesionales de la redacción de Motor 16



cionando perfectamente de principio a fin de los 30.000 kilómetros.

El apartado técnico que menos gustó fue la caja de cambios, que tiene unos desarrollos finales a sus recuperaciones y obliga a una utilización intensiva del cambio en zonas de cuestas o adelantamientos. El resto de su mecánica pasó con una buena nota el examen a la que fue sometida por parte de los distintos probadores.

Por lo que respecta a su interior, una vez más la coincidencia es absoluta y todos afirman que su aca-



15-23 DE MAIG DE 1993



SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL  
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA  
SALÒ INTERNACIONAL DE L'AUTOMÒBIL  
VEHICLE INDUSTRIAL I MOTOCICLETA

15-23 DE MAYO DE 1993





**KILOMETRO A KILOMETRO**

**1.500**

Tras revisar todos sus apartados mecánicos y comprobar que no había fallos de entrega, se midieron todos los elementos sometidos a desgaste. Además se sustituyó el aceite de origen por el de la marca Helix que se utilizará en toda la prueba.

**5.000**

Con este kilometraje y con el motor ya rodado, se le sometió a una primera comprobación con el Correvit. Las cifras obtenidas demostraron que la mecánica estaba prácticamente al cien por cien de rendimiento.

**6.700**

Se soltó la pieza interior del silencioso, produciéndose a partir de entonces una molesta vibración. También se soltaron unos guarnecidos de plástico que cubren el paso de rueda en el tren delantero.

**10.000**

Con esta cifra en el cuentakilómetros, se le realizó una revisión oficial en un concesionario de la marca. El silencioso y los guarnecidos de los pasos de ruedas fueron reparados en garantía sin costo alguno.

**12.000**

Se cambió el aceite del motor, también se aprovechó para revisar todos los niveles, sin que fuera necesario rellenar ninguno de sus depósitos. Además se mandó una muestra de aceite a los laboratorios de Shell en Francia.

**15.000**

Llegamos al ecuador de la prueba y por lo tanto es hora de realizar una nueva comprobación de las prestaciones y consumos con el Correvit. Los datos obtenidos son similares a los de la primera medición, lo que delata que desde el principio el motor ya ofrecía un buen rendimiento.

**15.200**

Apareció un molesto ruido en la bomba de la dirección, provocado por la correa que estaba muy tensada. Se destensó un poco y el ruido desapareció.

**22.300**

Se cambió el aceite del motor y el filtro. También se revisaron todos los niveles, que estaban correctos y se mandó una muestra del aceite para que lo analizaran los expertos de Shell.

**26.600**

Fue necesario revisar la convergencia de las ruedas delanteras, sobre todo la de la izquierda, que estaba más cerrada de los límites tolerados y consumía excesivo neumático por el interior.

**30.000**

Fin de la prueba, se volvieron a comprobar sus prestaciones y consumos, estos últimos mejoraron sensiblemente, mientras que las prestaciones se mantuvieron en unas cifras similares a las anteriores. Después pasó el coche al taller donde fue desmontado por nuestros expertos

**BAJO LA LUPA**



**BOMBA DE LA SERVODIRECCIÓN**  
Este elemento sufrió las consecuencias de un exceso de tensión en la correa. Al final de nuestra prueba sonaba algo más de la cuenta.

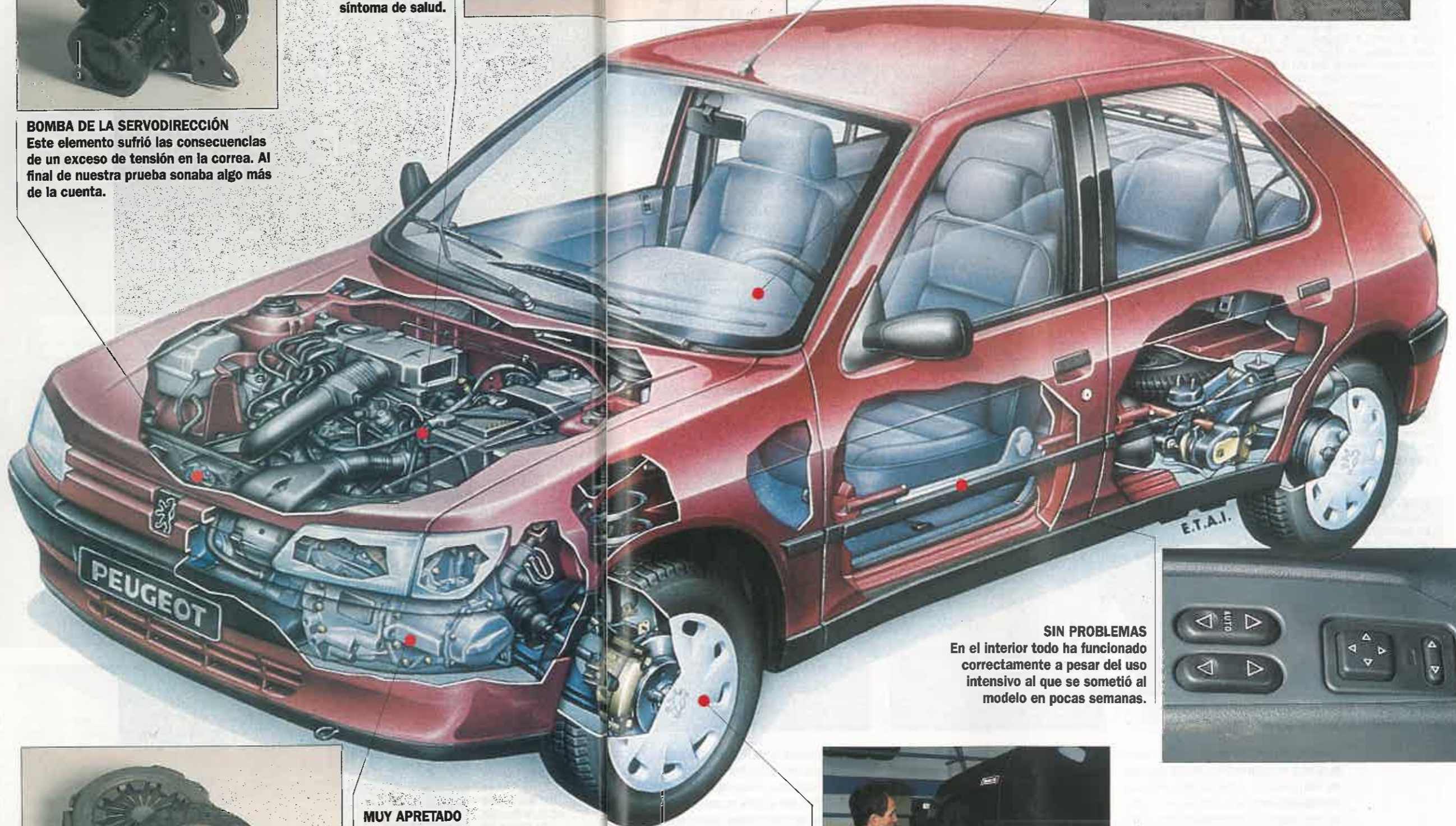
**PISTONES COMO NUEVOS**

Al igual que el resto de los elementos del motor sometidos a fricción, los pistones mostraban un aspecto inmejorable, síntoma de salud.



**ASPECTO INTERNO**

El salpicadero y los mandos están bien realizados, aunque la calidad de los plásticos es mejorable. El cenicero se abría con bastante dificultad.



**MUY APRETADO**

El desgaste del embrague fue normal, pero la presión del collarín sobre el plato era excesiva y éste quedó marcado.

**DIRECCIÓN A EXAMEN**

Con el paso de los kilómetros el tren delantero se resintió y fue necesario verificarlo.



**SIN PROBLEMAS**

En el interior todo ha funcionado correctamente a pesar del uso intensivo al que se sometió al modelo en pocas semanas.





## LOS CONDUCTORES OPINAN

### UN BUEN RELEVO

El 306 con unas notables mejoras, sobre todo estéticas, con respecto al 309, sustituye a éste con éxito. Tras la prueba de 30.000 kilómetros a la que hemos sometido a la última creación de la marca del león, los probadores que han participado en ella así lo atestiguan, prueba de ello es la nota media que ha obtenido, **7,0 puntos**, un notable merecido, debido a que sus virtudes lo califican como un familiar muy deseable.

#### CONFORT 6,3

Por lo general el Peugeot 306 XT 1.6 es confortable, la nota de este apartado se ve penalizada por unos asientos un poco calurosos y por el excesivo ruido de su mecánica cuando se le exige trabajar alto de revoluciones, debido a una insonorización mejorable.

#### COMPORTAMIENTO 7,6

El comportamiento es muy bueno, con una estabilidad a toda prueba. Al margen de su acertado sistema de suspensión, colabora de forma decisiva en su comportamiento el eje trasero de tipo autodireccional que orienta las ruedas posteriores en el mismo sentido que las delanteras.

#### DINAMICA 7,0

El 306 1.6 se desenvuelve perfectamente en cualquier terreno, ofreciendo siempre unas prestaciones muy honestas, la puntuación aquí, sin ser mala, podría ser mejor. Se ve penalizado por unas recuperaciones un poco lentas, debido a unos desarrollos finales largos de la caja de cambios.

#### INTERIOR 6,6

El coche ofrece un interior amplio, capaz de alojar a cuatro adultos con holgura, que en viajes no muy largos pueden ser cinco. El equipamiento está a nivel de lo que ofrece su competencia. El acabado interior, sin ser malo, es todavía mejorable.

#### MECANICA 7,3

El motor es agradable, con una buena elasticidad y facilidad para subir de revoluciones, ofreciendo un buen rendimiento. El sistema de frenos, por su parte, cumple a la perfección su cometido. En este apartado una vez más se ve penalizado por los desarrollos largos de su caja de cambios.

#### CONSUMO 7,2

Los consumos por lo general se mantienen dentro de unos márgenes razonables. En unas condiciones de uso normales, el gasto medio es difícil que se dispare por encima de ocho litros cada cien kilómetros. En una conducción alegre es difícil pasar la barrera de los once litros.

#### FUNCIONALIDAD 7,3

El Peugeot 306 es un coche que está bien pensado, es funcional, con todos los mados al alcance de la mano y de un funcionamiento suave. El acceso a su interior no reviste ninguna dificultad y con respecto a su maletero es capaz, suficiente para un uso de tipo familiar.

**TECNOLOGÍA AVANZADA**  
La aplicación de plásticos en elementos tales como el colector de admisión da muestra del avanzado diseño del coche.



bado es superior al del 309, aunque con el transcurrir de la prueba se han podido detectar algunos fallos de terminación, como es el caso de ruidos y vibraciones que han ido surgiendo en el salpicadero. Algo que fue objeto de críticas fue la insonorización del compartimento motor. Éste se deja oír con nitidez, sobre todo cuando se le exige al motor rendir alto de revoluciones.

La prueba transcurrió sin ningún tipo de inconvenientes y, tan sólo surgieron algunas pequeñas pegadas que no afectaron a partes vitales de la mecánica. Durante los 30.000 kilómetros, fue obligatorio el uso de gasolina sin plomo, debido a que el coche, para cumplir con las normas anticontaminantes, estaba catalizado. Sobre esto hay que decir que el consumo se mantuvo siempre en

cape. Esto fue debido a que se tomó la pieza interior del silencioso. También con ese kilometraje, unos guarnecidos de plástico que cubren los pasos de las ruedas delanteras, debido a unas sujeciones plásticas poco resistentes, que terminaron rompiéndose a causa de las vibraciones normales del uso del coche. Para solucionar estos inconvenientes, preferimos esperar a la revisión

unos márgenes razonables ya que el coche se utilizó principalmente en carreteras rápidas y se le exigió trabajar a un fuerte ritmo, circunstancia en la que se pudo comprobar que es difícil sobrepasar la barrera de los once litros cada cien kilómetros. El consumo medio a lo largo de la prueba fue de 8,9 litros, un consumo que a medida que transcurrieron los kilómetros fue mejorando sensiblemente, basta echar un vistazo al cuadro de consumos para comprobar que de la primera medición a la última, hay casi un litro de diferencia en su gasto medio. Esto quiere decir que con el uso el motor tomó la holgura necesaria para mejorar su rendimiento.

Con respecto a sus prestaciones, las medidas efectuadas con el Correvit han dado siempre unos resultados muy similares, lo que quiere decir que desde los 5.000 kilómetros, con los que se realizó la primera comprobación, el motor ya ofrecía un magnífico rendimiento. Por otro lado, el consumo de aceite fue insignificante, siendo innecesario hacer ningún relleno entre cambio y cambio.

Como ya hemos comentado anteriormente, la prueba transcurrió sin que apareciesen problemas serios en el coche. En torno a los 6.700 kilómetros, surgió una molesta vibración, procedente del tubo de es-

## BAJO LA LUPA

### EL ACEITE A EXAMEN

**C**OINCIDIENDO con cada cambio de aceite, se ha remitido a los laboratorios de Shell en Francia unas muestras, que los expertos de la marca petrolera han analizado a conciencia. El resultado de sus análisis han sido muy reveladores y confirman el buen funcionamiento del corazón del Peugeot 306 1.6. Las muestras han revelado que la mecánica prácticamente no ha sufrido desgaste, ni en su parte alta, ni en la baja. El aceite, Shell Helix 20W50 siempre ha cumplido su misión en unas magníficas condiciones, siendo la com-

bustión del motor la idónea en todo momento. En el aceite, la total ausencia de partículas procedentes de la gasolina ha sido la nota predominante, lo que demuestra que la estanqueidad de los cilindros ha sido perfecta y permitiendo que el índice de partículas contaminantes se haya reducido al máximo. Por otro lado, los análisis del aceite del cambio, Shell Spirax HD 80W han detectado la presencia de partículas metálicas, debidas al desgaste normal de sus elementos durante el de rodaje y que no afectan en absoluto en su buen funcionamiento.



de los 10.000 kilómetros y en un servicio oficial de la marca, con la garantía del coche en vigor, nos los solucionaron en pocos días. Más tarde, nada más superar el ecuador de la prueba, apareció un ruido en la bomba de la dirección asistida. Tras investigar la causa de ese ruido, se averiguó que procedía de la correa, que estaba muy tensada. La solución fue muy fácil, bastó con su-

bir el coche a un elevador y destensarla para que desapareciera. Ya al final de los kilómetros marcados, fue necesario revisar la convergencia de las ruedas delanteras, sobre todo la de la izquierda, que estaba más cerrada de los límites tolerados y consumía excesivo neumático por el interior. También al final de la prueba reapareció el ruido de la bomba de la dirección, pero esta

vez propiciado por la misma bomba, que estaba dañada en el interior, posiblemente por haber funcionado con una tensión excesiva en la correa. Como colofón a los 30.000 kilómetros, el coche pasó a nuestro taller donde fue desmontado por completo por nuestros mecánicos especialistas.

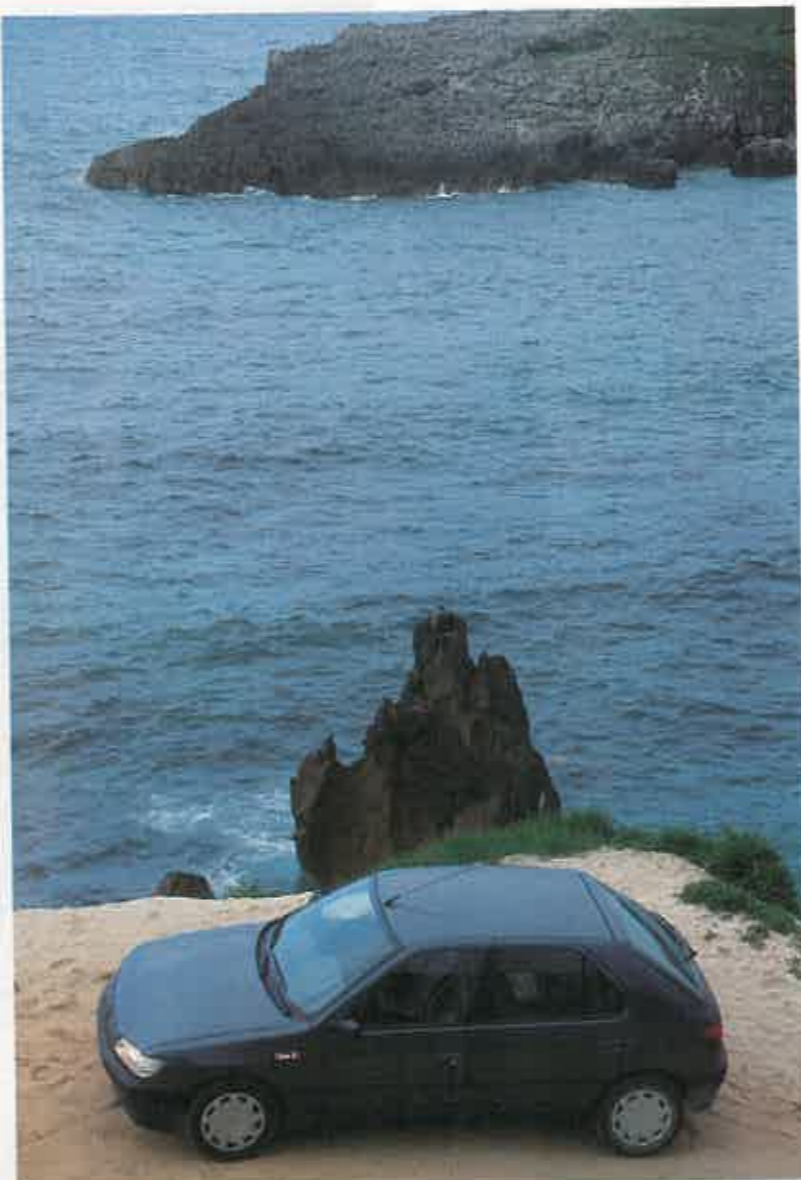
Tras pasar por las manos de nuestro experto cirujano, Ángel Robledo, las conclusiones no pueden ser más claras. La mecánica del 306 1.6, es sencilla y a la vez muy fiable, de fácil acceso a sus diferentes elementos, sin que sea necesaria la utilización de ningún utilaje especial en su manipulación y, sobre todo, es una mecánica moderna. Hay que resaltar los colectores de admisión, muy bien realizados en material plástico, más silenciosos que otros metálicos.

El motor ha sufrido un desgaste prácticamente nulo, como así lo demuestra la medición de la compresión de sus cilindros, que se ha mantenido homogénea en los cuatro y en la misma cifra que tenía a principios de la prueba. Aquí ha jugado un papel decisivo el buen funcionamiento del sistema de lubricación, apoyado por unos inyectores, uno por cilindro, que pulverizan el aceite hacia la parte alta del motor. También es un buen indicativo del magnífico estado de la mecánica su-

**INYECCIÓN DE ACEITE**  
En el interior de los cilindros hay unos inyectores de aceite que refrigeran la parte alta del pistón.

## UNA COMBUSTIÓN PERFECTA

COMO complemento a nuestra prueba de 30.000 kilómetros con el Peugeot 306 1.6 y, siempre buscando ofrecer la mayor y más completa información sobre el comportamiento de nuestro protagonista, contamos con la ayuda de Daoíz Pérez Lumbreras, nuestro taller colaborador especialista en sistemas de inyección. En sus instalaciones y contando con material de primera, verificamos a fondo el estado de los inyectores que, siguiendo la tónica del resto de la mecánica estaban en perfecto estado, como si no hubiese pasado ni un solo kilómetro por ellos. En nuestra habitual comprobación de los niveles de contaminación, al final de la prueba, pudimos ver que eran correctos, ya intuíamos que el sistema de inyección, bujías, etc., habían funcionado a la perfección, tras la rigurosa verificación de los inyectores pudimos constatar todos estos puntos.



**TROTAMUNDOS**  
El Peugeot 306 también es capaz de llegar al fin del mundo.

parte tenía un desgaste normal. También presentaba anomalías el soporte de la bomba de la dirección, que en uno de sus anclajes tenía holgura.

En el resto de elementos sometidos a fricción, el desgaste ha sido correcto. En el sistema de frenos, en las ruedas delanteras, las pastillas de frenos estaban prácticamente al límite de utilización, mientras que los discos casi no sufrieron nada. En las ruedas traseras, que equipan tambores y zapatas, el gasto fue inapreciable. El líquido de frenos fue el que más acusó la prueba y en la comprobación de su grado de ebullición al final de los 30.000 kilómetros se pudo apreciar que estaba al límite de uso, lo que indica que su calidad no es muy buena.

Por lo que respecta a sus ruedas, Michelin MXT 175/65 R 14, su comportamiento fue excepcional durante toda la prueba, resultando unos neumáticos adecuados para conducir tanto en condiciones de seco como de lluvia. Al final de la prueba, el dibujo de los neumáticos delanteros estaba en las últimas, mucho más en el del lado izquierdo, que debido al ya citado problema de convergencia de esa rueda, se desgastó un poco más. Por lo que respecta a las ruedas traseras, estaban a más de medio uso.

Otra cosa que destacó Ángel Robledo del 306 de nuestra prueba, fue el sistema eléctrico de las puertas: cierre centralizado, elevalunas y espejos retrovisores, que va agrupado en un mismo mazo y rematado

por un solo terminal, que permite desmontar las puertas con una gran facilidad.

Para finalizar, hay que decir que el protagonista de nuestra prueba se ha confirmado como una magnífica opción de coche de uso familiar, está dotado con una mecánica fiable y robusta, cuenta con un comportamiento rutero excepcional y tiene una buena capacidad interior y de carga de maletero. En el apartado de lo mejorable incluiríamos algunos detalles de acabado, tales como los protectores de los pasos de rueda que se soltaron por no estar bien ajustados de fábrica, ya que una vez arreglados en el concesionario no volvieron a dar problemas.

**Equipo de pruebas de Motor 16**

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



MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID.



*Juan José Sanz, presidente de General Motors*

## CALIDAD POR ENCIMA DE TODO

**Desde que se implantó la Compañía en España, Juan José Sanz es el primer presidente español. Es un hombre de General Motors hasta la médula, donde trabaja desde hace cerca de 30 años. Ingeniero industrial, siempre se ha mantenido en las áreas técnicas. Pese a ello, su formación empresarial es intensa y extensa, cursando estudios de Dirección de Empresas en Michigan.**

**C**ONOCE Figueruelas al dedillo y desde sus inicios, ya que fue supervisor de Control de Proyectos antes que gerente de Mantenimiento e Ingeniería. Tras una breve etapa en Alemania, regresó a Figueruelas como director de Manufacturas y responsable de todo el área productiva. Estrecho colaborador de Ángel Perversi, le ha tocado el turno ahora de sustituirle al frente de GME, una de las filiales más trascendentes de Adam Opel en Europa.

No es fácil sustituir a Perversi, uno de los empresarios más carismáticos de España, pero asume este reto sin el menor titubeo.

«Lo difícil es la posición, no la sustitución. Esta posición en GME es de mucha responsabilidad; especialmente en la actual situación del mercado. Pero la sustitución de una persona no es nunca difícil; cada persona tiene su propio carácter y sus maneras de trabajar».

**¿Cuál es el secreto de GME para navegar, en tiempos de crisis, con mejor rumbo que los demás?**

«No hay secretos. No tenemos la bola mágica para saber mejor que otros lo que podemos o lo que no debemos hacer. Tenemos un equipo de profesionales muy bueno. Quizás uno de los mejores que hay en España y en Europa.

En segundo lugar, tenemos un producto excelente, un diseño muy moderno con prestaciones y características que creo que son únicas en el segmento en que se mueve el Corsa.

El secreto es que estamos trabajando con la prioridad de mantener nuestra planta al máximo rendimiento, trabajando para ser competitivos y

con ello, mantener los puestos de trabajo. No hay milagros detrás de General Motors España, sino un trabajo muy duro».

**Estamos en una época de restricciones de gastos, reducciones de plantilla y búsqueda de la rentabilidad por encima de cualquier otro factor. En estas condiciones, ¿cómo se puede mantener la calidad?**

«Una productividad efectiva conlleva casi automáticamente un aumento de calidad. La calidad no tiene por qué costar dinero. Una calidad pobre cuesta mucho más dinero que una calidad a la primera. Un producto que tenga que ser trabajado una y otra vez, por fallos en calidad, origina costos, pérdidas y retrasos».

**Una productividad medida con parámetros europeos, ¿podrá competir algún día con la que se alcanza en Japón?**

«Lo que no podemos hacer es co-

piar a los japoneses. Aquél que copia es siempre el segundo. Porque mientras que implementa lo que ha copiado, el otro ya ha avanzado otro trozo. Tenemos que desarrollar nuevas ideas, ser creativos y tener una visión muy clara del futuro».

**Por ejemplo, ¿buscando la asociación entre fabricantes?**

«La asociación entre GM y Saab es muy positiva, sobre todo desde el punto de vista europeo y para el mercado Americano, donde la marca Saab goza de mucho prestigio. Pero nuestro objetivo más inmediato es el mercado europeo, donde estamos logrando importantes éxitos. A pesar de que el mercado europeo ha caído un 18 por ciento, la caída de GM es del 14 por ciento, por lo que la penetración ha aumentado en algo más de un punto».

**En los últimos años, GM se ha volcado hacia las gamas bajas (Corsa y**



**Astra), olvidándose de las gamas altas (Omega y Senator).**

«No es del todo exacto. El nuevo Omega aparecerá a principios del año 94. Con el nuevo Omega el Senator no tiene sentido, porque ocupará su espacio.

De todas maneras, el volumen de mercado de la gama baja es siempre mayor que el de la gama alta. En estos momentos, tenemos el binomio Corsa-Astra excepcional. En el mercado español, el Astra es el coche más vendido y el Corsa, tras los primeros meses en que nos faltaban unidades, por el inicio de la producción, es ya el primero en su segmento en sólo seis meses.

Y no es del todo cierto que nos hayamos inclinado hacia el segmento bajo. Seguimos prácticamente donde estábamos hace algunos años. No debemos olvidar que el Kadett siempre ha sido el Opel de mayor producción. La crisis económica también ha derivado las compras hacia segmentos inferiores.



**LA CALIDAD QUE HACE DIEZ AÑOS TENIAN BMW O MERCEDES, HOY LA TENEMOS NOSOTROS.**

Tampoco es del todo cierto que la gama alta de Opel pase a ocuparla Saab. Con el nuevo Omega competiremos directamente con BMW y Audi. Incluso con Mercedes, ya que ellos están a la baja y nosotros en alza.

Esto me da pie a algunas reflexiones sobre la calidad. Hay mitos que conviene destruir o al menos ser objetivos en el análisis. Los coches se van pareciendo más cada año. La ca-

lidad que hace diez años tenían marcas como Mercedes o BMW, hoy día la tienen otros productos. Cuando Mercedes necesita entre 50 y 80 horas para producir un vehículo, nosotros estamos en 20. Y si comparamos un Corsa con cualquier coche de lujo, que nadie piense que sale perjudicado. Nuestro nuevo Corsa tiene casi las mismas opciones que hace

tan sólo tres años eran exclusivas de coches de lujo: ABS, airbag, aire acondicionado, catalizador...

**Se dice que sólo los japoneses son capaces de hacer coches pequeños, baratos, con calidad y con equipamiento. ¿Está la industria europea en condiciones de aceptar este reto?**

«La fabricación de coches en Japón no tiene nada que ver con la fabricación en Europa. En primer lugar por su productividad; mientras que en Japón se trabajan 2.200 horas al año, en Europa son 1.750, cerca de 450 horas menos.

Sus gastos estructurales son mu-

cho menores que los nuestros. En la planta, tienen muchos menos elementos de seguridad que nosotros. En Administración tienen mucho menos control. Los costes de inversión japoneses no llegan a las dos terceras partes de los nuestros. Entre un 20 y un 25 por ciento de nuestras inversiones se van en sistemas de seguridad...»

**Sin embargo, su sincretismo laboral no es superior a la europea.**

«Quizá no sea del todo adecuado el poner demasiados sistemas de seguridad, porque el trabajador tiene un exceso de confianza. En Japón, se contentan con pintar una raya roja en el suelo; una raya de la que no se puede pasar. Aquí, además de la raya, ponemos una fotocélula y un chivato de advertencia. El trabajador acaba confiándose. A veces en Europa se exagera en los sistemas de seguridad, incrementando apreciablemente los costes.»

**Esto, en sus últimas consecuencias, nos llevaría a creer que los ele-**



**NO HAY MILAGROS DETRAS DE GENERAL MOTORS ESPAÑA, SINO UN TRABAJO MUY DURO.**

**mentos de seguridad que incorpora cualquier coche moderno, son contraproducentes porque originan en el conductor un exceso de confianza que le lleva a asumir más riesgos.**

«Pues la verdad es que hay algo de esto. La mayoría de los conductores no saben qué significa el ABS. Sólo sabe que reacciona en el momento en que lo necesitan. No es descabellado pensar que efectivamente, sería

más seguro el que los conductores desconocieran los elementos de seguridad que incorpora su coche.

El Corsa, es un auténtico tanque, con el confort de un Senator. En los *crash-test* se ha demostrado que el habitáculo queda intacto tras un serio golpe. Eso no tiene por qué saberlo un conductor, pero es beneficioso para él.»

¿No corremos el riesgo de convertir los elementos de seguridad en objetos para el marketing?

«Si, pero es que son elementos muy importantes. Porque quien compra un Corsa, con las barras de protección laterales, si ocurre un accidente, la diferencia entre tenerlas o no tenerlas puede significar su vida. Es por tanto un elemento absolutamente primordial. Un criterio que el cliente debe considerar a la hora de comprar un coche y por tanto, sujeto al marketing.»

José María Cemuda  
Fotos: Ramón Rodríguez



**ALFA 155 TWIN SPARK  
PRESTIGIO  
POTENCIA Y SEGURIDAD**

ALFA 155 TWIN SPARK, un vehículo con poderosas razones para convencer. ALFA ROMEO convierte la conducción en un placer exclusivo. Es el prestigio de la más pura tradición deportiva. Adaptándose a las necesidades diarias de una conducción dinámica y confortable. Su motor TWIN SPARK de 115 CV 4 cilindros y doble árbol de levas es un corazón lleno de potencia capaz de despertar pasiones. La tradicional seguridad activa de ALFA ROMEO se complementa, ahora, con barras laterales estructura reforzada en toda la carrocería y la posibilidad de incorporar ABS y Air Bag.

**ALFA 155 TWIN SPARK 115 CV  
POR 1.975.000\* PTAS.**

Solicite información Tel. 900 155 000. \*PVP en Península y Baleares, incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promoción.

**Cuore Sportivo**

Fábricas de  
Honda en Reino Unido y Bélgica

# LA EXPANSION CONTINUA

Por un sencillo proyecto de colaboración con Rover, la implantación del fabricante japonés Honda en Europa fue un hecho destacable hace catorce años. Ahora, con la fábrica de Swindon (Reino Unido) y el almacén de recambios de Gante (Bélgica), el crecimiento es más que una realidad.

**E**L 10 de enero de 1995, todavía no se puede precisar a qué hora, saldrá de las cadenas de montaje de la fábrica que Honda tiene en Swindon (Reino Unido) la unidad número 100.000. Aunque de momento sólo se fabrica el nuevo Accord, el año que viene comenzará la producción del sustituto del Concerto y dicho modelo será con toda seguridad el que salga de la factoría en tal fecha. La historia se remonta a

1979 cuando Honda y British Leyland, ahora Rover, firmaron un acuerdo de proyecto común, en el que el fabricante japonés cedía al inglés la producción del Triumph Acclaim, una copia del Honda Ballade. Desde entonces, la colaboración de ambas marcas no ha hecho más que crecer. Por poner un ejemplo, algunas versiones del Rover 200/400 llevan motores del fabricante japonés y el Honda Concerto se fabrica en Rover,

no demasiado lejos de la factoría de Honda en Swindon.

La planta que hemos tenido la oportunidad de visitar ocupa una superficie de casi millón y medio de metros cuadrados y fue inaugurada en 1985. Gracias a que el anterior propietario de la fábrica era una empresa dedicada a la producción de aviones, se ha podido aprovechar la pista de aterrizaje de 1.400 metros y convertirla en una interesante pista

de pruebas. La fábrica está dividida en dos plantas, este y oeste. Esta, inaugurada en 1986, dispone de todo lo necesario para el proceso de pre-entrega de los modelos producidos por Rover en Longbridge. Además, se fabrican los motores 1.600, monoárbol y biárbol, del Concerto y, desde hace poco, también se hace el dos litros para el Accord y el Rover 600. La planta este comenzó a construirse tres años después y es donde

ACTUALIDAD



HONDA EUROPE N.V.

#### FÁBRICA DE GANTE

Esta es la central para Europa, en ella se agrupan el almacén de recambios y logística, el de distribución de automóviles y los sistemas informáticos.



#### FÁBRICA DE SWINDON

Sobre una superficie de casi un millón de metros cuadrados se erige esta fábrica en la que se producen los motores 1.600 monoárbol y biárbol del Concerto.





**ENSAMBLAJE EN GRAN BRETAÑA**  
Los motores del Accord listos para ser ensamblados en los chasis, son sometidos a un estricto control de calidad.

100.000 coches/año. La producción actual de motores es de 120.000 al año que se incrementarán hasta 200.000 en 1995.

Si importante es la fábrica de Swindon, aún lo es más la central de Honda Europa en la localidad de Gante (Bélgica). Un vasto complejo que agrupa un centro logístico (almacén de recambios), otro de distribución de automóviles y un tercero de sistemas informáticos. En el primero hay 700.000 piezas que pueden ser «movidas» en cualquier momento, otros 170.000 accesorios en stock que ha sido diseñado para atender 30.000 líneas de pedido, ya sea de gran volumen o individuales simultáneamente. Para los pedidos urgentes Honda España asegura que las piezas no localizables en su almacén tardan 24 horas en llegar a nuestro país por avión y los pedidos normales que vienen en camión justo el doble. En el caso improbable de que la pieza no esté en Bélgica (menos del 1 por ciento de las veces) se pide vía satélite a Estados Unidos o Japón.

En el almacén de distribución de automóviles se desempeñan cuatro funciones: descarga y recepción de coches, control de calidad y pre-entrega, montaje de accesorios opcionales y entrega. En los últimos catorce años han atracado 880 buques transportando una cifra aproximada de 1.300.000 automóviles; la capacidad de almacenamiento del centro supera las 25.000 unidades. La capacidad máxima de producción es de 750 vehículos diarios (limpieza, control de calidad, etc.) y la de entrega puede superar las 1.400 unidades que se transportan en camión, tren o barco. En cuanto al montaje de accesorios, son los referidos a equipos de sonido, aire acondicionado, sistemas de alarma y tapizado de cuero.

Por último, la red de la división de sistemas informatizados constituye el «corazón» electrónico de Honda Europa, una red conectada a Estados Unidos y Japón y que permite a la mayoría de los concesionarios e importadores europeos transmitir automáticamente pedidos en sistema on-line. El centro controla todos los sistemas informáticos relativos a la importación, distribución, inventario y precio de todos los accesorios y vehículos Honda. ○

Javier Gutiérrez



**CENTRO NEURÁLGICO**  
En la fábrica belga se prepara la distribución de los vehículos para el resto de Europa.

actualmente se fabrica para toda Europa el nuevo Honda Accord. El primer proceso de fabricación es la soldadura (el estampado de los paneles de acero se realiza en la cercana fábrica de Rover), recibiendo cada carrocería 2.500 puntos, la mayoría aplicados de forma automática. Después se pinta, el baño electrolítico de Honda es el mejor en el mundo

de la automoción (como es habitual, los demás fabricantes dicen lo mismo del suyo) y el proceso final es una capa de pintura al agua para proteger más el medio ambiente. Las carrocerías son trasladadas a una cadena de montaje donde la automatización sólo se aplica en las áreas de componentes pesados o voluminosos; por ejemplo, la máquina multimontaje instala el conjunto motor y caja de cambios y la suspensión delantera y trasera en un solo proceso. La última fase es el control de calidad que incluye distintas comprobaciones y una prueba dinámica en la pista.

Con algo más de 1.300 trabajadores (que ellos llaman colaboradores), la edad media es de sólo 28 años. El número de proveedores es de 138 y se ha pasado del 60 al 80 por ciento de componentes europeos en sólo 18 meses. La producción actual de coches, en un turno de trabajo, es de 210 unidades/día, lo que supone 40.000 al año. Para 1995, con setecientos nuevos trabajadores y dos turnos, la producción será de

# Motor 16

GRUPO

Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado

¿Imaginas una tarjeta que te permita disfrutar de descuentos cuando la presentes en algunas tiendas del automóvil?, ¿o participar en sorteos relacionados con el mundo del motor?, ¿o realizar viajes o adquirir accesorios a precios muy interesantes?

Esa Tarjeta es la de MOTOR 16. Una Tarjeta que te permite acceder a un gran número de ventajas exclusivas relacionadas con el mundo del motor, y que ahora puedes conseguir muy fácilmente porque... ¡ES GRATIS!

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo ahora y disfrutarás de sus ventajas de forma inmediata. ¡Este es el momento!

Solicítala GRATIS hoy mismo

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

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



MOTOR 16. CAMBIO Y RUSCONI S.A., Hermanos García Noblejas, 39. 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 CAMBIO Y RUSCONI S.A. y tienes el derecho a 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 por correo, por favor escribe «NO» en la siguiente casilla.



## Las Ofertas de OCTUBRE de Nuestra Tarjeta

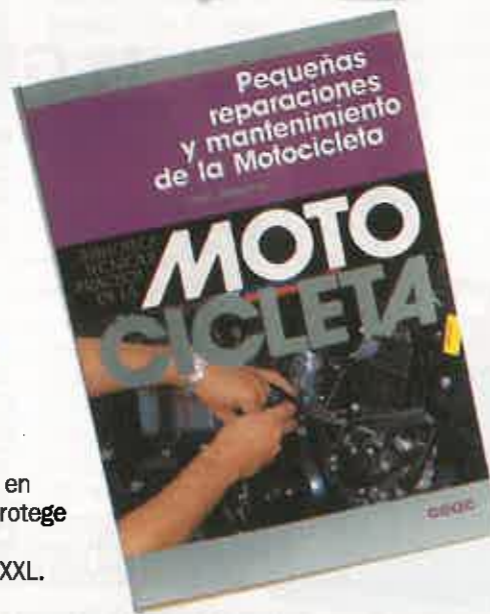
Con la Tarjeta Motor 16 nuestros lectores pueden beneficiarse de ofertas exclusivas, sorteos, descuentos en determinadas tiendas e incluso adquirir artículos relacionados con el mundo del motor a precios muy ventajosos. Si deseas adquirir alguna de las ofertas que ahora te presentamos, encontrarás tu cupón de pedido al final de esta sección.

### MAQUETAS DE AUTOMOVILES

Twin Cam ofrece a los coleccionistas de automóviles en miniatura, la posibilidad de montarse su coche favorito gracias a estos «kits» de la firma «Details Cars Collection».

- Escala 1:43. ● Con componentes metálicos, de plástico y fotograbados.
- Instrucciones de montaje. ● Modelos a elegir: Ferrari 348 TB, Ferrari 348 TS, Lamborghini Diablo S y Jaguar XJS. ● O si lo prefiere, también le da la posibilidad de adquirir los mismos modelos montados.

Precio en «kit»: 3.000 ptas. MTC: 0067.  
Precio montado: 2.300 ptas. MTC: 0068.



### REPARACIONES Y MANTENIMIENTO DE LA MOTOCICLETA

Este manual le permitirá tener su motocicleta a punto con unas sencillas operaciones periódicas de mantenimiento.

- Electricidad.
- Carburación.
- Frenos.
- Ruedas, suspensiones y dirección.
- Desmontaje del motor «in situ».
- Datos de taller.
- Puesta a punto.
- Diagnóstico de averías, etc.
- 620 ilustraciones en blanco y negro.
- De ediciones CEAC.

Precio: 1.710 pts. MTC: 0072.



### CHAQUETA ACOLCHADA

Clásica chaqueta acolchada, de color verde, directamente exportada de Escocia. ● Realizada en poliamida 100 por cien con cuello de pana que protege de la lluvia y el frío. ● Acabado de gran calidad.

- Se puede elegir en las tallas XS, S, M, L, XL y XXL.
- De Curzon Direct.

Precio: 6.900 ptas. MTC: 0069.

### ASIENTOS PARA NIÑOS

La seguridad de los niños en los vehículos se promueve mediante cinturones especiales y asientos infantiles. Stahl tiene un asiento de seguridad, la gama Carli, altamente valorado por el instituto de pruebas.

- Asiento modular para niños desde los 9 meses a 12 años.
- Compuesto por tres módulos que se irán retirando según el niño crezca.
- La tabla de sujeción se retira a los tres años y el módulo de respaldo a los seis.

Precio: 12.350. Pts. MTC 0073.



### KIT BIFARO CIBIE

Personalice su automóvil con Valeo.

- Imagen deportiva.
- Mayor potencia de iluminación
- Disminución de la fatiga visual.
- Fácil y rápida instalación.
- Certificado de homologación incluido.
- Modelos disponibles: Citroën ZX, Opel Astra, Renault Clio y Volkswagen Golf III.

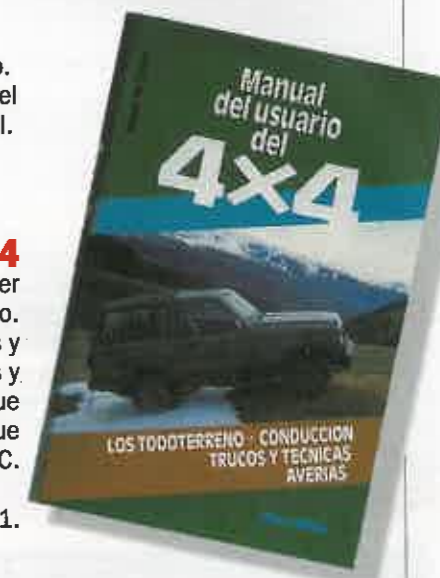
Precio: 39.950 ptas. MTC: 0070.

### MANUAL DEL USUARIO DEL 4X4

Práctico manual para los que deseen conocer más a fondo los vehículos todo terreno.

- Cómo elegirlo. ● Su conducción. ● Sus trucos y técnicas. ● Largos viajes. ● Averías: causas y remedios. ● Ilustraciones en blanco y negro que proporcionan una clara visión de los mecanismos que se describen. ● De Ediciones CEAC.

Precio: 2.160 pts. MTC: 0071.



### EL HOGAR DE LOS TUAREGS EN TODO TERRENO

Viajes Turkana brinda la oportunidad de realizar un circuito de aventura de 25 días de duración en coche todo terreno, para conocer a fondo el desierto argelino.

- Precio: 171.000 pesetas por persona.
- Incluye: transporte en vehículo todo terreno, barco desde la Península ida y vuelta, campings, tiendas de campaña para dos personas y colchonetas, utensilios, repuestos, herramientas, seguro de viaje y conductor acompañante.
- Itinerario: Madrid-Málaga o Almería, Melilla, Bechar, Taghit, Timimoun, In Salah, Arak, Tamanrasset, Assekrem, Hoqqar, El Gofa, Ghardaia y Ujda.
- Grupos mínimos 8 personas y máximo 19 componentes.
- Los titulares de la Tarjeta tendrán un 10 por ciento de descuento.
- Salida: 2 de noviembre.

Información y reservas en **Viajes Turkana**.  
C/León, 1. Madrid. Teléfono: (91) 420 14 67 y 429 65 49.



## AMERICANOS



Jeep Wrangler 2.5 TL

**2.291.639 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

Las concesiones al lujo son nulas. Si bien disfruta de todo lo necesario para practicar a la perfección el todo terreno: una muy completa instrumentación, dirección asistida y barras antivuelco, los elementos de confort brillan por su ausencia y el equipamiento resulta espartano.

**MECÁNICA: 6/10**

Unas suspensiones robustas y un motor de 2,5 litros de cilindrada son lo más característico de este todo terreno americano. Sus 121 caballos le permiten rodar con cierta alegría y trepar a cualquier sitio, aunque el consumo también se ve penalizado con unos valores algo elevados.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

La dureza de las suspensiones no lo favorecen a la hora de circular por carretera y resulta algo nervioso y falto de confort, pero se muestran muy efectivas para atravesar terrenos difíciles.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros de 2.464 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
121 caballos a 5.600 rpm.  
Par máximo:  
17,9 mkg a 3.000 rpm.  
Peso: 1.370 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 3,880 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
16,5 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 38,2 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 45,0 s.  
Velocidad máxima: 144,6 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,9 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
10,6 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
13,8 l/100 km.  
Consumo medio: 14,1 l/100 km.  
Autonomía: 490 km.

**NOTA MEDIA 6,0**



Chrysler Saratoga LE 2.5

**2.505.649 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Encontrar por este precio un coche de 4,6 metros de longitud, con un nivel de acabado muy cuidado y un equipamiento de serie que incluye dirección asistida, cierre centralizado, llantas de aleación y Airbag, no es fácil en nuestro país. El Saratoga 2.5 ofrece todo esto.

**MECÁNICA: 6/10**

Chrysler no ha sacado mucho partido al motor de 2,5 litros del Saratoga, una mecánica que desarrolla tan sólo 99 caballos. El resto de los apartados mecánicos son correctos pero tampoco aportan ninguna novedad técnica digna de resaltar.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

Sobre carreteras de buen firme, el Saratoga se comporta bien, pero el eje rígido trasero produce unos incómodos rebotes en cuanto el asfalto está algo bacheado. Las suspensiones son muy suaves y favorecen al confort pero no a la estabilidad.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros de 2.501 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
99 caballos a 4.700 rpm.  
Par máximo:  
18,2 mkg a 2.800 rpm.  
Peso: 1.305 kg  
Depósito de combustible: 61 l.  
Longitud total: 4,602 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
13,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: - s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 163 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 14,4 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
6,2 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
8,6 l/100 km.  
Consumo medio: 11,3 l/100 km.  
Autonomía: 490 km.

**NOTA MEDIA 6,6**



Chrysler Voyager SE 2.5

**2.535.971 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Uno de los principales atractivos del Voyager 2.5 es precisamente su precio. Por poco más de dos millones y medio se ofrece un vehículo familiar con una habitabilidad interior notable. El equipamiento no es muy lujoso y el motor es poco potente, pero el nivel de acabado es bueno.

**MECÁNICA: 6/10**

La escasa potencia de su motor de 2,5 litros y un peso de tonelada y media no permiten un nivel de prestaciones muy bueno. La dirección es asistida y tiene un funcionamiento correcto, mientras que los frenos no disponen de ABS ni siquiera como opción.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

La escasa potencia del motor dificilmente puede poner en aprietos al Voyager. Disfruta de unas suspensiones con un tarado suave que inciden directamente en el confort pero que no perjudican la estabilidad.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros de 2.501 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
99 caballos a 4.700 rpm.  
Par máximo:  
18,2 mkg a 2.800 rpm.  
Peso: 1.570 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 4,525 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
16,2 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 37,2 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 45,7 s.  
Velocidad máxima: 159,3 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 13,5 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
7,7 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
13,1 l/100 km.  
Consumo medio: 11,7 l/100 km.  
Autonomía: 590 km.

**NOTA MEDIA 7,0**



Jeep Wrangler 4.0 Laredo

**2.894.754 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

El principal atractivo de este modelo es su potente motor. Por este precio es difícil encontrar en nuestro mercado otro 4X4 con tal poderío. Aunque posee un equipamiento de serie algo más completo que el de su hermano con el motor 2.5, sigue sin hacer grandes concesiones al lujo.

**MECÁNICA: 7/10**

Cuatro litros de cilindrada y 178 caballos de potencia son más que suficientes para subir por las paredes. En carretera se desenvuelve con agilidad y tiene un nivel de prestaciones notable, aunque las cifras de consumo obligan a repostar con frecuencia.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

Con un eje rígido delante y detrás y ballestas como elemento elástico, el Wrangler hace gala de una estabilidad aceptable mientras que el terreno no tenga baches. Sin embargo en el campo le permiten acceder a cualquier lugar.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros de 3.956 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
178 caballos a 4.700 rpm.  
Par máximo:  
29,4 mkg a 3.850 rpm.  
Peso: 1.455 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 3,880 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
9,4 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: - s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 175 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 19,4 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
11,1 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
15,5 l/100 km.  
Consumo medio: 16,5 l/100 km.  
Autonomía: 410 km.

**NOTA MEDIA 6,6**

## AMERICANOS



Chrysler Saratoga LE 3.0

**2.945.841 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

La versión más potente de esta berlina americana de tipo medio se ofrece también a un precio muy atractivo. Al motor V6 de tres litros se une una presentación interior bien cuidada y un equipamiento de serie bastante completo.

**MECÁNICA: 7/10**

El motor V6 de tres litros del Saratoga no se distingue tampoco por su gran potencia y desarrolla una caballería discreta, 141 caballos. Responde con energía pero sin violencia. Otro elemento a destacar es la caja de cambios automática de cuatro marchas de fácil manejo y buen rendimiento.

**COMPORTAMIENTO: 6/10**

El Saratoga es un coche cómodo y muy fácil de conducir. En las carreteras de buen asfalto y pocas curvas se desenvuelve como pez en el agua, pero en los asfaltos bacheados y virados no permite muchas alegrías.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros en V de 2.975 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
141 caballos a 5.200 rpm.  
Par máximo:  
23,3 mkg a 2.400 rpm.  
Peso: 1.400 kg  
Depósito de combustible: 61 l.  
Longitud total: 4,602 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
11,2 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 33,6 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 176,2 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 12,9 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
8,3 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
10,8 l/100 km.  
Consumo medio: 11,3 l/100 km.  
Autonomía: 490 km.

**NOTA MEDIA 7,0**



Chrysler Voyager SE 3.3

**2.947.393 PTAS**

**PRECIO: 9/10**

La relación entre la mecánica, el equipamiento, la habitabilidad interior y el precio final del Voyager SE 3.3 es muy buena. Airbag, cierre centralizado, dirección asistida y cambio automático son algunos de sus elementos más destacados.

**MECÁNICA: 7/10**

Una vez más encontramos un valor de potencia poco significativo en relación a la cilindrada del motor. Se han obtenido 150 caballos a partir de 3,3 litros, pero tampoco se ha buscado en esta mecánica una cifra muy elevada sino una utilización agradable y mucha fiabilidad.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

Como buen rodador que es, donde mejor se comporta el Voyager es en carreteras de primer orden, aunque hace gala de una estabilidad sensacional en todo tipo de carreteras.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros en V de 3.301 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
150 caballos a 4.850 rpm.  
Par máximo:  
24,6 mkg a 3.750 rpm.  
Peso: 1.630 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 4,525 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
12,8 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 34,1 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 173,4 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 12,8 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
9,6 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
13,0 l/100 km.  
Consumo medio: 11,8 l/100 km.  
Autonomía: 585 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Chrysler Voyager SE 2.5 TD

**3.014.084 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

La opción turbodiésel no desentona dentro de la gama Voyager y también se ofrece a un precio realmente interesante. Dispone del mismo equipamiento que el resto de los Voyager SE.

**MECÁNICA: 8/10**

El motor VM turbodiésel de origen italiano que equipa el Voyager TD obtiene un rendimiento extraordinario. Es una mecánica adaptada a las necesidades del mercado europeo y desarrolla una potencia de 117 caballos. Se muestra parco en los consumos y muy brillante en prestaciones.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

El comportamiento es ágil y seguro. Aunque la carrocería se balancea notablemente en las curvas más cerradas, el agarre no se ve comprometido y las ruedas mantienen la trayectoria marcada. Este modelo es ideal para viajar rápido, cómodo y algo más barato que con la versión de gasolina.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

4 cilindros de 2.499 c.c.  
Alimentación:  
Bomba de inyección y turbo con intercambiador de calor.  
Potencia:  
117 CV a 4.200 rpm.  
Par máximo:  
26,7 mkg a 2.200 rpm.  
Peso: 1.685 kg  
Depósito de combustible: 75 l.  
Longitud total: 4,525 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
14,9 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 35,9 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 44,4 s.  
Velocidad máxima: 169,6 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 9,4 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
7,0 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
10,8 l/100 km.  
Consumo medio: 8,8 l/100 km.  
Autonomía: 800 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Chrysler Grand Voyager 3.3

**3.059.864 PTAS**

**PRECIO: 9/10**

Disfrutar de las posibilidades familiares que ofrece una carrocería monovolumen de 4,9 metros de longitud es posible, con el Grand Voyager SE 3.3, por poco más de tres millones de pesetas. Un motor V6, caja de cambios automática y un equipamiento justo completan el conjunto.

**MECÁNICA: 7/10**

El motor de 3,3 litros y 150 caballos se muestra más que suficiente para mover este modelo con cierta agilidad. El cambio automático ofrece más confort al conductor, pero también empeora ligeramente las prestaciones y el consumo de este gran familiar.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

El mayor tamaño le resta cierta agilidad frente al Voyager normal pero, a pesar de todo, permite viajar a buen ritmo siempre y cuando la carretera no tenga demasiadas curvas. El nivel de comodidad es superior.

**FICHA TÉCNICA MOTOR**

6 cilindros en V de 3.301 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
150 caballos a 4.850 rpm.  
Par máximo:  
24,6 mkg a 3.750 rpm.  
Peso: 1.690 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 4,896 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
13,5 s.  
Aceleración 1.000 m salida parada: 35,2 s.  
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 171 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,2 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
9,8 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
13,3 l/100 km.  
Consumo medio: 13,4 l/100 km.  
Autonomía: 520 km.

**NOTA MEDIA 7,6**

## AMERICANOS



Chevrolet Blazer S10

**3.604.739 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Este modelo apenas lleva unos meses en nuestro mercado como coche importado a través del representante oficial de la marca, y ya ha despertado un importante interés por su excelente relación entre el equipamiento y el precio. Por 3,6 millones escasos se vende un coche con un equipamiento muy completo y de calidad.

**MECÁNICA: 8/10**

El motor de seis cilindros en V tiene las características típicas de los motores americanos: gran cilindrada, suavidad de funcionamiento y mucho par. El consumo es muy elevado.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

Los todo terreno americanos tienen en común su excelente nivel de confort y el Blazer no es una excepción. Resulta bastante ágil en campo y seguro en carretera.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
6 cilindros en V de 4.300 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
160 caballos a 4.300 rpm.  
Par máximo:  
31,8 mkg a 2.800 rpm.  
Peso: 1.685 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 4,490 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
12,0 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: - s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 170 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: - l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
- l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
- l/100 km.  
Consumo medio: entre 11 y 22  
l/100 km.  
Autonomía: - km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Jeep Grand Cherokee 4.0

**3.796.064 PTAS**

**PRECIO: 8/10**

Sin duda alguna, este Jeep es uno de los modelos más atractivos de su segmento en virtud de su excelente relación entre el precio, la calidad y el equipamiento. Además tiene la ventaja de ser el único todo terreno del mercado que incorpora un *airbag*.

**MECÁNICA: 8/10**

Lo más destacable del Grand Cherokee es su sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas y la suspensión. Esta última supone un excelente compromiso entre la seguridad y la habilidad.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

Este todo terreno destaca por su excelente nivel de confort, cosa muy corriente entre los coches de origen americano. En carretera se desenvuelve como cualquier vehículo de turismo y su potente motor le confiere unas excelentes prestaciones. En el campo, tampoco se queda atrás.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
6 cilindros de 3.960 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
185 caballos a 4.700 rpm.  
Par máximo:  
26,9 mkg a 3.950 rpm.  
Peso: 1.630 kg  
Depósito de combustible: 87 l.  
Longitud total: 4,490 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
10,6 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: 32,7 s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: 30,4 s.  
Velocidad máxima: 181 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 18,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
11,5 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
1,8 l/100 km.  
Consumo medio: 15,6 l/100 km.  
Autonomía: 510 km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Ford Probe 24V

**3.850.000 PTAS**

**PRECIO: 9/10**

Con un equipamiento muy completo este deportivo se presenta en España como una opción muy interesante por su excelente relación calidad/precio. Este modelo es el fruto de la unión entre Ford y Mazda y, por lo tanto, tiene un claro carácter nipón en sus formas.

**MECÁNICA: 9/10**

Esta mecánica tiene muchos puntos en común con la del Mazda 626. El motor de seis cilindros en V ofrece unas cifras de potencia y par suficientes para satisfacer a cualquier conductor que busque un deportivo con buenas prestaciones.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

El Probe se acerca mucho a la configuración de suspensión que se busca en Europa. El equilibrio entre el confort y la seguridad es bueno. No obstante, el terreno ideal del Probe son las carreteras con el firme en buen estado.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
6 cilindros en V de 2.497 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
163 caballos a 5.400 rpm.  
Par máximo:  
22,0 mkg a 4.580 rpm.  
Peso: 1.269 kg  
Depósito de combustible: 59 l.  
Longitud total: 4,544 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
8,7 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: 29,7 s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: 35,7 s.  
Velocidad máxima: 218 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 12,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
7,6 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
10,4 l/100 km.  
Consumo medio: 11,2 l/100 km.  
Autonomía: 525 km.

**NOTA MEDIA 8,3**



Pontiac Trans Sport V6

**3.965.000 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

Este espectacular monovolumen llega a España a través de la red comercial Opel y resulta una de las opciones más atractivas de los familiares de alto nivel. Su equipamiento es acorde con el precio.

**MECÁNICA: 8/10**

Este Pontiac dispone de un motor de seis cilindros en V de última generación que mueve con mucha soltura los casi 1.800 kilos del Trans Sport. Su funcionamiento es muy suave.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

En cuanto se conduce el Pontiac Trans Sport queda claro que se trata de un coche americano. La suavidad de su suspensión y los balanceos de la carrocería delatan su origen. No obstante se comporta con dignidad en las carreteras europeas. Lo que más agradecerá su conductor es la facilidad de manejo, ayudado por la transmisión automática.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
6 cilindros en V de 3.791 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
167 caballos a 4.300 rpm.  
Par máximo:  
30,4 mkg a 3.950 rpm.  
Peso: 1.790 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 4,940 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
10,6 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: - s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 173 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 15,1 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
8,0 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
10,4 l/100 km.  
Consumo medio: 12,5 l/100 km.  
Autonomía: 560 km.

**NOTA MEDIA 7,3**



Ford Explorer XLT

**4.365.000 PTAS**

**PRECIO: 6/10**

Es una lástima que en Ford hayan retocado al alza el precio del Explorer que ahora cuesta unas 500.000 pesetas más que hace sólo unos meses. No obstante sigue ofreciendo un equipamiento muy completo frente a sus competidores más directos.

**MECÁNICA: 7/10**

Dispone de un potente motor de seis cilindros que permite rodar en carretera con toda soltura, con el único inconveniente de un consumo un tanto elevado. Todo el conjunto destaca por una excelente suavidad de marcha.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

En este coche se ha cuidado especialmente el confort. La carrocería se balancea algo más de lo que suele ser normal en coches europeos. La suspensión posterior, con ballestas, reacciona con brusquedad cuando se rueda por caminos o carreteras irregulares.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
6 cilindros en V de 3.958 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
160 caballos a 4.400 rpm.  
Par máximo:  
31,1 mkg a 2.400 rpm.  
Peso: 1.837 kg  
Depósito de combustible: 72 l.  
Longitud total: 4,680 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
11,7 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: 33,8 s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en IV: 31,3 s.  
Velocidad máxima: 159 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: 12,9 l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
8,3 l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
10,8 l/100 km.  
Consumo medio: 11,3 l/100 km.  
Autonomía: 490 km.

**NOTA MEDIA 6,6**

## AMERICANOS



Jeep Grand Cherokee V8

**5.300.100 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

En este caso, el hecho de recurrir a una motorización de ocho cilindros en V incrementa el precio notablemente. El equipamiento también crece, pero el precio no es tan atractivo como en la versión de seis cilindros.

**MECÁNICA: 8/10**

Además del potente motor de ocho cilindros en V que desarrolla nada más y nada menos que 215 caballos, el Grand Cherokee tiene a su favor un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central de acoplamiento viscoso y sistema antibloqueo de frenos.

**COMPORTAMIENTO: 8/10**

La suspensión cumple a la perfección tanto en el aspecto del confort como en el de la seguridad. En campo disfruta de una buena eficacia gracias a los generosos recorridos de suspensión.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
8 cilindros en V de 5.216 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
215 caballos a 4.750 rpm.  
Par máximo:  
38,2 mkg a 3.050 rpm.  
Peso: 1.850 kg  
Depósito de combustible: 87 l.  
Longitud total: 4,490 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
9,5 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: - s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 180 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: - l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
- l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
- l/100 km.  
Consumo medio: entre 10 y 20  
l/100 km.  
Autonomía: - km.

**NOTA MEDIA 7,6**



Cadillac Seville STS

**8.098.826 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

Estos modelos vienen a España bajo la aureola de la marca de coches de lujo con más tradición en los EEUU. Por poco más de ocho millones su conductor puede disfrutar de los detalles de equipamiento más refinados de la industria americana.

**MECÁNICA: 8/10**

La versión que se importa en España dispone del motor más moderno de la gama con una espectacular culata de 32 válvulas y casi 300 caballos de potencia. Por tratarse de un tracción delantera de elevada potencia, el fabricante monta de serie un sistema antipatinamiento.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

La generalización de la tracción delantera en los coches americanos permite que su comportamiento sea cada día más parecido a lo que se suele llevar en Europa.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
8 cilindros en V de 4.565 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
299 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo:  
40,1 mkg a 4.400 rpm.  
Peso: 1.765 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 5,185 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
7,5 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: - s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 240 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: - l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
- l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
- l/100 km.  
Consumo medio: entre 11 y 20  
l/100 km.  
Autonomía: - km.

**NOTA MEDIA 7,3**



Cadillac Eldorado TC

**8.294.118 PTAS**

**PRECIO: 7/10**

Este modelo entra de lleno en el segmento de los coches de lujo con un cierto aire deportivo. No se puede pedir nada más en cuanto a equipamiento puesto que este Cadillac lo tiene todo.

**MECÁNICA: 8/10**

Al igual que el Seville que se importa en España, el Eldorado monta el moderno motor Northstar con culata de cuatro válvulas por cilindro que incorpora la más moderna tecnología en la materia. Además el coche cuenta con sistema antipatinamiento y frenos con ABS. La caja de cambios es automática de cuatro velocidades con gestión electrónica.

**COMPORTAMIENTO: 7/10**

Las pretensiones deportivas de este modelo se limitan a su atractivo diseño externo, ya que en sus modos responde más a lo que se espera de una berlina. Es muy confortable.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR**  
8 cilindros en V de 4.565 c.c.  
Alimentación:  
Inyección electrónica.  
Potencia:  
299 caballos a 6.000 rpm.  
Par máximo:  
40,1 mkg a 4.400 rpm.  
Peso: 1.730 kg  
Depósito de combustible: 76 l.  
Longitud total: 5,135 metros.

**PRESTACIONES**

Aceleración de 0 a 100 km/h:  
7,5 s.  
Aceleración 1.000 m  
salida parada: - s.  
Recuperación 1.000  
desde 40 km/h en V: - s.  
Velocidad máxima: 240 km/h.

**CONSUMOS**

En ciudad: - l/100 km.  
En carretera a 90 km/h:  
- l/100 km.  
En autopista a 120 km/h:  
- l/100 km.  
Consumo medio: entre 11 y 20  
l/100 km.  
Autonomía: - km.

**NOTA MEDIA 7,3**



## AMERICANOS

### CHRYSLER NEON

La última gran apuesta del gigante americano, sin fronteras.



#### UNO DE CADA CINCO

nivel de calidad y equipamiento muy razonable a unos precios muy competitivos. También en el aspecto del consumo, el producto

sus plantas en Francia, España y Gran Bretaña, su presencia se había limitado a los acuerdos con Renault para importar los Jeep. Ahora tiene una gama de coches

de su producción va a correr por carreteras europeas. General Motors y Ford, los dos grandes, tiene su infraestructura comercial y productiva cubierta en Europa, por lo que su importación oficial se limita a coches muy concretos que cubren pequeños huecos del mercado. En el caso de Ford está el apartado del todo terreno de lujo (Explorer) y deportivos vistosos (Probe). Por su parte, General Motors tiene una red paralela para los coches americanos en Europa, a través de la cual se importan berlinas de lujo (Cadillac), todo terreno (Blazer) y, dentro de poco, deportivos (Corvette). Curiosamente los monovolumen Pontiac Trans Sport se comercializan a través de la red comercial Opel.

En lo que se refiere a la importación oficial esto es lo que hay, sin embargo en los últimos años han proliferado las empresas que

### FORD AEROSTAR

Los Vans una moda americana importante



ha cambiado mucho y a pesar de sus generosas cilindradas, resultan razonables. El fabricante con más espíritu europeo es, sin duda, Chrysler. Desde que dejó

que en los próximos meses va a sufrir toda una revolución con la llegada del Vision y del Neon, Coches éstos que han sido diseñados pensando que una gran parte



### FORD FLARESIDE

El segmento de los Pick Ups tiene gran importancia.

traen cualquier tipo de coche americano, Pick Ups, vans, station wagon y un sinnúmero de productos a un buen precio. Aunque hay muchas empresas serias que se dedican a éstos también hay mucha trampa y hay que verificar que el coche importado corresponda con los coches homologados en nuestro país, no sólo en lo que se refiere al modelo en cuestión, sino en sus especificaciones. Las diferencias, en particular en lo que se refiere a carburantes, que existen entre los dos continentes pueden producir importantes anomalías en el rendimiento e, incluso, en la mecánica, por lo que la unidad importada debe responder también a las especificaciones europeas.

Equipo de pruebas de Motor

### CHEVROLET CORVETTE ZR1

Todo un clásico pronto importado en Europa



# PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: 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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114		382,7			32.000			Serie		
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114		382,7			32.000			Serie		
ACM Off D Techo duro	1.799.900	1.588	70	147		382,7			32.000			Serie		

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie		58.000
33 1.3 Imola	1.580.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000		Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.5 ie	1.847.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie		Serie
33 1.7 ie	2.004.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.202.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.625.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.804.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.3 V6	3.631.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.284.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.580.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 2.5 TD	3.141.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.598.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.355.000	2.959	210	240	8,0	11,3	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.590.000	2.959	210	235	8,7	12,1	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quattro	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.070.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.412.000	2.500	125	202	10,8	7,3	465,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8			Serie		Serie		

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.391	54	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.000	1.391	54	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	84	131	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 1.1 D Cor.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie				Serie		Serie
Rocsta 2.1 D Básica	1.845.000	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie		Serie
Rocsta 2.1 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.634.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.813.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.166.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.369.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.471.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.981.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.359.000	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	4.188.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant Quattro	4.734.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.990.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.298.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.585.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	4.840.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.957.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.238.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.524.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.321.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.707.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.690.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.239.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.115.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.895.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.245.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	4.803.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.772.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.333.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



### BRADOL Y TEAM PLATERO

**B**RADOL ha firmado recientemente un contrato de sponsorización con el Team Platero Racing, de equipos de mononáutica. Este equipo utilizará la amplia gama de lubricantes especiales para este tipo de em-

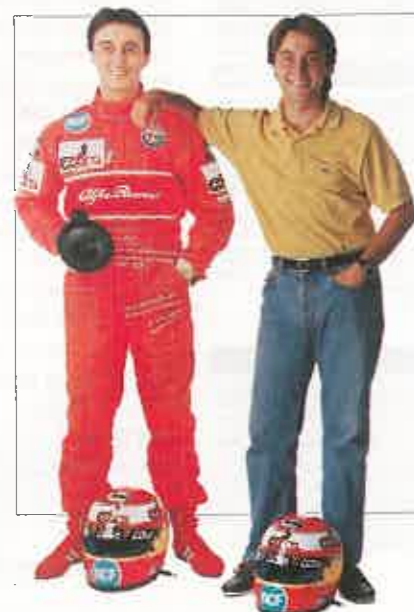
barcaciones. Actualmente, el equipo está formado por tres pilotos que participan en categorías diferentes: Eduardo Platero, en 850 cc.; Oscar Molina, en 550 cc. y Javier Llorens, en neumáticas.



### ACUERDO PGO-ELF

**E**LF lubricantes España, S.A. ha firmado un acuerdo de colaboración con PGO Motor España. A través de este acuerdo, los scooters

PGO tendrán el apoyo técnico de ELF y se beneficiarán de la amplia gama de lubricantes para motocicletas desarrollada por ELF.



### DISPLAY COBRA

**L**A firma Cobra Ibérica, importadora de los altavoces RCF y American Audio y creadora de las conocidas alarmas Cobra, ha lanzado un nuevo display para potenciar la imagen y las ventas de sus productos RCF. La empresa cuenta con más de 500 puntos de venta en toda España. Obtendrá más información en el teléfono (96) 241 85 12, o en el nº de fax (96) 240 34 54.

### LLANTAS SISTEMA PFS

**T**URISPORT ha presentado sus llantas con sistema PFS (Sistema de Ajuste de Precisión), desarrollado por BBS. Este sistema de anillos interiores intercambiables permite adaptar una misma llanta en diferentes vehículos aunque su diámetro de buje sea distinto, sustituyendo simplemente los arillos interiores y colocando la tornillería correspondiente. Está disponible para las BBS tipo Nueva RA.



### BUJÍAS CHAMPION C4 Y CC4

**P**ARA conseguir en los coches japoneses una combustión de la gasolina limpia, efectiva y de altas prestaciones, Champion ha desarrollado las bujías C4 y CC4, cuya característica principal es una separación de electrodos de 1.1 mm. Con seis referencias de C4 y otras de CC4 se cubren prácticamente todas las necesidades de los coches de fabricación nipona.



No todos los coches japoneses utilizan bujías japonesas.

PRECIOS USADOS

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

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



### ALFA ROMEO

MODELO	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S.	—	—	640	540	460
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	670	570
Alfa 33 1.5 T.J.	—	—	680	670	580
Alfa 33 1.7 QV.	—	—	760	680	580
Alfa 33 1.7 IE	—	—	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	—	—
Alfa 33 1.5 Nuevo	1070	960	860	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1190	1070	960	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	—	—
Alfa 75 1.6 C	810	720	640	570	—
Alfa 75 1.6 IE	1110	1000	900	—	—
Alfa 75 1.8 C	880	780	710	640	570
Alfa 75 1.8 IE	1160	1040	940	840	—
Alfa 75 1.8 TB América	—	—	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 C	—	—	—	680	580
Alfa 75 2.0 TS	1380	1230	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 TD	1200	1080	870	760	640
Alfa 75 2.4 TD	1330	1200	1080	970	—
Alfa 75 2.5 QV	—	—	880	710	600
Alfa 75 3.0 América	1640	1490	1340	1210	1090
Sprint 1.7 QV	—	—	—	650	550
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1030
164 T. S. Base	1930	1740	1570	1410	—
164 T. S. Clima	2150	1840	1660	1490	—
164 T. S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 V6	2830	2550	2290	2060	—
164 3.0 Quadrifoglio	3440	3100	—	—	—
164 2.5 TD	2610	2260	2030	1830	—

### AUDI

MODELO	92	91	90	89	88
80 Special	1490	1340	1210	1090	980
80 1.8 E	1580	1420	1280	1150	1040
90 2.2 E	—	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	—	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	—	2400	2160	1940	—
90 Quattro	—	2500	2250	2030	183
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1690	1180	980
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CC Diesel	1560	1410	1090	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	950	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1090
200 Turbo Aut.	3230	2960	2660	2390	2150
200 CD	—	—	—	—	1030
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 V8	5270	4740	4270	3840	—
Coupe Quattro	—	—	—	—	1040
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	1800	—
Coupe 2.2 Quattro	2920	2630	2370	2130	—
Coupe 2.0 V	2860	2570	2310	2080	—
Coupe 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	2360	—
80 2.0	2010	—	—	—	—
80 2.3	2340	—	—	—	—
80 2.3 Quattro	2880	—	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	—	—	—	—
80 2.8 V6	2970	—	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3360	—	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	—	—	—	—
100 2.0	2280	2050	—	—	—
100 2.3	2490	2240	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	2710	—	—	—
100 2.3 Aut.	2650	2390	—	—	—
100 2.8 V6	3080	2770	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	—	—	—
100 S4	4630	4170	—	—	—
100 2.5 TDI	2690	2600	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2680	—	—	—
100 Avant 2.8 V6	3390	3050	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	—	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3200	2880	—	—	—

### BMW

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

### CADILLAC

MODELO	92	91	90	89	88
De Ville	3790	3600	3420	3070	2730
Fleetwood	3960	3690	3510	3130	2730
Elorado	3960	3780	3600	3130	2820
Seville	4500	4320	4050	3690	3070
Seville D	4410	4230	3970	3500	3070

### CITROËN

MODELO	92	91	90	89	88
AX 11 RE	610	520	470	420	380
AX 11 RE 5 p	640	580	520	470	—
AX 11 TRE	650	580	490	440	400
AX 11 TRE 5 p	680	580	520	470	420
AX 14 TRS	700	630	540	490	440
AX 14 TRS 5 p	740	630	570	510	460
AX 14 T2S	750	680	580	520	470
AX 14 T2S 5 p	790	710	640	580	520
AX 6i	820	740	650	590	530
AX GT 5 p	830	750	660	600	—
AX 14 RD	770	680	600	540	—
AX 14 RD 5 p	800	680	610	550	—
AX 14 TRD	810	690	620	560	—
AX 14 TRD 5 p	850	710	640	580	—
Visa GTI	—	—	—	—	490
Visa 17 D, RD, Sty. y Challen.	—	—	—	—	350
BX	—	—	—	—	350
BX 14 E, RE, Leader T	810	740	630	450	360
BX 14 TRE y TGE	870	790	670	570	480
BX 16 TS	1060	900	810	730	—
BX 16 TGS	1140	970	870	780	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	840	—
BX 19 TRS, GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1850	1620	1380	1240	1120
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	930
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	—	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	—	510
CX 25 GTI Turbo 2	—	—	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	—	2100	1710	1370

### CHEVROLET

MODELO	92	91	90	89	88
CX 25 D y RD	—	—	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	—	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	—	—	1620	1280
NM 2.0 i Luxe	2160	2090	1880	—	—
NM 2.0 i Grand Luxe	2760	2560	2300	—	—
NM V6 i	3420	3180	2860	—	—
NM Diesel Luxe	2350	2190	1970	—	—
NM Turbo D Grand Luxe	2980	2770	2490	—	—
ZX 1.4 Reflex	1060	950	—	—	—
ZX 1.4 Advantage	1150	1030	—	—	—
ZX 1.4 Aura	1200	1080	—	—	—
ZX 1.6 i Reflex	1170	1050	—	—	—
ZX 1.6 i Advantage	1200	1080	—	—	—
ZX 1.6 i Aura	1300	1070	—	—	—
ZX 1.9 i Volcano	1550	1400	—	—	—
ZX 1.9 D Reflex	1180	1060	—	—	—
ZX 1.9 D Advantage	1230	1110	—	—	—

### CHEVROLET

MODELO	92	91	90	89	88
Caprice	2340	2070	1790	1450	1190
Carnavo	2430	2250	1980	1620	1360

### DE TOMASO

MODELO	92	91	90	89	88
Panther GT5	7500	6300	5350	4800	—
Long Champ	—	—	—	—	2100

### FERRARI

MODELO	92	91	90	89	88
400 GT	—	—	—	—	4800
Mondial 8	—	—	—	—	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7570	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	8390
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

### FIAT

MODELO	92	91	90	89	88
Panda 1000 S Fire	570	510	460	—	—
Panda Sisey 4x4	770	690	620	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	—	380
Uno Brio 45 3p	—	—	—	—	400
Uno 45 Fire 3p	600	570	520	440	370
Uno 45 Fire S 3p	670	600	510	430	360
Uno 45 Fire S 5p	700	630	530	450	380
Uno 60 S 3p	710	640	540	460	390
Uno 60 S 5p	780	700	630	—	—
Uno 70 SX 3p	820	730	620	560	500
Uno 70 SL 5p	850	770	640	540	460
Uno 70 SX 5p	850	770	640	540	460
Uno Turbo ie	990	890	750	640	540
Uno Turbo ie ASKD	1080	920	830	750	680
Uno 1.7 DS 5p	790	710	650	470	400
Tipo 1.400	920	790	710	640	580
Tipo 1.400 DGT	1010	850	770	690	620
Tipo 1.600 DGT	1080	920	830	750	680
Tipo 1.800 DGT	1170	1050	—	—	—
Tipo 16V	1220	1100	990	—	—
Tipo TD DGT	1240	1060	950	860	770
Tipo 1.4 CL	1060	—	—	—	—
Tipo 1.4 S	1150	—	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Tempora 1.600 SX	1500	1380	1220	—	—
Tempora 1.900 D	1180	1060	950	—	—
Tempora 1.900 TD	1550	1400	1260	—	—
Tempora SW 1.4	1300	—	—	—	—
Tempora SW 1.8 SX	1620	—	—	—	—
Tempora SW 1.9 D	1410	—	—	—	—
Tempora SW 1.9 TD SX	1690	—	—	—	—
Regata Mare	—	—	430	390	—
Regata 70 S	—	—	400	310	—
Regata 100 S ie	—	—	510	430	—
Regata Weekend S ie	—	—	540	460	—
Regata Weekend DS	—	—	580	490	—
Regata DS	—	—	510	430	—
Croma CHT	1520	1280	1170	990	880
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1890	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	1180	—

**FORD**

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bal./hit/s. Hit/Trip 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	590
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta C 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	740	650	550	470	—
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 3p 790	670	570	490	—	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—
Fiesta S 1.6 3p	790	670	560	480	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	760	650	550	480	—
Fiesta XR2i 1.6 EF	960	800	680	580	—
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	820	710	620	540	—
Fiesta C, CL 1.8 D 3p	720	610	520	440	—
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	860	750	650	560	—
Fiesta CL, Cheers 1.8 D 5p	760	650	550	480	—
Fiesta S 1.4, Cab. Pac 1.3 3p 900	770	—	—	—	—
Fiesta S 1.4, Cab. Pac 1.3 5p 900	770	—	—	—	—
Fiesta Expo 1.4	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8/2.1 16V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2i 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	—	440
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	510
Escort Ghia 1.6	—	—	810	730	650
Escort Ghia 1.6 i	—	—	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra Rep. 1.6	—	—	730	660	560
Escort XR3	—	—	950	800	570
Escort RS Turbo	—	—	1120	950	760
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	—	1180	990	790
Escort CL, GL y Xtra 1.6D	—	—	—	—	970
Escort Mark GT, Mara 1.8D	—	—	730	660	560
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	810	730	660
Escort Cabrio XR3i	—	—	1350	1150	850
Escort Country 1.6/1.8D	—	—	730	620	520
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1140	970	830	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—
Escort 1.8/2.1 16V 3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8/2	1290	1110	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 EF	1490	1190	—	—	—
Orion CL 1.3, 1.4	—	—	—	580	490
Orion GL, Mark, GT, Mill, 1.6	—	—	800	680	580
Orion Ghia 1.6	—	—	830	710	600
Orion Ghia 1.6 i	—	—	860	730	620
Orion GL, GLD 1.6D	—	—	—	—	520
Orion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	—	780	670	570
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	830	700	600
Orion CLX 1.6	1230	1060	890	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat	1320	1120	—	—	—
Orion Ghia 1.6	1320	1120	960	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat	1410	1200	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Orion Ghia Si	1390	1180	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1380	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (130)	1580	—	—	—	—
Orion CLX 1.8D	1130	960	—	—	—
Orion Ghia 1.8D	1230	1050	—	—	—
Sierra CL y GL, Laser 1.8 4/5p	—	—	1010	860	730
Sierra CL, GL GT 2.0 4/5p	—	—	1680	1430	1210
Sierra XR 4x4 2.0i 3/5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra GL 2.0 1.4/5p	—	—	1160	990	840
Sierra CLX GT 2.0 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0 1.4/5p	1750	1490	1270	1080	920
Sierra XR4, Ghia, 4x4 2.8 i	—	—	—	—	800
Sierra Cosworth 2.0 i 3p	—	—	1300	1100	—
Cosworth 2.0 i 4x4 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CLX 2.3D 4/5p	—	—	1000	850	730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	1050	900	780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	—	540
Fam. CL 2.0i	—	—	1220	1040	880
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio CL 2.0 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	—	—	1180
Scorpio GL 4x4 2.9i	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0 4/5p	1880	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	—	—	1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	960
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2610	2220	1890	1600	1360
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat.	1720	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio GTD	—	—	1630	1470	1300
Scorpio Ghia TD	—	—	1780	1600	1360
Scorpio Fam. GLX 2.0i	1720	—	—	—	—
Scorpio Fam. Ghia 2.9i	2100	—	—	—	—

**HONDA**

MODELO	92	91	90	89	88
Prelude 2.0 4WS	—	—	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6i 16V	—	—	—	1500	1270
Accord 2.0i 16V	—	—	—	1780	1500
Civic LSI 1.5i 16V	1360	1220	—	—	—
Civic ESi 1.6i 16V	1640	1480	—	—	—
Civic VTI 1.6i 16V	2000	1800	—	—	—
Concerto GL 1.4 16V	1220	1100	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 4p	1730	1560	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 5p	1470	1320	—	—	—
Accord 2.0i 16V	1950	1780	—	—	—
Accord 2.0i 16V Aut.	2040	1840	—	—	—
Accord 2.2i 16V	2280	2050	—	—	—
Prelude 2.3i 16V	2720	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	3870	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	4040	—	—	—	—
NSX 3.0 V6 24V	7510	—	—	—	—
Prelude 2.0 4WS	—	—	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6i 16V	—	—	—	1500	1270
Accord 2.0i 16V	—	—	—	1780	1500
Civic LSI 1.5i 16V	1360	1220	—	—	—
Civic ESi 1.6i 16V	1640	1480	—	—	—
Civic VTI 1.6i 16V	2000	1800	—	—	—
Concerto GL 1.4 16V	1220	1100	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 4p	1730	1560	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 5p	1470	1320	—	—	—
Accord 2.0i 16V	1950	1780	—	—	—
Accord 2.0i 16V Aut.	2040	1840	—	—	—
Accord 2.2i 16V	2280	2050	—	—	—
Prelude 2.3i 16V	2720	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	3870	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	4040	—	—	—	—
NSX 3.0 V6 24V	7510	—	—	—	—
Modelo	92	91	90	89	88
800 SL	700	580	540	410	340
800 Turbo	890	750	690	620	520
900i LSE	780	650	600	540	460

**JAGUAR**

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign V12	5130	4680	4280	3870	3420
XJ6 3.2	4000	3630	3320	—	—
Sovereign 3.2 Aut.	4550	4190	3770	—	—
XJ6 3.6	—	—	—	3380	3060
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	—	3780
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4500	4050	—
Daimler 4.0 Aut.	5760	5220	4680	3960	3510
XJS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150
XJS V12 Aut.	5450	4860	4410	3960	3420

MODELO	92	91	90	89	88
XJS Cabriolet	6030	5400	4860	4410	3780

**LANCIA**

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 Flia	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1600 GT IE	950	850	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4x4	—	—	—	—	980
Delta Integrale	2170	1950	1760	1580	—
Delta Integrale 16 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	590
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	—	1210
Thema Turbo IE SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210
Thema Turbo IE 1.6 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema 8.32	—	—	—	—	3700
Thema TD	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	—	1870
Delta 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Delta 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Delta 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Delta Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

**MASERATI**

MODELO	92	91	90	89	88
425/C	—	—	—	1500	1300
Biturbo 2500 ST	—	—	—	1400	1200
Spyder 2.5/C	—	—	—	—	2000
Spyder 2.6	4000	3600	3240	2920	—
220/420	—	—	—	—	1620
222	2800	2600	2340	2100	—
222 SE	3500	3200	2880	2590	—
222 SR	4000	3600	3240	—	—
422	3000	2700	2430	2190	—
430	4500	4000	3600	3240	—

PRECIOS USADOS

ROVER

MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	650	---	---	---
111 S 5p	770	690	---	---	---
114 S	790	710	---	---	---
114 SL 5p	850	760	---	---	---
114 GT	990	890	---	---	---
114 Si	1020	920	830	---	---
114 GSi	1150	1040	940	---	---
216 S	---	---	610	550	490
216 Sprint	---	---	650	580	520
216 SE/EP	---	---	750	670	610
216 Vitesse	---	---	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	---	---
116 GT	1400	1190	---	---	---
414 GSi	1230	1050	---	---	---
416 GSi	1360	1160	---	---	---
416 GT	1570	1330	---	---	---
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	---	---	470	400	320
Metro MG	---	---	570	470	400
Metro 4p	---	---	520	450	380
Maestro 2.0 EFI	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	---
Montego 2.0 EFI	---	---	---	680	---
Montego GSi 2.0	950	860	770	690	---
Montego GT 2.0	1000	900	810	730	---
Montego State 2.0 GT	1040	950	850	760	680
Montego DSL Turbo	1040	900	810	730	---

SAAB

MODELO	92	91	90	89	88
900	---	1520	1370	1110	1000
900i 16V	1950	1750	1570	1280	1150
900 Turbo	---	---	1530	1130	970
900S	2100	1800	1600	1400	---
900 Turbo 16V	---	---	1530	1130	970
900i 16V Cabrio	3300	2980	2600	2210	---
900 Turbo Cabrio	3900	3320	2800	2140	1800
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i Cabrio 1.6V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i Cabrio 2.0/2.3	2800	2520	---	---	---
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	---	---
9000i Cabrio 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1480
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L., Playa Sp., y Jun. D 3p	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 GLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	660	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SVI 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 GLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	500
Ibiza GL, XL y GLX 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

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
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 Bri 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 Young D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y GLX D	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	---	---	---
Toledo 1.6 GL	1220	1100	---	---	---
Toledo 1.8 CL	1230	1110	---	---	---
Toledo 1.8 GL	1310	1180	---	---	---
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	---	---	---
Toledo 2.0 CL	1400	1260	---	---	---
Toledo 2.0 GL	1480	1330	---	---	---
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	---	---	---
Toledo 2.0 GT	1640	1480	---	---	---
Toledo 1.8 GT 16V	1820	1640	---	---	---
Toledo 2.0 GLX Aut.	1780	1580	---	---	---
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	---	---	---
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	---	---	---
Toledo 1.9 D GL	1330	1250	---	---	---
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	---	---	---

SKODA

MODELO	92	91	90	89	88
130 L 5v	---	---	---	---	200
130 GL	520	370	340	290	260
130 Rapid	---	---	---	---	240
136 L Favorit	580	490	440	400	---
136 Rapid	570	480	430	390	---

SUBARU

MODELO	92	91	90	89	88
XT Turbo 4WD	2600	2350	2000	1800	1620
Justy 1.2 4WD	1100	1000	850	770	690
1.8 GL 4WD	1650	1500	1270	1140	1030
Coupé 1.8 Turbo 4WD	1950	1750	1490	1340	1210
Familiar 1.8 Turbo 4WD	2100	1850	1570	1410	1270
Legacy 1.8 16V GL Sedan	1440	1300	---	---	---
Legacy 1.8 16V GL SW	1480	1330	---	---	---
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2410	2170	---	---	---
Legacy 2.2 4WD Sedan GL	1750	1580	---	---	---
Legacy 2.2 4WD SW GL	1960	1760	---	---	---
SVX 3.3 24V 4WD	3640	---	---	---	---

SUZUKI

MODELO	92	91	90	89	88
Swift 1.3 GL	830	740	660	580	530
Swift GTi 16V	1160	1040	930	840	760
Swift Sedan 1.6 GLX	1070	970	870	780	---
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	1240	1110	1000	900	---
Long Champ	---	---	---	---	2100
Long Champ	---	---	---	---	2100

TOYOTA

MODELO	92	91	90	89	88
Corolla 1.6	---	1660	1410	1270	1140

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
Caixa 2.0 GT	---	1890	1610	1450	1300
MR-2	---	1840	1570	1410	1270
Supra 3000	---	2920	2480	2230	2000
Supra Targa	---	3060	2600	2340	2100
Camry	---	1340	1140	1030	920
Corolla 1.6	1320	1190	---	---	---
Caixa 2.0 GTi	2610	2350	---	---	---

VOLKSWAGEN

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 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	670	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 GL 90 3p	1470	---	---	---	---
Golf GL 90 3p Aut. y GTi 3p	1590	---	---	---	---
Golf VR6 3p	2580	---	---	---	---
Golf CLD 3p	1320	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1530	---	---	---	---
Golf GTD 3p	1570	---	---	---	---
Golf CL 60 5p	1190	---	---	---	---
Golf CL 75 5p	1340	---	---	---	---
Golf CL 75 5p	1480	---	---	---	---
Golf GL 90 5p	1530	---	---	---	---
Golf GL 90 5p Aut. y GTi 5p	1650	---	---	---	---
Golf VR6 5p	2640	---	---	---	---
Golf CLD 5p	1380	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1590	---	---	---	---
Golf GTD 5p	1580	---	---	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	---
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	---
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	740
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	840
Golf GTi 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTi 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTi 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTi 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattrat	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	---	---	---	---
Vento CL 90	1420	---	---	---	---
Vento GL 75	1490	---	---	---	---
Vento GL 90	1550	---	---	---	---
Vento GL 90 Aut.	1660	---	---	---	---
Vento GT	1870	---	---	---	---
Vento CLD	1450	---	---	---	---
Vento CLD	1650	---	---	---	---
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500

VOLVO

MODELO	92	91	90	89	88	
244 GL	---	1450	1260	1070	850	
244 GT	---	1650	1500	1350	1100	
244 GLD	---	---	1180	890	710	
245 GL	---	1350	1220	930	750	
245 GLD	---	1410	1260	980	790	
Polar	2000	1800	1530	---	---	
340 GL	---	---	810	730	660	
340 Plus	---	---	1070	960	820	
360 GLE	---	---	1100	850	770	
360 GT	---	---	1280	1150	900	810
440 GL	1380	1240	1050	---	---	
440 GLS	1590	---	---	---	---	
440 GT	1640	---	---	---	---	
440 GTI/GLE	1800	1620	1460	1240	---	
440 Turbo	2100	1820	1640	1390	---	
440 GL	1710	1540	1310	---	---	
460 GLE	1860	1770	1590	1350	---	
460 Turbo	2080	1970	1770	1500	---	
480 ES	2060	1850	1670	1510	1360	
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	1500	
740 CL	---	---	1240	1020	820	
740 Master y 2.0	1990	1790	1520	---	---	
740 GLE	---	---	1580	1280	1030	
740 GL	---	---	---	1130	960	
740 GLD	---	---	1170	1010	810	
740 200 cv	3330	2990	2540	---	---	
740 Turbo Diesel	---	---	156			

# Canalcar

## Vehículos de hasta 1.400 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Citroën Ax 11 TRE 5P	90	645.000
Citroën AX 14 TZX 5P	91	875.000
Citroën AX GT 5P	91	825.000
Fiat Tipo 14 SX	92	1.100.000
Fiat Uno 70 SX	89	640.000
Ford Fiesta 11 CLX	91	725.000
Ford Fiesta 14 CLX	91	790.000
Opel Astra 14 I 3 vol.	92	1.150.000
Opel Corsa 12 AP	91	660.000
Opel Corsa 14 S	91	790.000
Opel Kadett 14	91	790.000
Peugeot 205 Winner	92	845.000
Peugeot 205 GR	92	975.000
R-19 Chamade GTS A.A.	91	1.025.000
Renault 19 GTS 5P	90	875.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

## Vehículos de 1.400 cc a 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Audi 80 1.8 E A.A.	93	1.550.000
BMW 316 1 AA/DA	93	2.550.000
Citroën ZX 16 I	93	1.175.000
Fiat Tipo 18 I F.E.	92	1.290.000
Fiat Tipo 16 V F.E.	91	1.375.000
Ford Escort 18 D	91	945.000
Ford Sierra 17 Turbo D	92	1.390.000
Ford Orion 16 Ghia AA/DA	91	1.275.000
Lancia Dedra 16 I Clima	92	1.450.000
Opel Kadett 18 I A.A.	91	1.050.000
Peugeot 205 GTI A.A.	91	1.350.000
Renault Clio 17 RT	91	1.050.000
Seat Ibiza 15	91	725.000
Volkswagen Golf 16	91	1.050.000
Volkswagen Passat 18 I AA	89	1.390.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

## Vehículos de mas de 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Audi 90 Quattro F.E.	90	1.950.000
Ford Sierra 20 I Ghia F.E.	92	1.890.000
Ford Sierra 20 I F.E.	92	1.575.000
Mercedes 190 E F.E.	89	2.275.000
Opel Astra 20 I D.A.	92	1.475.000
Opel Calibra 20 I F.E.	91	2.175.000
Opel Vectra 20 I GT F.E.	93	2.250.000
Renault 21 GTX F.E.	91	1.390.000
Renault 21 TXE A.A.	89	1.150.000
Range Rover V 8 Automático AA	91	2.600.000
Ford Scorpio 24 I A.A.	88	1.275.000
Mercedes-Benz 190 E 26 F.E.	87	2.245.000
Opel Omega 20 I F.E.	89	1.650.000
Peugeot 405 SRI A.A.	90	1.350.000
Seat Toledo 16 V F.E.	93	2.100.000
Porsche 911 Carrera Turbo	92	9.800.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

AUTOMOVILES  
**Canalcar**

Desde 1964

**GARANTIA TOTAL:** La más completa del mercado y por escrito. **CERTIFICAMOS** por escrito, que nuestros coches no han sufrido golpe estructural.

**EMPRESA** recomendada por las principales revistas del automóvil.

**FACILIDADES:** Con y sin entrada hasta 60 meses.

**COMPRAMOS** su coche usado a cambio.

**PRECIO FIJO** para que usted no se vea sorprendido.

**Martin de los Heros, 63. Metro Argüelles**  
**Tel: 542 04 07 - Fax: 542 27 63 (MADRID)**

TENEMOS  
200  
MAS



**GARCIA PROL**

## OFERTAS DE LA SEMANA

RENAULT ESPACE QUADRA AÑO 89 2.390.000

BMW 325 i CABRIO FULL AÑO 88 2.575.000

RENAULT ALPINE V6 AÑO 87 2.875.000

MERCEDES 230 E AUTOMATICO AÑO 89 2.290.000

BMW 535 i AUTOMATICO AÑO 89 2.875.000

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

**GARCIA PROL.** Ford Sierra 2.0 i, año 86, 550.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Alfa Romeo 75 2.0 TS, año 87, 690.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Ford Orion 1.6 Ghia, A.A., año 90, 890.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Citroën AX 14 TRS, año 87, 450.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

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

**GARCIA PROL.** Peugeot 405 1.9 MI, año 89, 1.625.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Opel Kadett 1.8 i, año 90, 870.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

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

## TALLER ESPECIALIZADO EN COCHES AMERICANOS

- CAMBIOS AUTOMATICOS  
- MECANICA  
- ELECTRICIDAD  
- RECAMBIOS  
- RESTAURACIONES

20 AÑOS DE SERVICIO  
NOS AVALAN

Talleres ELFO Tel: 91-377 03 76  
C/ ELFO 112 - 28027 MADRID

COVA 81



## 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)

**GARCIA PROL.** Mitsubishi Pajero 2.5 TD, 2.490.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Citroën BX 16 TGS, año 90, 690.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** BMW 535i, año 1989, 2.890.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Mercedes 230 E automático, año 89, 2.290.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Renault Espace Quadra, año 89, 2.290.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Citroën BX GTi, año 90, 925.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** BMW 535i, año 1989, 2.890.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

**GARCIA PROL.** Opel Astra 1.4 ie 5 puertas, rojo, M-NZ, garantía de la marca, 27.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**GARCIA PROL.** Opel Kadett 1.8 i, año 90, 870.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

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

**AUTOS PACIFICO.** Ford Mondeo 1.8 i, con tres meses, pocos kilómetros, garantía Ford, 50.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 205 GTI 1.9, negro, M-MZ, seminuevo, 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Fiat Uno 60 S, 3 puertas, azul, M-NT, seminuevo, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Orion 1.6 Ghia, blanco, M-NP, A.A., D.A. y llantas, 27.000 ptas. mes. Tomamos su coche a cambio. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Lancia Dedra 1.8 ie, azul, M-KT, climatizador, 28.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Ford Escort 1.6 CLX 16 V, blanco, M-OH, garantía Ford, 30.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Opel Kadett GSI 16 V, azul, M-KK, procedente de cambio, 24.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Volkswagen Golf GTI, 5 puertas, blanco, M-KF, A.A., 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Renault 21 TXE, blanco, M-IL, A.A., 20.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Alfa Romeo 75 1.8, plata, M-IF, impecable!, 695.000 ptas. Tomamos su coche a cambio. Teléfono (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Peugeot 405 GR, plata, M-LG, A.A., 29.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Citroën AX 11 TRE, rojo, M-JP, muy bonito, 575.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**AUTOS PACIFICO.** Renault 21 TXE, blanco, M-IL, A.A., 20.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES

(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO  
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL.: (91) 552 55 04 M-28007

GARCIA PROL  
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL.: (91) 541 00 36 M-28008

Motor 16



COVA 81



## ITALO OFERTAS DEL MES 4X4 SEMINUEVOS

**NISSAN PATROL 6 CILINDROS-DIESEL 1.600.000 Pts.**

**MITSUBISHI PAJERO TURBO-DIESEL 1.450.000 Pts.**

**IATO TURBO-DIESEL AIRE ACONDICIONADO 2.250.000 Pts.**

Paseo de la Dirección 348 y 350  
Teléfono: 91- 323 52 43

**ITALO.** Chrysler Voyager 3.3 automático, full equip, año 1991, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Peugeot 205 XRD, año 87, rojo, 300.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Peugeot 205 GTX, año 88, elevallas y cierre centralizado, 450.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Opel Corsa 1.4, 4 puertas, año 90, gris buen estado, 490.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Alfa Romeo 1.3 buen estado, 300.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Fiat Croma TDS, A.A. año 87, color verde metalizado, 850.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Ford Orion Ghia 1.6, año 88, elevallas, color rojo, 550.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Fiat Uno 60, año 91, oportunidad 500.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Renault 21 GTD, A.A., año 89, 800.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Ford Fiesta XR2 i, año 90, blanco impecable, 800.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Mitsubishi Pajero TDS, techo abierto, año 86, 850.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Renault 21 GTD, A.A., año 89, 800.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Ford Fiesta XR2 i, año 90, blanco, impecable, 800.000 ptas. Teléfono (91) 323 52 43.

**ITALO.** Mitsubishi Pajero TDS, techo abierto, año 86, 850.000 ptas. Tel. (91) 323 52 43.

**ITALO.** Fiat Uno 60 S, año 1991, pocos kilómetros, 700.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.

**AUTOS ALONSO.** Peugeot 405 SRI, A.A., año 90, 1.375.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Rover 111, año 90, 590.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mercedes 190 2.6, A.A., año 1989, 2.200.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Renault 21 GTD, A.A., año 89, 800.000 ptas. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Opel Vectra 2.0 i, año 90, 1.400.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**IMPORT CARELEN.** Mercedes 500 SE, año 92, climatizador, elevallas ABS, llantas, cambio automático, ordenador de a bordo, 8.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN.** Mercedes 300 CE, año 92, elevallas, ABS, Radio cassette, pintura metalizada, climatizador, llantas de aluminio, 5.100.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN.** Mercedes 300, Turbo Diesel, año 92, cuero, A.A., elevallas, llantas de aluminio, 4.900.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN.** Chevrolet Lumina, año 91, A.A., elevallas, C.C., pintura metalizada, llantas de aluminio, 2.800.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.



## 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)

**AUTOS ALONSO.** Mitsubishi Eclipse GS 16 V, año 92, 2.500.000 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Suzuki Swift GTI, año 88, 850.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Peugeot 205 Diesel, A.A., D.A., año 89, 675.000 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Opel Kadett 1.6 S, año 88, 600.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Volkswagen Golf GTI G-60, A.A., año 91, 1.750.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Rover 111, año 90, 590.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mercedes 190 2.6, A.A., año 1989, 2.300.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mitsubishi Eclipse GS 16 V, año 92, 2.500.000 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mercedes 300 E 24 V, año 90, cuero, climatizador, elevallas, llantas, radio cassette, ABS, pintura metalizada, lunas color, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN.** Mercedes 300, Turbo Diesel, 4 Matic, llantas de aluminio, elevallas, C.C., pintura metalizada, 4.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**AUTOS ALONSO.** Volkswagen Golf GTI G-60, A.A., año 91, 1.750.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Rover 111, año 90, 590.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mercedes 190 2.6, A.A., año 1989, 2.300.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Mitsubishi Eclipse GS 16 V, año 92, 2.500.000 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO.** Renault Super Cinco GTX, blanco, M-IU, 17.880 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Citroën BX 14 TE, blanco, M-KJ, 17.220 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Peugeot 205 Rallye, blanco, año 89, 18.540 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Ford Fiesta XR2 i, rojo, M-KY, 25.170 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Citroën BX 1.1 Cheers, blanco, M-NT, 21.190 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Renault Clio 1.2 RN, blanco, M-MH, 23.580 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

## IMPORT CARELEN

COMPRE UN COCHE EN MADRID A PRECIO ALEMAN

REVISADOS Y GARANTIZADOS FACILIDADES HASTA 6 AÑOS

MERCEDES - BMW - AUDI - JAGUAR

\* PRECIOS ESPECIALES PARA COMPRAS GRAN STOCK EN COCHES DE IMPORTACION

C/ DOCTOR ESQUERDO 59  
TEL - (91) 409 72 63 y 504 64 89

Motor 16



COVA 81



**ARGUELLES.** Alfa 75, rojo, año 89, 890.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 SRI, año 90, 40.000 km, 1.575.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Citroën AX, año 88, gris metalizado, 425.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Ford Fiesta XR2 i, año 88, negro, 690.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Audi 90 20 V, azul metalizado, 2.175.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** BMW 316, año 87, rojo, 1.150.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Audi 100 2.2, año 89, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Volkswagen Golf G-60, A.A., ABS, año 1991, 1.850.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 MI 16 V, rojo, año 1990, full equip, 1.475.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Alfa Spring Veloce, año 89, 48.000 km., negro, 875.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 MI 16 V, rojo, año 1990, full equip, 1.475.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2, años 89 y 90, 500.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Escort XR3i, año 89, negro, 890.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Audi 100 2.2, año 89, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2, años 89 y 90, 500.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.



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  
FORD ESCORT CABRIOLET 10  
FORD SIERRA 2.0i AÑOS 91 Y 92  
BMW 535 I AÑO 90 FULL EQUIPE  
BMW 628 CSI 80.000 KM  
AUDI 100 2.8 18 MESES USO  
JAGUAR 3.6 AÑOS 87 Y 89

BMW M3 AÑO 88 56.000 KM  
MERCEDES 300 E 24 V AÑO 90  
MERCEDES 190 E 2.3 AÑO 87  
MITSUBISHI 3000 VR4 6.000 KM  
JEEP CHEROKEE LIMITED AÑO 91  
RANGER ROVER AÑO 90  
RENAULT 21 ABS AIRE 44.000 KM

SUZUKI VITARA LUJO AÑO 92  
MAZDA RX7 NUEVO DESCUENTO  
MERCEDES 300 D AÑO 91  
SEAT IBIZA 1.5 CLX AÑO 92  
VOLKSWAGEN CORRADO AÑO 90  
MITSUBISHI ECLIPSE 6 MESES  
TOYOTA RUNNER 16 MESES USO

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.** Opel Calibra 16 V, blanco, año 92, 2.790.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Volkswagen Golf G-60, A.A., ABS, año 1991, 1.850.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 MI 16 V, rojo, año 1990, full equip, 1.475.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Alfa Spring Veloce, año 89, 48.000 km., negro, 875.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Peugeot 405 MI 16 V, rojo, año 1990, full equip, 1.475.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2, años 89 y 90, 500.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Escort XR3i, año 89, negro, 890.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Audi 100 2.2, año 89, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Opel Corsa 1.2, años 89 y 90, 500.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

**ARGUELLES.** Mercedes 300 familiar, año 1987, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

## 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

Premios a la



Prestigio

C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

**VENECIA.** Renault Clio 1.2 RN, blanco, M-MH, 23.580 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Renault 21 TXE Nevada, Full equip. Gris metalizado, M-IH, 29.140 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Opel Corsa 1.2 TR, blanco, M-IU, 13.240 ptas. mes. Tel. (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Renault 19 TXE Chamade, full equip, blanco, M-MB, 34.440 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

**VENECIA.** Citroën BX 16 TRS Athena, gris metalizado, M-JJ, 23.180 ptas. mes. Teléfono (91) 528 57 07.

## AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS

EN STOCK

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

Motor 16



COVA 81



## FUTURAUTO S.A.

LAND-ROVER

ROVER

### SERVICIO OFICIAL

#### OFERTA DEL MES

RENAULT 21 TURBO 2L AÑO 88  
ROJO, EXTRAS, 38.239 PTAS. MES  
GARANTIA UN AÑO

#### OFERTA

FORD FIESTA CLX 1.4  
A.A., AÑO 90  
725.000 PTAS.

#### OCASION

RENAULT 5 GT TURBO  
AÑO 86, 495.000 PTAS.

#### OCASION

ROVER 114 GTI 16 V, 3 P, NEGRO  
E.E., C.C. Y LLANTAS, AÑO 91  
23.665 PTAS. MES  
UN AÑO DE GARANTIA

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

**FUTURAUTO.** Citroën AX TRE, 5 puertas, año 90, 625.000 ptas. Teléfono (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Alfa Giulietta 2.0, rojo, año 86, 595.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Peugeot 309 Premium, color blanco, impecable, año 91, 75.000 ptas. Teléfono (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Opel Manta GT 2.0 i, año 86, A.A., equipo rallye, 575.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Citroën AX TZX, A.A., año 91, 695.000 ptas. Kadett 1.3 S 5 puertas, Teléfono (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Seat Ibiza Crono, 5 puertas, año 89, 695.000 pesetas Teléfono (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Volkswagen Golf GTI, A.A., equipo rallye, año 89, 1.095.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Rover 114 GTI 16 V, año 91, 745.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Opel Corsa 1.4 5 V, 4 puertas, color blanco, año 90, 20.635 ptas. mes. Tel. (91) 604 97 62.

**FUTURAUTO.** Ford Escort 1.3, blanco, año 87, 12.265 ptas. mes. Tel. (91) 604 97 62.

## AUTOLUCANO GRAN STOCK EN COCHES DE OCASION

VEHICULOS DE TODAS LAS MARCAS Y MODELOS REVISADOS Y GARANTIZADOS

### ABIERTO SABADOS

C/ ILIADA Nº 25 - TEL.: 91-320 49 34  
METRO LAS MUSAS - AUTOBUSES 28 Y 48

**YALE.** Audi 100 2.8 V6, moderno, impecable, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**YALE.** Saab 9000 i Turbo 2.3 Sport, año 90, impecable, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**YALE.** Opel Vectra 2.0 i CD, año 90, A.A., un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**YALE.** Audi 90 2.2 E, ABS, A.A., finales 89, un año de garantía. Teléfono (91) 355 18 18.

**YALE.** Renault 21 Nevada TXE, 7 plazas, un año de garantía. Teléfono (91) 355 18 18.

**YALE.** BMW 535i, nacional, completo de extras, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**YALE.** Mercedes 190 2.5 Diesel, muchos extras, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**YALE.** Lancia Thema TI Familiar 2.0, muy cuidado, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

**AUTOLUCANO.** Citroën BX 19 TRD, año 84, A.A., E.E., C.C., D.A., blanco, 325.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Citroën CX Familiar, 8 plazas, A.A., D.A., E.E. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Renault 19 TXE, año 90, A.A., D.A., E.E., C.C., 950.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Opel Kadett 1.6 S, año 88, A.A., E.E., C.C., 550.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Citroën BX 14, año 90, blanco, perfecto estado, 450.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Ford Escort 1.8 D, año 90, buen estado. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Renault TXE, año 89, A.A., D.A., E.E., C.C., 830.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Peugeot 205 GL, 4 puertas, blanco, 350.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

**AUTOLUCANO.** Peugeot 205 GL, 4 puertas, blanco, 350.000 ptas. Tel. (91) 320 49 34.

## AUTOMOVILES YALE

MARTINEZ IZQUIERDO 6  
TELEFONO (91) 355 18 18  
28028 - MADRID

### SELECCION GARANTIZADA

FINANCIACION ESPECIAL  
SIN ENTRADA Y HASTA 48 MESES  
UN AÑO DE GARANTIA SEGUN MODELO

COMPRAMOS COCHES QUE ESTEN EN MUY BUEN ESTADO CON MENOS DE CINCO AÑOS DE ANTIGUEDAD

**EURONORTE.** Renault 21 GTS, año 91, A.A., 48.000 km., seminuevo, garantía, 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Opel Omega 2.0 i CD, full equip, impecable, 1.190.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Fiat Tipo 1.8i 16 V, año 90, impecable, color blanco, garantía, 1.000.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Citroën AX Saporo, año 89, elevalunas, C.C., blanco, 525.000 ptas., garantía. Tel. (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Ford Orion 1.6 i Ghia, año 87, equipo RS, 53.000 km, azul metalizado, elevalunas, C.C., garantía, 690.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Peugeot 205 GTX, año 91, color rojo, 790.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Volkswagen Golf GTI, año 90, llantas BBS, equipo de música, kit aerodinámico, 1.300.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

**EURONORTE.** Opel Kadett 1.8 IGT, 4 puertas, llantas, rojo, oportunidad, 690.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

## 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.: 91-730 57 97

**MERCEDES 190 E 1.8, M-IS,** 112.000 km, 4 marchas, manual, color gris antracita, techo, aire acondicionado, ABS, asientos eléctricos, radio, teléfono. 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. Tel. (91) 564 55 56.

**OPEL Corsa GSi, M-JU,** color rojo, 75.000 km, muy cuidado, radio, 750.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**JEEP Wrangler 4.0 L, M-IS,** 112.000 km, 4 marchas, manual, color gris antracita, techo, aire acondicionado, ABS, asientos eléctricos, radio, teléfono. Tel. (91) 564 55 56.

**RENAULT 21 TXE,** año 1987, M-1978-HL, color azul, aire acondicionado, elevalunas, cierre, llantas de aleación, radiocassette, 700.000 pesetas. Teléfono (91) 564 55 56.

**BMW 750, M-MT,** cuero, techo, climatizador, llantas, alarma, full equip, color verde metalizado, 5.200.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

### RENAULT-21 TXI 4X4

AÑO 92, 19.000 KMS. 6 MESES DE GARANTIA, ABS, A.A., DIREC. ASISTIDA 140 C.V... ETC  
NUEVO. 4.000.000 PTAS  
OCASION 2.390.000 PTAS.  
TEL: (96) 573 01 83

**PARTICULAR, BMW 850i,** mayo 91, nacional, perfectas condiciones, full equip. Tel. (91) 634 07 41.

**VENDO Yamaha 600 XJ** con 10.000 km por no usar, precio muy interesante. Tel. (91) 773 95 94. Noches 332 69 87.

### MAZDA 323 F GTR

NUEVO A ESTREMAR, ROJO, MOTOR 1.8i 16V, TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS  
PVP: 3.650.000 PTAS  
MATRICULACION INCLUIDA NO IVA MUNICIPAL  
TEL: (981) 57 00 42

**JAGUAR XJ6** manual, llantas, verde precioso, 1.800.000. Tel. (91) 859 04 17.

**VENDO Buggy** matriculado, despiece 924, 928 Yamaha X5 400. Tel. (96) 287 86 31.

**KARTS** ocasión y nuevos. Teléfono (93) 580 96 48.

**MAZDA RX-7,** 1993, todos extras, gris, 4.900.000 ptas. Tel. (91) 435 11 02. Sr. Cabrera.

**PORSCHE Carrera 4,** 1991, todos extras, blanco, 5.600.000. Tel. (91) 435 11 02. Sr. Cabrera.

**BMW M3, M-OK,** 8.600 km, en garantía, A.A., techo, computador, 6.000.000. Tel.: (91) 429 66 35.

**CHEVROLET Camaro V8,** 200 CV 4/93, full equip, nuevo, 6 meses uso, 10.000 km, azul eléctrico, particular, ocasión. Tel. (91) 314 59 96.

**BMW 325i, 4p,** año 91, muchos extras, 3.300.000. Tel. tardes (96) 841 91 32. Mañanas (96) 629 23 15.

**MAZDA 323 F, 16 V,** 140 CV, techo eléctrico, Arnés, muchos extras, garaje, 6 meses, garantía, año 1991, Manuel, 2.000.000 ptas. Tel. 320 32 84. Horas oficina.

ME VENDEN  
VW GOLF GTI 16V  
M-JT, AÑO 89, BLANCO  
AIRE/RADIOCASSETTE/  
ALARMA / POCOS KMS./  
PERFECTO ESTADO.  
1,3 MILLONES  
TEL: 773 97 96

COMPRAR Y VENDER

## DITECNICA



MITSUBISHI DIESEL Y GASOLINA



CHRYSLER VOYAGER DIESEL Y GASOLINA



JEEP GRAND CHEROKEE LTD Y LAREDO



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

• ESPOSICION Y VENTA: C/VELAZQUEZ, 146 TELF:(91)564 55 56/564 56 31 (5 LINEAS)  
• TALLERES: C/ FRANCISCO CAMPOS 9 Y 11 TELSF: (91) 581 02 52/581 28 85 FAX:581 45 11  
• REPUESTOS: (91) 562 54 04

Motor 16

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**

General Parodiñas, 3 Dpto  
tel: 5 75 18 38 - 5 75 12 17  
28901 MADRID

**PIONEER**

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA - VENTA E INSTALACION  
SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

**BMW 850 i.s.**  
MODELO 92. NEGRO  
METALIZADO. SUSPENSION  
ELECTRONICA. CUERO.  
CLIMATIZADOR. ASC. AIRBAG.  
FULL EQUIP.  
42.000 KMS. A MATRICULAR.  
**SE CAMBIA O SE  
VENDE**  
TEL: (908) 68 85 40

**CLASICOS** deportivos.  
Lancia Fulvia Coupe  
1.3 S. Lancia Flavia  
Coupe Farina 1.8, am-  
bos estado original.  
I.T.V. en regla, servicio  
diario. 400.000 prime-  
ro. 600.000 segundo.  
Tel. (922) 63 13 83.  
Tardes. José Carlos. En-  
vivo fotografía.

**LADA NIVA 4X4  
M-NG**  
12.000 KMS.  
SEGURO POR UN  
AÑO. PERFECTO  
ESTADO, UTILIZADO  
EN CIUDAD  
830.000 PTAS.  
TEL: (91) 447 58 95

**MECANICO** planchista  
compra Audi 100.  
SAAB 900, siniestrado  
o averiado, modelos  
nuevos, máximo 2  
años. Teléfono (93)  
760 12 64. Fax (93)  
763 06 15.  
**KARTS** ocasión y nue-  
vos. Teléfono (93)  
580 96 48.

**PARTICULAR  
PEUGEOT 205 XSD**  
BLANCO, M-LU  
PERFECTO ESTADO  
825.000 PTAS  
ALFONSO TEL: (91)  
407 27 00 EXT 713

**LANCIA** Dedra 1.8 i.  
20.000 km, año 91, ex-  
tras. Teléfono (91)  
504 28 72.

**HONDA** Prolvde 88,  
blanco, automático,  
80.000 km, 1.850.000  
ptas. Teléfono (91)  
738 28 35.

**ANTIGUO** Auto marca  
Mathis, año 1926, to-  
talmente restaurado  
por profesional con do-  
cumentación moderna,  
1.600.000 ptas. Tel.  
(93) 843 91 55.

**GOLF** GTI, 25.000 km  
S-O, motor nuevo, lla-  
natas, techo blanco.  
1.000.000 ptas. Tel.  
(942) 28 20 43. Con-  
testador.

**BMW** K-75, negra, ma-  
letas, 18.000 km S-O,  
675.000 ptas. Tel.  
(942) 28 20 43. Con-  
testador.

**PARTICULAR** BMW  
850i, mayo 91, nacio-  
nal, perfectas condicio-  
nes, full equipo. Tel.  
(91) 634 07 41.

**VENDO** Buggi matricu-  
lado, despize, 924,  
928. Yamaha X5 400.  
Tel. (96) 287 86 31.

**PARTICULAR** vende  
Porche 928 S a matri-  
cular, modelo 86,  
103.000 kms, inmejo-  
rable condición,  
3.300.000 ptas., admi-  
tiría coche inferior.  
Tels. (96) 286 00 12 y  
280 71 41.

**JAGUAR** XJ 6, ma-  
nual, llantas, verde, pre-  
cioso, 1.800.000 ptas.  
Tel. (91) 859 04 17.

**VENDO** Yamaha 600  
XI con 10.000 km por  
no usar, precio muy in-  
teresante. Tel. (91)  
773 95 94. Noches  
332 69 87.

**FORD** Escort Cosworth  
Luxury 1993, color  
azul, cinco meses de  
uso. Tel. 352 44 08.

**LANCIA** Delta Integra-  
le Tecno, ruedas nue-  
vas, rojo, impecable,  
42.000 kilómetros,  
1.600.000 ptas., A-BB.  
Tel. (96) 533 68 71.

**FIAT** Croma, año 91,  
M-3929-LN, 1.750.000  
ptas., gris metalizado,  
garantía 12 meses, full  
equip. Teléfono (91)  
690 60 96.

**BENEFICIESE!** Aho-  
rre importando vehícu-  
los, motocicletas, cual-  
quier país. Conozca los  
trámites, precios, con-  
sejos, direcciones, etc.  
2.800 ptas. IMPORT-  
AUTOMOCION. Tel.  
(968) 64 11 59. Fax.  
64 11 78. Mañanas.  
Seriedad.

**ALFA** Romeo 75 2.0,  
M-HZ, año 1987,  
450.000 ptas. DARMA.  
Tel. 553 11 52.

**FIAT** Regata Weekend,  
M-HU, año 87, 600.000  
pesetas. DARMA. Tel.  
553 11 52.

**FIAT** Uno Turbo ie,  
M-IH, año 87, 600.000  
pesetas. DARMA. Tel.  
553 11 52.

**FIAT** Croma Turbo ie,  
M-IX, año 1988,  
1.200.000 pesetas.  
DARMA. Teléfono  
553 11 52.

**CITROËN** AX 14 TRS,  
M-IB, año 87, 350.000  
pesetas. DARMA. Tel.  
553 11 52.

**ALFA** Romeo 75 2.0,  
M-HZ, año 1987,  
450.000 ptas. DARMA.  
Tel. 553 11 52.

**FIAT** Regata Weekend,  
M-HU, año 87, 600.000  
pesetas. DARMA. Tel.  
553 11 52.

**FIAT** Uno Turbo ie,  
M-IH, año 87, 600.000  
pesetas. DARMA. Tel.  
553 11 52.

**HONDA** Prelude 1988,  
blanco, automático,  
80.000 km, 1.800.000  
ptas. Teléfonos (91)  
738 28 35.

**LANCIA** Delta GTI E,  
rojo, aire, abril 1993,  
1.475.000 ptas. Tel.  
(95) 453 36 93.

**BMW** 520i, año 91,  
35.000 km, full equip,  
precio 2.750.000 ptas.  
Tel. (964) 77 04 79.

**BMW** 325i, 4 puertas,  
año 91, muchos extras,  
3.300.000 ptas. Tel. tar-  
des (96) 841 91 32. Ma-  
ñanas (96) 629 23 15.

**PARTICULAR** BMW  
850i, mayo 91, nacio-  
nal, perfectas condicio-  
nes, full equipo. Tel.  
(91) 634 07 41.

**LANCIA** Thema ie Tur-  
bo, SG-D, año 1986,  
1.500.000 ptas. VAG-  
MA. Tel. 411 67 44.

**LANCIA** Delta LX,  
M-KN, año 89, 750.000  
pesetas. VAGMA. Tel.  
411 67 44.

**BMW** 325 i Cabrio,  
M-LD, año 1987,  
2.500.000 ptas. VAG-  
MA. Tel. 411 67 44.

**CITROËN** BX 19 TRS,  
M-HU, año 87, 650.000  
ptas. VAGMA. Tel.  
411 67 44.

**LANCIA** Y 10 Fire,  
M-MT, año 1991,  
650.000 ptas. VAGMA.  
Tel. 411 67 44.

**LANCIA** Thema ie Tur-  
bo, SG-D, año 1986,  
1.500.000 ptas. VAG-  
MA. Tel. 411 67 44.

**LANCIA** Delta LX,  
M-KN, año 89, 750.000  
pesetas. VAGMA. Tel.  
411 67 44.

**BMW** 325 i Cabrio,  
M-LD, año 1987,  
2.500.000 ptas. VAG-  
MA. Tel. 411 67 44.

**JAGUAR** XIRS 6 litros,  
1993, 9.000 km, vendo  
por cambio de residen-  
cia, sólo particulares.  
Tel. (91) 692 20 52.  
Gloria Ramón, de 9 a  
16 horas.

**JEEP** Wrangler Saha-  
ra Edition 4.0 L,  
1.800.000 ptas. Tel.  
352 44 08.

**PARTICULAR  
SEAT IBIZA 1.2  
BLANCO PERFECTO  
ESTADO, MUJ  
CUIDADO. M-IK.  
400.000 PTAS  
TEL: (91) 579 50 34.**

**ALFA** Romeo 33 1.7  
QV, M-IK, año 1988,  
550.000 pesetas. TAY-  
RE II, S. A. Teléfono  
561 74 54.

**ALFA** Romeo 33 1.5 TI,  
M-HS, año 87, 400.000  
ptas. TAYRE II, S. A. Tel.  
561 74 54.

**ALFA** Romeo 75 2.0  
TS, M-IK, año 1988,  
900.000 ptas. TAYRE II,  
S. A. Tel. 561 74 54.

**ALFA** Romeo 75 2.5  
V6, M-HW, año 1987,  
700.000 ptas. TAYRE II,  
S. A. Tel. 561 74 54.

**ALFA** Romeo 164 3.0  
VE, M-KU, año 1990,  
2.750.000 ptas. TAY-  
RE II, S. A. Teléfono  
561 74 54.

**ALFA** Romeo 33 1.7  
QV, M-IK, año 1988,  
550.000 pesetas. TAY-  
RE II, S. A. Teléfono  
561 74 54.

**ALFA** Romeo 33 1.5 TI,  
M-HS, año 87, 400.000  
ptas. TAYRE II, S. A. Tel.  
561 74 54.

**ALFA** Romeo 75 2.0  
TS, M-IK, año 1988,  
900.000 ptas. TAYRE  
II, S. A. Tel. 561 74 54.

COMPRAR Y VENDER

**VAROSA**



POST  
GARANTIA  
VENIA

Crta. Fuenlabrada Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)  
TEL: 606 51 49-1511 FAX: 697 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** MO-  
TORS, es concesionario ofi-  
cial POLARIS con toda su  
gama de motos de cuatro y  
seis ruedas para la diver-  
sión y el trabajo. Existen va-  
rios modelos adecuados a  
cada necesidad, con mar-  
cha atrás, cambio automáti-  
co, arranque eléctrico, sus-  
pensiones regulables, etc.  
Todos los modelos se entre-  
gan matriculados para po-  
der circular con ellos inclu-

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

**VAROSA MOTORS.** El es-  
pecialista del vehículo nue-  
vo japonés con gran aten-  
ción a los deportivos y los  
todo terreno.  
Gran stock de vehículos en  
exposición. Almacén, talle-  
res y servicio propios, posi-  
bilidades de Leasing y fi-  
nanciación hasta 60 me-  
ses. Visite VAROSA MO-  
TORS, quedará gratamen-  
te sorprendido.

**HONDA CIVIC** SI 125 CV,  
A.A., D.A., elevelunas, ci-  
rre, espejos eléctricos, te-  
cho eléctrico, airbag, crui-  
se control, asientos depor-  
tivos, tapicerías exclusi-  
vas, 3 cinturones traseros,  
entrega inmediata, lo tene-  
mos para usted en VARO-  
SA MOTORS.

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



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**



**VAROSA**

**VAROSA**

Crta. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
TEL: 606 51 49-1511 FAX: 697 67 05



**VW ESCARABAJO 1303.  
CABRIOLET**

AÑO 87.  
INYECCION Y A.A., DE ORIGEN.  
PERFECTO  
**TRIUMPH TR6**  
AÑO 72  
LLANTAS DE RADIOS  
CROMADAS.  
PERFECTO ESTADO  
TEL: (91) 561 95 20  
NOCHES

**VAROSA**

Crta. Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES  
TEL: 606 51 49-1511  
FAX: 697 67 05



**QUADS  
POLARIS**

1000 COCHES EN STOK, GRANDES, PEQUEÑOS, FAMILIARES, TODO TERRENO, DEPORTIVOS, DE LUJO...

**AUT FIRA**

MERCADO PERMANENTE DE VEHICULOS DE OCASION

RDA. GENERAL MITRE

JUNTO CAMPO ESPANOL-BARCELONA

**EN UNA SOLA VISITA  
ENCONTRARA SU OCASION**

ABIERTO ININTERUMPIDAMENTE DE 10 A 21H.  
DE LUNES A SABADO

Motor 16

Motor 16





# COMPRAR Y VENDER



**ALFA** Romeo 75 Twin Spark, extras, fabuloso, super precio, Azcona 62. Tel. 725 86 21/2.  
**OPEL** Corsa 1.4 4 p, 1991, garantizado, pocos kilómetros, entrada 60.000 ptas., 16.308 ptas. mes, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/2.  
**FORD** Fiesta Cheers, A.A., C.C., año 92, excelente estado, 79.000 ptas., entrada, 21.400 ptas. mes, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**FORD** escort 1.3 CL, M-JX, pocos km, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades, 20.000 ptas. mes, Azcona 62. Teléfono 725 86 22.

**PROMOCION** especial Suzuki Samurai y Vitarra, regalos, entrega inmediata, información Azcona, 62.  
**CITROEN** BX GTI 16 V, full equip, M-JM, inmejorable estado, garantía 12 meses, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/2.  
**CITROEN** 11 ligero, 1950, coleccionista, perfecta restauración, negro, sólo 2 propietarios, interesados llamar horas de oficina. Tel. 356 85 72.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.2, clásico, pasado a 12 voltios, restaurado, Azcona, 62. Tel. 725 86 21 y 726 17 17.

**BMW** 520 I. GC-I, burdeos, año 77, gran ocasión, 250.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/2.  
**JAGUAR** XJC 4.2 Coupé, verde, año 78, buen estado, 1.500.000 ptas., Azcona, 62. Tel. 725 86 21/2.  
**FORD** Sierra GT 4p, A.A., ABS, etc. blanco, impecable, año 92, garantizado, facilidades, entrada 160.000 ptas., 43.488 ptas. mes, Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/726 17 17.  
**FORD** Explorer, último modelo, precio interesante, admitimos cambio, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/22.

**FORD** Probe azul, entrega inmediata, precio interesante, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**LANCIA** Beta Spider, GC, naranja, año 78, muy buen estado, 590.000 ptas., Azcona, 62. Tel. 725 86 21/2.  
**FORD** Transit Bus, 9 plazas, rojo, M-NK, año 92, excelente estado, entrada 190.000 ptas., 51.600 ptas. mes, Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/2.  
**FORD** Sierra Cosworth, 3 p., muy buen estado, aceptamos cambio, 170.000 ptas. entrada, 46.206 ptas. mes, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/22.

**BMW** 323 I, M-JZ, rojo, año 89, muy cuidado, oportunidad, 350.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21/2.  
**FORD** Courier Van 1.3, sólo 15.000 km, buen precio, garantía de fábrica, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/726 17 17.  
**FORD** Escort 1.3 CL, rojo, año 90, muy buen estado, garantizado, 690.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21 y 726 17 17.  
**FORD** Fiesta Pacha 1.3, 3 p. M-NN, año 92, excelente estado, garantizado, 89.000 ptas. entrada, 26.878 ptas. mes, Azcona, 62. Tel. 725 86 21/726 17 17.



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



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



# BOSCH

**PARTICULAR**  
**PEUGEOT 205 GT**  
 BLANCO, M-JU  
 PERFECTO ESTADO  
 550.000 PTAS  
 JUAN TEL: (91)  
 407 27 00. EXT 735

**LANCIA** Delta Integrale Tecno, ruedas nuevas, rojo, impecable, 42.000 kilómetros, 1.600.000 ptas., A-BB. Tel. (96) 533 68 71.  
**PARTICULAR** BMW 850i, mayo 91, nacional, perfectas condiciones, full equipo. Tel. (91) 634 07 41.

**PARTICULAR:**  
**VENDO.**  
**YAMAHA JOG 50**  
 PERFECTO ESTADO  
 110.000 PTAS.  
 ALFONSO TEL: (91)  
 407 27 00 EXT. 713

**MAZDA** RX-7, año 1993, todos extras, gris, 4.900.000 pesetas. Teléfono (91) 435 11 02. Sr. Cabrera.  
**VENDO** o cambio por coches, billetes antiguos a la mejor oferta. Tel. (968) 64 11 59. Mañanas.  
**BMW** M-3, M-OK, 8.600 km, en garantía, A.A., techo, computador, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 429 66 35.

**IMPRESIONANTE UNICO!!!!**  
**MASERATI SHAMAL**  
 SEMI NUEVO (50.000 KMS.)  
 M-MV  
 FULL EXTRAS, COLOR ROJO.  
 8 MILLONES  
 TEL: (91) 556 54 78  
 fax: (91) 556 64 88

**PARTICULAR:**  
**VENDO.**  
**RENAULT CJO 1.7 S**  
 M-NJ, AÑO 92  
 CON AIRE  
 ACONDICIONADO.  
 (91) 407 27 00  
 STA. CRUZ

**MAZDA** RX-7, año 1993, todos extras, gris, 4.900.000 pesetas. Teléfono (91) 435 11 02. Sr. Cabrera.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI, Mod. 88, blanco, A.A., techo solar, llantas y otros extras, impecable, 1.200.000 ptas., Murcia. Tel. (968) 59 45 47.

**FIAT** Panda 4x4, 1992, blanco, 6 meses de garantía, 625.000 ptas. KURUMA SPORT, S. A. Tel. 359 41 64.

**BMW** 524 T Diesel, 1984, blanco, A/A, 650.000 ptas. KURUMA SPORT, S. A. Tel. 359 41 64.

**BMW** 318 I, 4 puertas, nacional, 1987, M-IB, blanco, aire acondicionado, llantas, spoiler, 6 meses de garantía, 1.100.000 ptas. KURUMA SPORT, S. A. Tel. 359 41 64.

**FORD** Sierra 2.0 Sport, M-IB, rojo, 675.000 ptas. KURUMA SPORT, S. A. Tel. 359 41 64.

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe 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

**¡ANUNCIESE HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS  
 Hermanos García Noblejas, 39  
 Madrid-28037

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



## Motor 16



Juan Luis Soto  
Enviado especial

**E**L mundo de la moto está vivo y muy vivo a pesar de las fuertes recesiones en los mercados. No hacía falta más que ver la «concentración» de moteros de toda clase y edad que se reunieron a las puertas del recinto ferial de la parisiense Puerta de Versalles, tras dos años de ausencia de su más importante cita con esta muestra. Eso sí, con una extensa superficie habilitada como aparcamiento para los vehículos de las dos ruedas, algo habitual en un país donde se tiene muy en cuenta para todo a este tipo de vehículos.

Los gigantes japoneses acaparaban, cómo no, el núcleo principal de los 55.000 metros cuadrados del Salón. Pero los cuatro grandes *samurais* parecen estar llegando a una transición después de haber mimado a Europa con todos los caprichos imaginables. Además, la solución del cuatro cilindros en línea, campo donde han batallado hasta ahora en una lucha fratricida, parece estar llegando a su límite. Por el contrario, se nota frente al 94 un notable aporte de ideas por parte de los fabricantes europeos en todo tipo de cilindradas.

**BMW** abre el fuego en el terreno más duro. Su avanzadísima trail R 1100 GS se viste con colores de guerra y exhibe la suspensión delantera Telelever, motor «boxer» de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica, además de incorporar el ABS autodesconectable. Por otra parte, la marca bávara incorpora caballería ligera encuadrada en la F 650 monocilíndrica con transmisión secundaria por cadena, desarrollada en colaboración con Austria e Italia, y que supone un cisma en su fervoroso culto al cardán.

**Cagiva** también se tira al monte con la vuelta de una Elefant de 750 c.c. y una 600 T derivada de la 500 y con un precio muy competitivo gracias a su producción en la República Checa.

**Ducati** demuestra de forma pletórica un resurgir que muchos daban ya por imposible. La SS 600 invade esta competida cilindrada de deportivos aunque con la particular idiosincrasia de la marca: 53 caballos para 172 kilos de peso. Otra rebaja de cubecaje afecta a la insólita Monster, que tam-

**A pesar de la crisis, más de cincuenta novedades eran presentadas como tales ante el público. No obstante, se constata cierta desorientación de la industria japonesa ante el futuro inmediato y un claro resurgir del interés por las marcas del Viejo Continente.**

**EL REGRESO DEL GUERRERO:**  
Evolucionada a partir de la ZXR 750, la ZX-9 R Ninja se intercala entre las puras deportivas medias y las turísticas de alta cilindrada. Monta pinzas de cuatro pistones y ruedas de 17".

SALON DE LA MOTO DE PARIS

# Futuro incierto





**TECNOLOGÍA AL DESCUBIERTO**  
Como siempre, a BMW no le importaba mostrar sus interioridades, como el funcionamiento dinámico de la suspensión sincronizada Paralever-Telelever. Sus estrellas fueron las llamativas R 1100 GS y F 650.



## CAGIVA

### DAME UNA VUELTA

El grupo Cagiva disponía de un tióvivo para mostrar toda la producción que engloba. Como protagonista principal destacaba en primer término el motor bicilíndrico a 90 grados Ducati, todo un símbolo de la trayectoria y resurgir de la marca italiana.

## DUCATI

### LA FAMILIA MONSTER

A la Monster 900 le ha nacido una hermanita, idéntica, pero de 600 centímetros cúbicos, 53 caballos y un peso en seco de sólo 174 kilos.



bién adopta la categoría de 600 con un motor similar.

Para el gigante italiano Piaggio, la década de los 90 cobra especial relevancia. Especialista del segmento pequeño, lanza la versión de 80 centímetros cúbicos del Typhoon con el motor refrigerado por aire del Sfera. El aspecto de este scooter-trail es similar al de su hermano de 50 centímetros cúbicos, incluida la horquilla invertida. También llega el Skipper 80, así mismo similar a la versión de 125 y que conserva todo el lujoso equipamiento. En la mínima categoría Piaggio comercializará en breve el Zip en versión Fast Rider, con disco de freno delantero, portapaquetes y una decoración totalmente nueva.

La gama Honda acogía como protagonista de este evento a la afamada VFR. Si en cuestión de gustos no hay nada escrito, la verdad es que este repaso le ha sentado la mar de bien a la rutera deportiva que se beneficia además de un chasis diez kilos más ligero. Pero la atención le fue robada en parte por la sorpresa que la marca alada reservaba a París: la explosiva RC 45, un diamante de colección con 150 caballos y tecnología de carreras en todos sus componentes. La nueva CB 500 bicilíndrica ocupaba otro puesto de honor en el stand confiada en su éxito dentro del mercado más racionalista.

Harley Davidson traía desde tierras de Milwaukee dos nuevos modelos: el Dyna Low Rider Convertible y el Electra Glide Road King. Este nuevo concepto «reversible» permite disponer de una confortable rutera y de una divertida moto de excursión. En la Electra Glide Road King quitar el parabrisas y el asiento trasero es un juego de niños gracias a su especial fijación. Otro tanto pasa en la Dyna Low Rider Convertible con las maletas y el parabrisas, consiguiendo dos «looks» distintos en pocos minutos. Ambas montan el motor 1.340 con el sistema de arranque mejorado y una nueva caja de cambios.

La novedad más sonada del Salón fue sin duda la Kawasaki, que volvió a sacar el espíritu del Ninja desde su leyenda. Por primera vez podía verse la ZX-9R Ninja, una moto que provoca muy buenos recuerdos y augura un seguro éxito entre los incondicionales de la marca. Su motor está directamente derivado de la ZXR 750 utilizado en Superbikes y Resistencia, así como el chasis de aluminio, convenientemente reforzado y adaptado a unas suspensiones «UpSide-Down» delante con doce posibles reglajes de extensión y siete de compresión más el habitual en Kawasaki Uni-Trak trasero. Se presentaban también la Xanthus 400, una «naked» de 53 caballos y original aspecto, y la Estrella, versión retro de la 250 monocilíndrica. El modelo rutero 1.000 GTR recibe su cura de rejuvenecimiento más importante desde su aparición en el 86. Cambian la horquilla, frenos, llantas, ruedas, sillín, cuadro de instrumentos y decoración. Otro tanto ocurre con la GPZ 400, que cambia de vestido, ve revisado su motor y adopta ruedas de 17 pulgadas.



## GILERA

**¿POR QUÉ PRIVARSE?**  
Desplazarse en una moto de 50 c.c. no tiene por qué ser sinónimo de vulgaridad. Para demostrarlo, aquí está la Giler Eaglet choperizada, con todo lujo de detalles y con cambio automático.



**JARDÍN DEL EDÉN**  
La marca norteamericana supone el paraíso de muchos motoristas. Además de las nuevas Dyna Convertibles (con accesorios de desmontaje rápido), destacaron los majestuosos sidecar.



**RIZANDO EL RIZO**  
Si la Honda de sport-turismo VFR ha tenido tanto éxito, es seguro que, ahora, con esta nueva versión mejorada y vestida para el 94, el modelo se consagra como uno de los mejores en la historia de la marca.



**EN LA TRADICIÓN**  
Suzuki mostró su versión 94 de la GSX 750 R que se beneficia de una parte ciclo renovada y más ligera para conseguir mayor estabilidad.



**TRIUMPH PARA EPATAR AL VECINO**  
La casa británica exhibió en Francia su lujosa y carísima deportiva Daytona Super III con el motor diseñado y aligerado por Cosworth.



**VISTO LO VISTO**  
Aunque parezca la misma de siempre, la Yamaha FZR 600 R es una moto completamente nueva y destinada a plantar cara a la Honda CBR.

Suzuki desvelaba su RF 900 R, una moto que busca ese compromiso entre confort y cualidades deportivas, con un carenado muy envolvente y unas líneas continuistas de las de la RF 600 R. Habrá que ver como se traducen a la larga estos esfuerzos de buscar cada vez nuevos mercados en segmentos y cilindradas cada vez más puntuales. Por otro lado, la GSX-R 750 obtiene como premio de su éxito una nueva versión GSX-R 750W, con un chasis nuevo con 9 kilos menos de peso, suspensiones revisadas y frenos delanteros de seis pistones heredados de la 1.100. Todo ello hará a la deportiva GSX todavía más rígida y manejable.

Triumph hacía un alarde de instalaciones para alojar en un lugar preferente a sus últimas creaciones. La vedette era la bella 900 Daytona Super III, una exquisita (y carísima) deportiva de la que se van a fabricar sólo quinientas unidades. Incorpora el nuevo motor tricilíndrico ligero fabricado por Cosworth y utiliza «materiales nobles» como el carbono que son ensamblados de forma artesanal. Con su precio estimado de casi dos millones de pesetas, será seguramente uno de los caprichos del 94. Otra novedad británica es la Speed Triple, versión más agresiva de la Trident y que está decorada totalmente en negro.

Para Yamaha, se vio claramente quién es su mayor enemigo actual, Bajo los focos más potentes, mostró su FZR 600 R, réplica directa al desafío que supone la Honda CBR 600, una moto a la que no ha sabido dar una respuesta válida hasta ahora. Sustituyendo a la FZR (a la que se parece en extremo a pesar de ser distinta en todo), este nuevo modelo se inspira en cuanto al chasis en la YZF 750 R aunque su Deltabox está realizado ahora en acero (la crisis manda) aunque es algo más ligero que el de la anterior 600. El motor sigue siendo un Genesis pero con culata de cuatro válvulas por cilindro y con una inclinación de 35 grados en lugar de los 45 anteriores para poder integrarse en el nuevo chasis. En otro campo de la contienda, Yamaha destacaba la XJ 600 N. Se trata de una atractiva versión de esta moto «para todo» pero sin carenado y con acabados en cromo. Así mismo, la TDM también se personaliza para la temporada y mejora su transmisión, revisando el



**PARA TODOS LOS GUSTOS**  
En París había de todo, desde el sueño de cualquier quinceañero, como esta Peugeot Fox, hasta lo último en neumáticos para todo tipo de moto.



**POR TIERRA O POR MAR**  
Arai no quería pasar inadvertido y se trajo las tallas más grandes. Además de motos y componentes, también podía verse una amplia muestra de bicicletas, ropa y motos de agua.

cambio para hacerlo más preciso y agradable.

Gran número de pequeños fabricantes, preparadores y marcas de componentes, se dieron también cita en París. Lo cierto es que la diversi-

dad de segmentos, cilindradas, versiones y evoluciones está saturando la imaginación de los grandes y en ocasiones las ideas no surgen como producto del potencial económico. Por ello, y por el durísimo bajón co-

mercial que se ha registrado en estos últimos tiempos, el 94 se presenta como un periodo de reflexión general, por parte de la gran mayoría de las marcas, olvidando anteriores frivolidades. ○



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

Avenida de Sabotons, 16 - 08028 Barcelona (SPAIN)  
Tel. (34) 934 00 00 - Fax. (34) 934 00 00



**DELEGACIONES:**

BARCELONA:	TELÉFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELÉFONO: (954) 42 37 87	FAX: (95) 4 42 10 83
BILBAO:	TELÉFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELÉFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELÉFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELÉFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELÉFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (91) 6 56 24 53	VEGO:	TELÉFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELÉFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 39 56 82

## G. P. de Portugal de Fórmula 1

## EL TITULO DEL DESENCANTO



Las extremas tensiones vividas a lo largo de esta temporada y el constante politiquero han minado la moral de Alain Prost, hasta el punto de hacerle tomar la decisión de abandonar la Fórmula 1. En el día de su máxima alegría, en el que conquistó su cuarto título de Campeón del Mundo, Prost formaba ya parte del pasado. Sin una confirmación oficial, se sabe que su volante pasará a manos de Ayrton Senna en 1994.



**Gigi Corbetta**  
Enviado especial

**A** LAIN Prost ha dicho adiós a la Fórmula 1, exactamente en el Gran Premio que le ha valido su cuarto título de Campeón del Mundo. De algún modo se ha despedido con unas palabras envueltas por un velo de amargura, que han recordado la despedida de Niki Lauda en el circuito de Zeltweg: «Quiero dar las gracias por todas las cosas malas y buenas que se han dicho sobre mí. Para correr en F1 hay que tener ganas y sobre todo ilusión. Yo, desde hace tiempo



**CAMBIO DE TERCIOS**  
En cierto modo el Profesor ha permitido que Senna pase a Williams y alcance así su cuarto título Mundial.

carezco de esto último. De nuevo, gracias».

Tras esas palabras cargadas de un inmenso desencanto, se oculta un sinfín de factores muy significativos y trascendentes para la F1. Mucho han de cambiar las tornas para que en el Gran Circo se vuelva a ver un podio como el de Phoenix en 1991, ocasión en la cual tres enemigos, Alain Prost, Nelson Piquet y Ayrton Senna simbolizaron nueve títulos de Campeones del



**NO QUISO Luchar**  
Su forma de ser y la necesidad de asegurar el título propiciaron que Alain Prost no luchara por la victoria.

Mundo. Ahora, parece que cuando un piloto se consagra Campeón del Mundo, sólo piensa en salir en estampida de la Fórmula 1. Aquello de libar las mieles de la gloria forma parte del pasado, como si de una maldición bíblica se tratara. Nigel Mansell huyó a la Fórmula Indy vejado y hastiado, Piquet hizo otro tanto de lo mismo, Senna lo intentó en 1992 y ahora le ha tocado al Profesor Prost pasar por la máquina de la incomprensión y de la ingratitud, aunque su reaparición en la F1 ha sido fugaz y recompensada con el cuarto título de Campeón del Mundo. En consecuencia, el hecho merece un análisis histórico y un detallado estudio del «fenómeno Prost».

Sin lugar a dudas, allá por los años sesenta, en la cúpula de la dirección del deporte automovilístico francés, se emprendió una recuperación de la gloria perdida, que encontró en Jean Pierre Beltoise y Henry Pescarolo los primeros contactos. Más tarde, Renault pasó a ocupar el puesto de Matra en la Fórmula 1. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias. ¿Renault logró su primera victoria en F1 con Jean Pierre Jabouille en 1979. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias. ¿Renault logró su primera victoria en F1 con Jean Pierre Jabouille en 1979. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias. ¿Renault logró su primera victoria en F1 con Jean Pierre Jabouille en 1979. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias.

En medio de todo este movimiento enfocado a consolidar una ima-

Para Bernard Dudot, director técnico de Renault Sport, los triunfos actuales carecen de verdadera importancia. Sus miras están enfocadas a forjar una era Renault en la Fórmula 1.

¿Renault logró su primera victoria en F1 con Jean Pierre Jabouille en 1979. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias. ¿Renault logró su primera victoria en F1 con Jean Pierre Jabouille en 1979. Ahora, en el palmarés figuran cincuenta y una victorias.

- La victoria de Jabouille en Dijon fue el comienzo de un programa que ha terminado por desbancar a Honda. En aquel entonces, en Renault Sport trabajábamos cincuenta personas, entre las cuales estaban Alain Marguet y Jean Pierre Boudy, actualmente en Lamborghini y Peugeot. Su pérdida fue importante, pero el ímpetu de nuestra juventud de entonces rompió la locura y así conseguimos burlar las dificultades.

¿Considera que los errores de la primera época de Renault Sport fueron resultado de la falta de experiencia?

- Como he dicho antes, al comenzar la aventura Turbo, era tanto el entusiasmo que nos movía, que en algunos momentos pensé que

## BERNARD DUDOT: LA LOCURA ES UN PRIVILEGIO DE LOS JOVENES.

gozábamos del privilegio de la locura juvenil.

¿Qué riesgo se le temió a lo largo de la temporada que hubiese podido alcanzar los planes previstos?

- A finales de la pasada temporada, acordamos con Williams llevar la evolución del motor RS 4 y RS 5 a las últimas consecuencias. El riesgo fue grande y precisó un verdadero derroche tecnológico. De hecho, en estas versiones, los propulsores han dado ciertos problemas inexistentes en los RS2-MS30. Yo informé a Contzen del riesgo, y ambos lo asumimos. Al final, hemos tenido suerte.

¿Entonces considera que el RS 5 representa el final de las posibilidades del motor V10?

- Estoy seguro que todavía cabe una versión más del RS5 y puedo afirmar que en 1994 el RS6 será un diez cilindros con buenos márgenes de fiabilidad y rendimiento.

¿Qué hay de cierto sobre el proyecto del motor de doce cilindros?

- Está claro que en tecnología todo llega a sus límites y nuevos recursos siderúrgicos permiten poner en marcha viejas ideas. En Renault Sport existen varios motores de doce cilindros en fase

gen nacionalista y tecnológica, era preciso contar con un piloto de dotes superlativas, que pasara a ser la punta de lanza del proyecto en el que figuraban múltiples éxitos en rallies y raids.

Debido a esta coyuntura, las miradas de los cazadores de talentos se centraron en un chico agresivo, de nariz aguileña, hijo de un ebayista, que además de triunfar de forma aplastante en la F3 con Renault, había deslumbrado al exigente Ted Mayer en unos ensayos con McLaren en el circuito de Silverstone; actuación que a ese joven de nombre Prost le había abierto las puertas de la escudería británica. Al año siguiente entró a formar parte de la escudería Renault por el período de tres años, hasta volver a McLaren en 1984 junto a Lauda.

Durante este período, Prost cultivó de forma precisa y vertiginosa sus dotes innatas. Al margen de ser un superdotado en cuanto a pi-

lotaje, supo vender con maestría el valor de piloto estrella galo en los salones de quien manejaba los hilos del deporte francés. Al mismo tiempo, dedicó toda su capacidad para estudiar a Lauda y así minar su liderazgo en McLaren. De forma muy sibilina captó la simpatía de los técnicos del equipo, que se veían gratificados con su inmensa sensibilidad técnica capaz de interpretar los problemas de un monopla y lograr los máximos resultados. En muchas ocasiones, esto le valió ciertos favoritismos que llegaron a minar la infranqueable moral de Lauda. Con el mismo fin, logró demostrar que su quehacer en cuanto a los motores TAG era algo mejor que el de Lauda y así, consiguió en 1985 disponer de motores más fiables que los de su compañero austriaco.

A lo largo de todo este tiempo, Prost había olvidado la agresividad de los primeros tiempos y se había



**OTRO ERROR**  
En la segunda sesión de calificación, Prost perdió inexplicablemente el control de su monopla. Por este error se desvaneció la posibilidad de alcanzar la «pole position».

experimental y con buenos resultados. Al margen de esto, quiero afirmar que el motor V10 seguirá en activo hasta la versión RS7 que se empleará en 1996. Renault ha desbancado a Honda, un rival cuya hegemonía parecía inexpugnable. ¿Cuál ha sido el secreto de vuestro triunfo?

- Un grupo de ingenieros, por muy sabios que sean, no logran los objetivos previstos sin el apoyo de la empresa. En Renault hemos tenido la suerte de contar con la ayuda de Patrick Faure y Christian Contzen, dos hombres que han forzado a la Presidencia de Renault a emprender este desafío con todos los medios necesarios. Gracias a ellos, todos nosotros en Renault Sport hemos podido demostrar al mundo que en Europa existe la tecnología necesaria para triunfar y no ser segundos de nada.

¿Cuál es su máxima ambición?

- Yo como todos los integrantes del proyecto de F1, nos hemos marcado una meta: escribir la página más gloriosa de cuantas hay en la historia de la F1. Cuando abandonemos definitivamente, nuestro deseo será que se siga hablando de la época Renault como un hito insuperable.





## DESAFÍO PEUGEOT

OR un proceso hermafrodita cargado de ambición, Peugeot ha decidido lanzar el más arriesgado de los desafíos: triunfar en la Fórmula 1. En cierto modo, la historia se regenera en sí misma; Peugeot es una marca ligada a la competición, y lo está desde aquel lejano 1894, fecha en la cual se adjudicó una de las primeras ediciones de la carrera París-Rouen. Los repetidos titubeos y los varios cambios de planes relacionados con su participación, han sido causados por los diferentes enfoques de los directivos del proyecto. En un principio, Jean Todt había logrado luz verde para un proyecto total, en el cual tenía cabida la construcción del motor y del monopla. De hecho, Enrique Scalabrini y Jean Pierre Boudy habían enfocado dos años de trabajo en esa dirección. Por rivalidades ancestrales, Peugeot quería demostrar a Renault que era posible triunfar como constructor total. Sin embargo, con el adiós de Todt, pasado a Ferrari, los planes han cambiado. Jean Pierre Jabouille, su sustituto, aconsejado por el maquiavélico Profesor Prost, ha logrado el beneplácito

para emprender la aventura en la faceta de constructores de motores. Por una parte, el riesgo económico y deportivo se reduce considerablemente y, al mismo tiempo, el nuevo reglamento de la FIA favorece un proyecto de estas características.

Desde hace tiempo, Jean Jacques Boudy, ingeniero que diseñó el primitivo motor Renault EF 15 Turbo, trabaja sobre el propulsor de F1 junto a otros veinticinco ingenieros. Sin conocer detalles, se sabe que el motor en cuestión tiene diez cilindros en V dispuestos a setenta y dos grados, las culatas están equipadas con válvulas radiales con retorno neumático y la alimentación podría tener tres inyectores por cada cilindro. Debido a una complicada estructura del bloque y del cigüeñal, este último está ubicado a escasos milímetros del cárter. Al mismo tiempo, se ha fichado al mágico ingeniero químico Jean Claude Fayard, artífice de las codiciadas gasolinillas ELF. En este momento, Boudy y Fayard trabajan codo con codo para combinar la optimización de la combustión del motor en función de la gasolina.

En cuanto a la concesión del motor, parece cierto que Larrousse actuará en 1994 como trampolín y banco de pruebas del nuevo propulsor. Una vez finalizada esta primera fase de adaptación, parece definitivo un acuerdo entre McLaren y Peugeot con una duración de cinco años.

Al margen de esto, Ron Dennis deberá conseguir sustituir a Senna con un piloto de cierta valía y repercusión publicitaria. Por el momento, se ha entablado conversaciones con Jean Alesi y cabe la posibilidad de un regreso de Nigel Mansell para 1995. Sólo cabe esperar.



convertido en la prolongación de la sombra de Lauda. Fomentar la confusión en su favor, tergiversar la realidad para evitar posibles boicots, aplicar siempre la ley del mínimo esfuerzo, cultivar la amistad de las personas influyentes dentro y fuera del equipo y actuar siempre de forma solapada, fue la doctrina que Prost dominaba con una maestría singular.

De hecho, nadie mejor que él ha entendido la dinámica de los intereses creados que se entrelazan en la F1. Su maquiavelismo desencantó a Lauda, desquició a Senna, desprestigió a Ferrari, y, en pleno apogeo supo rentabilizar el año sabático de 1992 para construir de forma minuciosa el triunfo de este año.

Siempre fiel a la moneda «chauvinista», en 1992 estuvo a punto de convertirse en patrón de Ligier con el proyecto de estructurar un equipo todo galo y, al mismo tiempo, vendió a Renault la oportunidad de alcanzar los dos Títulos de Pilotos y Constructores a manos de un piloto francés. Evidentemente, para ello era preciso alejar de Williams el espectro de Mansell y Senna, detalle que cuidó con esmero para que figurase en su contrato con Williams y que se eligiera a un piloto novato



como compañero con la excusa de dar oportunidades a una joven promesa británica. Así, se fichó en Williams a Damon Hill.

A estas alturas de la película, el Profesor, con cuatro títulos de Campeón del Mundo, cuatro veces sub-

campeón, ciento noventa y siete Grandes Premios disputados, cincuenta y una victoria y una considerable cuenta bancaria, prefiere tirar la toalla en plena embriaguez de gloria y poder, que disputar otra temporada que podría convertirse

en el comienzo de su eclipse. En el fondo, en la F1 nadie le perdona haber conseguido tanto con el mínimo esfuerzo, nadie ve con buen ojo sus elucubraciones maquiavélicas que incluso llegaron a desestabilizar el prestigio impoluto de Honda. Y para colmo, tampoco nadie acepta que se marche de la F1 antes de que la maquinaria política le aplaste como ocurrió con Piquet, Lauda, Mansell, Senna y otros.

Según cuentan fuentes bien informadas, el Profesor le vio las orejas al lobo con ocasión del último Gran Premio de Mónaco. Ahí, con su penalización percibió que en la F1 no se le perdonaría nada, y que para llevar a buen fin su maldad genial, emprendida el año pasado contra sus rivales, debía de propiciar el acercamiento de Senna a Williams.

De hecho, a mediados de julio, Senna se preocupó de comentar en voz alta que ya no quería seguir corriendo por los colores de McLaren y casi por las mismas fechas, Williams encontró en Rothmans el sustituto de Camel. Al respecto, se comenta que dicha operación se pudo concretar gracias a la garantía de tener a Senna en las filas de Williams para 1994. Evidentemente, el Profesor, no está por la labor

**¿QUÉ HUBIESE PASADO? Si Prost hubiese actuado en la salida como Hakkinen, que intentó sacarle de la pista, seguramente le hubiesen penalizado duramente.**



de volver a las andadas de 1989 con Senna, cuyo desenlace, con un poco de suerte, podría acabar en la repetición del accidente ocurrido en Suzuka, con los consiguientes tubernios legales. Al respecto,

Prost acusó a Senna de haberle agredido por dos veces consecutivas en Suzuka -1989 y 1991- pero procura que nadie recuerde que él hizo lo mismo con Piquet en 1983, cuando chocó con su Renault en la

curva Tarzan de Zandvoord. Ahora, Prost se ha librado de las inclemencias de la FIA, ya no deberá escuchar más a Bernie Ecclestone cuando manifiesta su antipatía por los pilotos pragmáticos y, con un poco de suerte, Frank Williams negará haberle reprendido y acusado de haber tardado demasiado en conquistar el Campeonato del Mundo.

Sin embargo, la gran jugada del Profesor, que si le sale lo elevará a la categoría de Eminencia Reverendísima o Alteza Serenísima, estriba en convertirse en propietario o director plenipotenciario de una escudería capaz de ensombrecer a quien le criticó antaño. De hecho, Prost comparte su vida sentimental con la hermana de la mujer de Jean Pierre Jabouille, ex esposa de Jacques Lafitte. En estos momentos, Jabouille es el hombre fuerte en el proyecto Peugeot de F1 y las lenguas de doble filo aseguran que fue el Profesor el que le dio los debi-

dos consejos para que el coloso galo tomara la decisión de convertirse en constructor de motores de F1. Evidentemente, está claro que Prost está en la fase preliminar de una «movida» maquiavélica y genial con el éxito asegurado y con la bendición «chauvinista» de toda la «grandeur».

Al contrario que en otros casos, el adiós del Profesor tiene connotaciones muy singulares dentro de la historia de la F1. Con su ausencia, se cierra la etapa de los pilotos pragmáticos, que han sabido anteponer la razón al espectáculo y a las trampas del reglamento técnico. El Gran Circo ha hecho grande a Prost y no viceversa. Nadie ha sido capaz de utilizar su presencia en la F1, ya que su jugada ha sido siempre dar jaque mate a la intención rival. En resumidas cuentas, El Príncipe de Maquiavelo con casco y guantes, se ha ido con la amargura y el hastío de haber luchado más fuera que dentro de la pista. ○



**ALGUNOS DISGUSTOS**  
Entre otros factores los resultados obtenidos por Damon Hill han incomodado a Alain Prost. En el equipo todos querían al Profesor pero nadie le «amaba».

◆ Increíble, pero cierto. En la Fórmula 1 ocurren cosas que rozan la clara locura, así como el caso de Nigel Mansell. Si fue un verdadero disparate haberlo seleccionado de la F1, lo es todavía más no requerir su presencia en el Gran Circo después de haber ganado la Fórmula Indy. Existen bulos de que Mansell ha hecho gestiones con los cinco accionistas más competitivos para ofrecer su

presencia. Sin embargo, en este momento nadie se ha visto en la disposición de pagar los quince millones de dólares que pide por una temporada. Al mismo tiempo, tampoco en la Indy quieren pagar los diez millones de dólares que pide, con lo cual, ha renovado el contrato con Carl Haas por la ridícula cantidad de cinco millones de dólares.

◆ Nadie duda, por encima de Facon Crest y Dufus, que el catalán de verdad es el que se vive desde hace más de una década en el seno de Ferrari. Ahora, después de la fuga de Marocco a ingenieros británicos, se ha intentado por todos los medios que Ayrton Senna vaya a parar a Maranello. Según rumores, John Barnard le ha asegurado que el nuevo monoplace va por el buen camino y que éste es el momento de «subirse» al caballo. Lo último que Magic Senna ya tiene la montura de Williams, caballo ganador sin dudas.

◆ Con ocasión de la carrera disputada en Porto Corvo, en la que monoplace de todas las épocas han competido juntos, el increíble



Juan Manuel Fangio hizo unos comentarios en los que manifestaba su aprecio por el talento de Michael Schumacher, y de paso, avisaba a Senna y a Prost del «peligro alemán». Sin embargo, al cinco veces Campeón del Mundo se le ha olvidado hablar de Mikko Häkkinen que en su día en Estoril con McLaren ha registrado prestaciones al límite de las posibilidades del MP4/8.

◆ Una de las mayores incógnitas en la F1 consiste en la definición del calendario para 1994. Después de los rumores sobre el posible Gran Premio de Asia a disputarse en Aida, cabe la posibilidad de que el Gran Premio de Hungría se sustituya por el de Austria sobre el trazado de Zoltweg y parece cierto

ESTORIL EN BREVE

que en Buenos Aires pueda tener lugar el Gran Premio de Argentina. Junto a todo esto, cabe la posibilidad de la anulación del Gran Premio de Europa en Donington.

◆ Después de infinidad de éxitos a lo largo de varios años, Chevrolet ha decidido abandonar la Fórmula Indy. Esta decisión afecta directamente a Mario Illien, titular de la Ilmor Engineering LTD, marca constructora del motor Chevy y de los propulsores de F1 que emplea la escudería Sauber. A raíz de esto, Mercedes Benz ha adquirido las acciones que Chevrolet tenía en Ilmor. Al mismo tiempo, Roger Penske, magnate de la Indy, ha llegado a un acuerdo con Mercedes Benz para el desarrollo de un nuevo motor destinado a Indy, que llevará

grabado en las tapas del propulsor el nombre del fabricante alemán y esto mismo ocurrirá con los motores de F1. A partir de 1995, Mercedes Benz aportará ayuda tecnológica a Ilmor en todas sus actividades que servirán momentáneamente como vehículo publicitario.

◆ En el contubernio que rodea a McLaren respecto a los motores, cabe la posibilidad que en 1994 la escudería de Woking emplee los Lamborghini. Si el acuerdo se llegara a cabo y la duración del contrato por un sólo año fuera convincente para Chrysler, la fábrica italiana de motores de F1 sobreviviría, de lo contrario el sello de Lamborghini dejará de existir en la fiesta de la F1.



CLASIFICACIONES

6. D. Hill (Williams-Renault) 1.11.494	2. A. Prost (Williams-Renault) 1.11.683
7. M. Häkkinen (McLaren-Ford) 1.12.443	8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.12.491
27. J. Alesi (Ferrari) 1.13.101	5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.13.403
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.13.863	28. G. Berger (Ferrari) 1.13.933
9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.14.708	26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.14.577
25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.14.708	30. J. Lehto (Sauber) 1.14.833
29. K. Wendlinger (Sauber) 1.15.016	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.15.183
14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.15.433	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.15.491
4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.15.904	11. P. Lamy (Lotus Ford) 1.15.920
24. P. Martini (Minardi Ford) 1.15.942	19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.16.194
3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.16.186	20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.16.144
15. E. Naspetti (Jordan Hart) 1.16.516	23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.16.651
21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.17.118	22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.17.739

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1h: 17m.07s.509. 2.A. Prost (Williams-Renault) a 40s 012. 3. D. Hill (Williams-Renault) a 1 vuelta. 4.J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 5.K.Wendlinger (Sauber) a 1 vuelta. 6.M. Brundle (Ligier Renault) a 2 vueltas. 7. J. Lehto (Sauber) a 2 vueltas. 8. P. Martini (Minardi Ford) a 2 vueltas. 9. C. Fittipaldi (Minardi Ford) a 2 vueltas. 10. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) a 2 vueltas. 11. E. Comas (Larrousse Lamborghini) a 4 vueltas. 12. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) a 5 vueltas. 13. R. Barrichello (Jordan Hart) a 6 vueltas. 14. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) a 6 vueltas. 15. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) a 6 vueltas. 16. R. Patrese (Benetton Ford) a 6 vueltas.

**VUELTA RÁPIDA**  
D. Hill (Williams-Renault): 1m 14s.859 vuelta 68 a una media de 209.193 Km/h.

**ABANDONOS**  
E. Naspetti: motor. U. Katayama: accidente. A. Senna: motor. A. Suzuki: cambio. M. Häkkinen: accidente. G. Berger: accidente. M. Alboreto: cambio. M. Blundell: accidente. J. Herbert: accidente. P. Lamy: accidente.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 87 puntos. 2. D. Hill, 62 puntos. 3. A. Senna, 53 puntos. 4. M. Schumacher, 52 puntos. 5. R. Patrese, 20 puntos. 6. J. Alesi, 13 puntos. 7. M. Brundle, 12 puntos. 8. J. Herbert, 11 puntos. 9. M. Blundell, 10 puntos. 10. G. Berger, 10 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 149 puntos. 2. Benetton Ford, 72 puntos. 3. McLaren-Ford, 60 puntos. 4. Ferrari, 23 puntos. 5. Ligier Renault, 22 puntos. 6. Lotus Ford 12 puntos. 8. Sauber, 7 puntos.



Gran Premio FIM de la Comunidad de Madrid

# LA FIESTA LA MONTARON OTROS

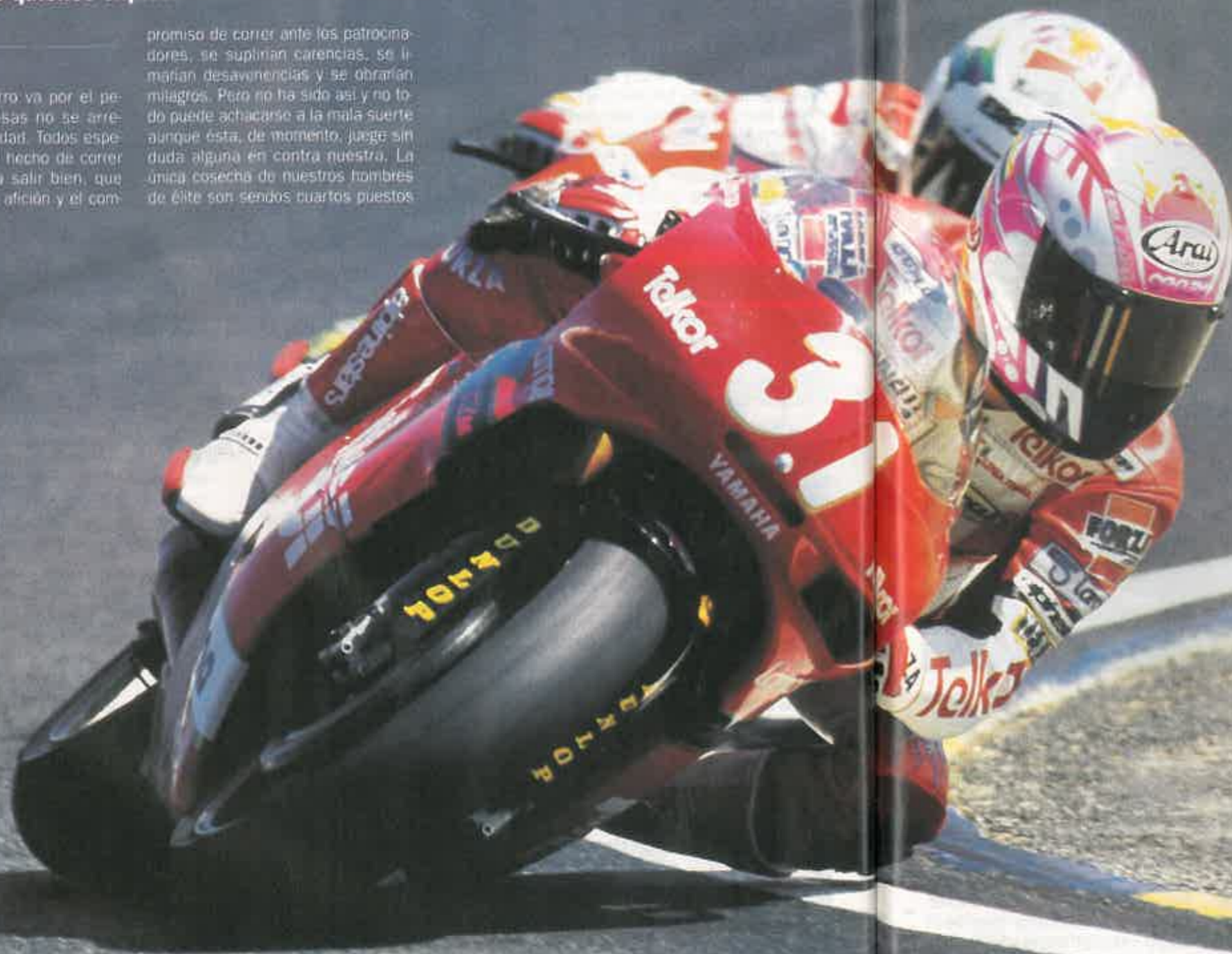
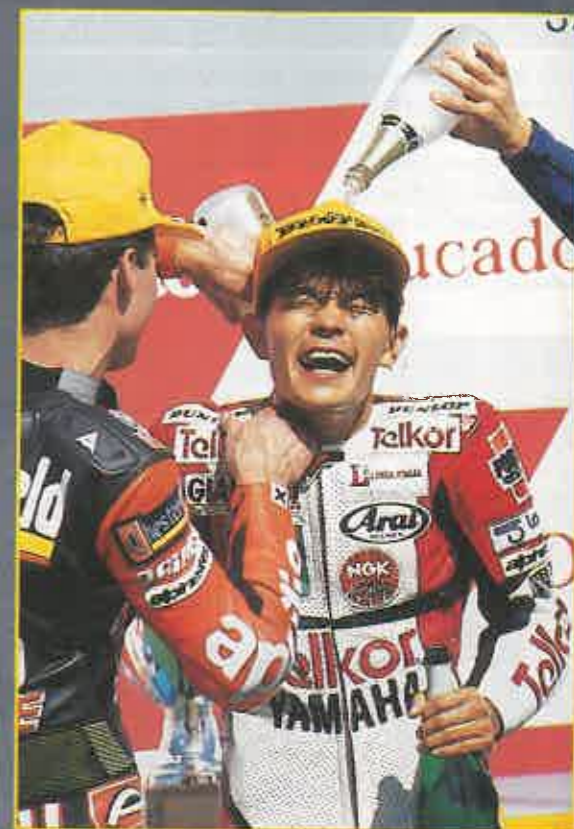
Pese a correr en casa, nuestros pilotos volvieron a jugar un papel poco relevante en el último Gran Premio del año. En esta ocasión fue por los pilotos alemanes, japoneses y brasileños por quienes explotaron las ruidosas tracas.

José Luis Aznar  
Enviado especial

CUANDO el carro va por el pedregal las cosas no se arreglan con facilidad. Todos esperábamos que por el hecho de correr en casa todo iba a salir bien, que con el aliento de la afición y el com-

promiso de correr ante los patrocinadores, se suplirían carencias, se limarían desavenencias y se obrarían milagros. Pero no ha sido así y no todo puede achacarse a la mala suerte aunque ésta, de momento, juegue sin duda alguna en contra nuestra. La única cosecha de nuestros hombres de élite son sendos cuartos puestos

TRES CAMPEONES  
Tetsuyo Harada lo tenía muy difícil, puesto que Caprossi dominaba la clasificación. Sin embargo, la constancia y la inteligencia del japonés le dieron el título. Kevin Schwantz ya llegó al Jarama como campeón luciendo por última vez el famoso número 34. Por su parte, a Dirk Raudies le faltó tiempo para poner el dorsal de Campeón en su moto.



## 125: WALDMANN GANA, RAUDIES ASEGURA

La última carrera del año no podía ser diferente y con toda lógica se vivió el impresionante espectáculo de una lucha sin cuartel, un pelotón furioso en el que, menos mal, estaba incluido un español: «Aspar». Éste no estaba ahí por casualidad, puesto que ya en la última sesión cronometrada había ostentado hasta casi el final el mejor tiempo. En la carrera se trató con Raudies, Touhmuu, Gressini, Waldmann, Sakata y demás, yendo incluso segundo. El valenciano, al

final sólo fue séptimo, pero poco puede hacerse cuando se va tan justo de mecánica. Giró, salió débil, pero en la primera frenada se le cayeron dos pilotos delante, lo que le supuso perder mucho terreno. Rodar en la cola a tiempos de los líderes no le sirvió más que para ser decimoquinto. La victoria fue para Waldmann, su único triunfo del año. Sará, vigésimo primero y Álvaro vigésimo cuarto, son los otros dos españoles que concluyeron la carrera.



**LA ALEGRÍA FINAL**  
Después de un año en el que las cosas no han rodado nada bien para el alemán Ralf Waldmann, el triunfo llegaba por fin en Jarama.



**LA VALENTÍA DE UN CAMPEÓN**  
Como si fuese un junior, «Aspar» luchó sin tregua contra la impotencia de su motor. Al final sólo pudo ser séptimo.



**EL GRAN AUSENTE**  
Numerosas pancartas recordaban a Wayne Rainey. Kenny Roberts quiso que se fotografiasen para mandarle los ánimos de los aficionados españoles. Cadalora se esforzó pero tampoco tuvo suerte.

de los pilotos de Sito Pons que, sobre el papel no están nada mal, pero saben a poco. Por el contrario, han sido los modestos, y de ellos muy especialmente algunos de los más recientemente llegados al Mundial, quienes han salvado con mucha mayor brillantez la papeleta y quienes nos dan confianza en espera de tiempos mejores. El noveno lugar de Checa en 250, los buenos papeles de Gibernaú, Riba y Borja antes de sus respectivas caídas, son algunos de esos brotes de esperanza en el

futuro. López-Mella, caído cuando iba sexto en 500, es otra prueba de esa fe ya que corre merced a las suscripciones populares y a los recambios que Yamaha Francia desecha y le hace el favor de alquilar. En el octavo de litro nos queda el consuelo de que el «viejo Aspar» sigue luchando como un joven en el pelotón de los kamikazes europeos y nipones.

Hasta ahí lo que se salva, y en algunos casos por los pelos. En cambio, se hace muy difícil justificar sólo con la mala suerte reiterada los fra-

casos, no sólo en el Jarama, sino a lo largo de todo el año de otros pilotos. Giró no «puede» ni «debe» acabar vigésimo del Mundial con la moto campeona y con el patrocinio generoso de Ducados. D'Antín, cuyas aptitudes intrínsecas son innegables, no ha aprovechado la ocasión de llevar la Honda oficial que, a la postre, ha resultado ser un regalo envenenado. Estos dos casos, a los que en un escalón un poco inferior podríamos añadir a Maurel, son muy representativos y deseamos de todo corazón

## 250: HARADA A LO GRANDE

La primera mala noticia la protagonizó D'Antín, puesto que el madrileño cayó nada menos que en la primera sesión libre con la mala fortuna de que la moto le fue a parar encima y le lesionó un riñón. Eso hizo que los médicos le impidieran subir a la moto el resto del fin de semana. El español cobertaba entonces el tercer tiempo y terminó sexto de esa sesión. Era una buena muestra de sus aptitudes pero pagó muy cara su ansiedad por brillar ante su público.



**LA AFICIÓN Y LA DECEPCIÓN**  
Alberto Puig, que terminó en cuarta posición, estaba decepcionado por no haber podido conseguir el podio debido al dolor en su mano.

En el texto ya explicamos cómo Harada tejió su victoria. En los primeros compases la lucha fue muy cerrada entre los dos Aprilia de Ruggia y Reggiani, las Honda de Biaggi y Capirossi seguidas por la Yamaha de Harada. A distancia los seguían Romboni y Puig, éste arrastrando las consecuencias de una mala salida. Los golpes de efecto no faltaron: Ruggia cayó cuando tenía el asunto dominado, Capirossi perdió el control de su degradado neumático trasero y Harada, se lanzó como un poseído por la victoria. Mientras, Puig fue reaccionando y tuvo un espectacular fin de carrera que le valió ser cuarto tras superar a Capirossi y Romboni. El barcelonés no quiso allearlo, pero salía con su mano infiltrada a causa de la tendinitis y el lento efecto de la inyección fue el responsable de su bajo rendimiento en las vueltas iniciales. Entre tanto los espectadores tenían motivos de alegría con otros pilotos. Si Gibernaú, Riba y Borja se cayeron cuando pugnaban por posiciones que les hubieran supuesto puntual, Checa brillaba

que las cosas les vayan en el futuro por derroteros mucho más halagüeños porque a ellos no les faltan aptitudes sino muy posiblemente un mejor planteamiento. Para cerrar esta introducción a modo de balance nos quedan otros, los más modestos, aquellos que corren porque la afición les puede, los Miralles, los Hernández. Estos pilotos se salen de todas las reglas establecidas.

Con todo ello, la fiesta fue pues para otros. Evidentemente, porque en el Jarama se jugaban dos títulos y

tristemente fueron sólo dos en virtud de que Schwantz se encontró con el suyo en Misano a causa del accidente de Rainey.

Si vamos por el orden en que se sucedieron las carreras hay que hablar primero del japonés Harada. Todo estaba en su contra tras un inicio de temporada absolutamente triunfal. Luego las cosas se le torcieron y se le pusieron bien a Capirossi. Éste en Madrid tenía diez puntos de ventaja, todo jugaba a su favor, pero las carreras son las carreras y el japo-



**GOLPE DE EFECTO**  
Jean Philippe Ruggia cayó cuando tenía la carrera dominada. La consecuencia fue una fractura en el brazo.



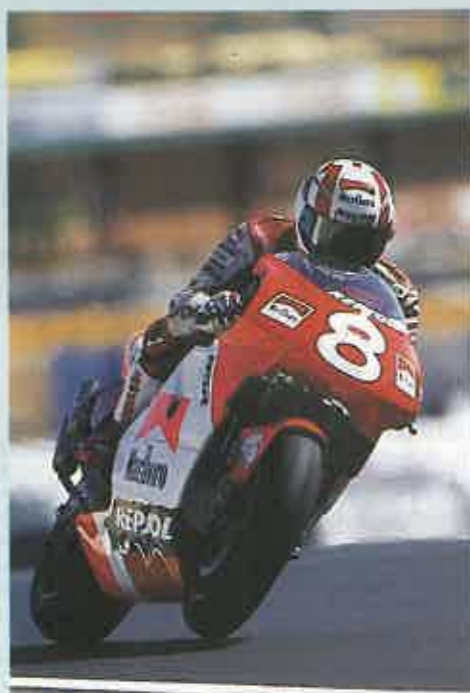
**LA CANTERA NO SE AGOTA**  
Carlos Checa puso a los aficionados de pie con su remontada. Al final consiguió un excelente noveno puesto con su Honda de serie.

escalando posiciones hasta finalizar nada menos que noveno. El catalán, con su modesta Honda, la primera de las privadas en la clasificación final, realizó una carrera en consonancia con la que hiciera en Montmeló en el octavo de litro con el único bagaje de seis Grandes Premios. Fuera de los puntos terminaron Maurel y Castilla.

nés supo jugar sus bazas con la inteligencia de los grandes campeones. Para coronarse Campeón tenía que ganar y Loris no subir más arriba del tercero. Puesto que el italiano había obtenido el mejor tiempo en los entrenamientos, Tetsuya, sabedor de que su suerte dependía de terceros, decidió no ir a por la victoria de cabeza sino plantear un «jaque mate». Y le salió a la perfección. Su táctica fue la de convertirse en la sombra de su rival, presionarlo hasta que cometiera un error. Y así sucedió por-

## CRIVILLÉ-PONS: DIVORCIO A LA ESPAÑOLA

A las pocas horas de concluir la carrera de 500, un lacónico comunicado ponía fin a las conjeturas que más rumores, habladurías, capillitas, secretos a media voz y demás especulaciones ha hecho circular últimamente entre los medios de comunicación españoles y entre los mismos aficionados. Alex Crivillé y Sito Pons anunciaban su ruptura definitiva. Un proyecto sin igual hasta ahora en el motociclismo español, uniendo bazas tan importantes como el pilotaje de Alex, la experiencia de Sito y su equipo, la calidad de Honda y el patrocinio de Marlboro, ha muerto. El fracaso es más moral y personal que deportivo y el futuro repartirá razones y culpas aunque tal proyecto no merecía un final tan triste. Si hablamos de futuro, el de Alex, a quien su patrocinador no dejará de lado, se cimienta según sus propias palabras «en que he recibido ofertas que tienen las máximas garantías». Evidentemente, la que mayores visos tiene de cristalizar es la de pilotar una Honda oficial con Erv Kanemoto. Por parte de Sito, el futuro se basa fundamentalmente en enamorar a Kocinski aportando como dote una Honda. Repsol, co-patrocinador del equipo, no dejaría al bicampeón español en la estacada y Tabacalera podría cubrir la baja de Marlboro. De todos modos sólo son especulaciones que el futuro desvelará.



**LA CARA DE LA DECEPCIÓN**  
A pesar de tenerlo muy cerca Loris Capirossi dejó escapar el título.

**LA REVELACIÓN Y LA TRISTEZA**  
El japonés Itoh con su Honda de inyección pudo dar la gran sorpresa. El público observaba un poco triste la actuación de sus ídolos.



## 500: EL DIA DE BARROS

La carrera de la máxima cilindrada era la única que no tenía el título en liza. Ausente también Doohan, se esperaba que en un circuito tan virado como el Jarama, Kocinski pudiese repetir su gesta de Laguna Seca. El americano comenzó apoderándose de la «pole» aunque nada más darse la salida fueron Schwantz y Gadeira quienes se hicieron con el mando. Se sabía que el americano no podría mantener largo tiempo esa posición en cuanto que su mano lesionada en Donington seguía molestándole pese a la intensa terapia a la que se le sometía, y con ello Gadeira y un sorprendente Itoh eran quienes pasaron luego a dominar la carrera, con Kocinski impecablemente también. Sorprendentemente Itoh fue marcando el ritmo y es que en este trazo su moto equipada con inyección respondía a las mil maravillas. El japonés, sin embargo, cayó a ocho vueltas del final y Kocinski no pudo evitarlo. La misma suerte había corrido dos giros antes Gadeira y por eso Barros se encontró con el camino expedito para anotarse por fin su primer Gran Premio. Por su parte, Alex Crivillé, que había salido mal, heredó al final una cuarta plaza que ni él esperaba y López-Mella, sexto ante un público que lo aclamaba con fervor, tuvo la mala suerte de caer cuando sólo faltaban cuatro vueltas para el término de la carrera.



**CHAMPAGNE Y LÁGRIMAS**  
La típica ducha al campeón no pudo ser todo lo alegre que suponía Schwantz.



**EL INCREÍBLE «LITTLE JOHN»**  
Kocinski volvió a demostrar su gran calidad como piloto y a punto estuvo de lograr la victoria de no ser arrastrado por Itoh en su caída.



**TODO UN CAMPEÓN**  
Juan López-Mella después de una excelente temporada fue el ídolo de la afición madrileña ante la ausencia de Luis D'Antín.

que el neumático trasero de Capirossi se fue degradando y al final el piloto de Pileri acabó sufriendo una importante derrapada de su moto que aunque pudo controlar para no caer, le hizo perder suficiente terreno sobre su rival. Éste tiró y fue a por la victoria, una victoria que valía un título, nada menos que un título conseguido a la primera, tanto para él como para la marca desde su vuelta oficial al Mundial. Tras bajar de la moto Harada comentó: «Yo me di cuenta de los problemas de neumáticos de Capirossi, pero no sabía si venía detrás o no. Por eso no supe que era Campeón hasta que terminé

la carrera». Por su parte, disimulando su decepción y posiblemente maldiciendo aquellos puntos que le «volaron» por su salida incorrecta en Malasia, Capirossi fue un tanto filosófico cuando, quitándole hierro a su derrota, dijo: «He quedado segundo en el Campeonato, no el último». La segunda carrera no tenía esa emoción dado que ya se sabía que Kevin Schwantz lucirá un flamante uno en su moto cuando el próximo año se inicie el campeonato. Casi cantado estaba el título de Raudies en el octavo de litro, pero como el reglamento impide descontar resultados, el pequeño alemán

debía terminar para asegurarse su corona pese a atesorar nueve victorias frente a las nada menos que diez segundas plazas de Sakata a las que añade dos triunfos. El alemán mostró los dientes en los primeros compases, pero luego prefirió asegurar su jugada y por una vez, solamente fue octavo eludiendo esas luchas a cuchillo típicas de la menor de las categorías. Los numerosos aficionados que llenaron el circuito del Jarama tuvieron ocasión de ver grandes carreras, pero sin duda les hubiera gustado más encender las tracas por nuestros pilotos. ○

## La pasión no se paga con dinero

**H**ACE unos días comentaba con un colega qué era lo que impulsaba a algunos motociclistas consagrados a perseverar en las carreras cuando tienen el cuerpo con más cicatrices que un torero y más hierro que Terminator. Yo he visto a algunos de ellos sufrir calladamente auténticas torturas para poder volver a las pistas lo antes posible y una vez en ellas, sin estar en plenas condiciones, **arriesgar** como si nada. Ahora, dos ilustres retirados han cambiado las dos ruedas por las cuatro de los automóviles, Gardner y Lawson. El americano, cuya vuelta al Continental Circus se ha rumoreado ha declarado: «No creo que vuelva a las motos, porque con los coches me divierto y con ellas sería un trabajo». Y es que ambos ya han apreciado que en los automóviles el error se soluciona con chapa y pintura mientras que en las motos el menor desliz puede acabar en tragedia.

**Mick Doohan** es uno de esos incorregibles. Ya sabía lo que era sufrir, pero desde el accidente del año pasado en Assen que le costó el título y casi la pierna, ha vuelto a pilotar como antes. En los USA lo demostró una vez más. En los entrenamientos cayó como vemos en la foto porfiando por la «pole». En carrera, cuando marchaba encabezando la prueba dominando a Kocinski, no daba su brazo a torcer por añadir un nuevo Gran Premio a su cuenta, hasta que en idéntico lugar, el célebre «sacacorchos», volvió a caer espectacularmente. El resultado fue esta vez una fractura en el omóplato, por lo que no pudo estar presente en la prueba del Jarama.

El pasado viernes, Doohan ha sido sometido a una complicada operación en la que tuvieron que reconstruirle completamente los huesos de la pierna dañada. Ahora tendrá que estar varios meses inmovilizado y enfrentarse posteriormente con una durísima rehabilitación.

Texto y foto: José Luis Aznar



## UN ESPAÑOL EN LOS CAMIONES

**E**L Gran Premio Camión de España va a contar con la presencia de Manuel Santos y su potente **MAN 19.322 UXT** los próximos días 1, 2 y 3 de Octubre. El piloto español ha sido nuestro único representante a lo largo de todo el Europeo de la especialidad dentro de la Clase 1, cabezas tractoras con una cilindrada de hasta 11.950 centímetros cúbicos, y llega al Circuito del Jarama afianzado en la tercera posición de la clasificación general.

Unos problemas mecánicos que se presentaron en su MAN-CEPSA durante algunas carreras han impedido a **Manuel Santos** optar por el subcampeonato, pero su brillante actuación a lo largo de toda la temporada le recompensará con el tercer puesto de la clasificación final del Certamen a poco bien que le funcionen las cosas en el trazado madrileño. El espectáculo está asegurado y las gradas del Jarama bramarán, a buen seguro, con las evoluciones de este rápido piloto de los pesos pesados.

## PARÍS-DAKAR- PARÍS, LA NUEVA FRONTERA

**Y**A está todo preparado para la presentación oficial, el próximo **15 de diciembre** de otra edición de un renovado París-Dakar que en esta ocasión volverá al punto de partida. La llegada de **Fenouil** a la dirección de esta organización en sustitución de Sabine ha traído importantes novedades. Es muy probable que una de las cronometradas especiales se celebre en Madrid y se está negociando para que otra se celebre en Barcelona.

A TODO GAS



## DEMOSTRACIÓN DE FUERZA

**E**N el circuito de Donington se celebró, el pasado fin de semana, la penúltima prueba puntuable para las Euroseries de la Fórmula Renault con la presencia de cuatro pilotos españoles, **Iván Arias** -flamante campeón de la Fórmula Renault británica- y **Javiar Díaz**, y los componentes del equipo Ofensiva Dos puesta en marcha por la Federación Española de Automovilismo, Renault y el Banco Central Hispano, **David Bosch** y Ángel Burgeño; ambos con posibilidades de alzarse con el campeonato nacional de la especialidad. Ver a los cuatro pilotos españoles en Donington, da una idea clara de lo conseguido por la Federación Española. Pocas veces se ha visto en una carrera de monoplazas a cuatro españoles entre los diez primeros de la parrilla, con Ángel

Burgueño en segunda posición e Iván Arias en tercera. En la carrera, el joven Ángel Burgeño fue líder hasta que su motor le traicionó. Iván Arias acabó en una brillantísima segunda posición, que le acerca aún más al subcampeonato europeo a falta de la prueba de Nogaro. Hay que recordar que David Bosch, que tuvo problemas de motor, sigue en cuarta posición en ese certamen. **Pedro Martínez de la Rosa**, representante del equipo Racing for Spain en la Fórmula 3 británica, en la que es sexto, también estuvo en Donington, donde fue invitado por los organizadores de las carreras de Fórmula 3 de Macao y Fuji. Ahora sólo queda la confirmación oficial de su participación en ambas pruebas, supeditada a conseguir el presupuesto necesario para afrontarlas.



## MOTOS, SELECCIONES NACIONALES

**S**E dieron a conocer los Equipos Nacionales que participarán en el Campeonato del Mundo de Trial por naciones y los Seis Días Internacionales de Enduro que tendrán lugar en Rostrevor (Irlanda del Norte) y Assen (Holanda) en la primera quincena de este mes de octubre. El Equipo Nacional de Enduro

contará con Pedro Pérez, Jaume Colom, Alex Llobet, Ferrán Serarols, Óscar Gallardo y Josep Lluís Esteu para el Trofeo y con Marc y Xavier Puigdemont, Josep Rovira e Isidre Esteve para el Trofeo Junior, conocido como Vaso. En cuanto al trial, el equipo lo forman Amós Bilbao, Marc Colomé, Joan Pons y Jordi Tarrés.

B O X E S

♦ **MIQUEL TEY EN LOS EEUU**  
El piloto del equipo Honda Pons Miguel Tey que debía participar en el Open Ducados y cuyas lesiones en la pierna izquierda se agravaron como resultado de una caída en Calafat está actualmente en los Estados Unidos donde le han sido practicadas numerosas operaciones en la Clínica Mayo. El joven piloto, que venció la Copa Suzuki de 1992, espera estar en forma para el próximo año aunque su pierna estará muy débil. Inconformista, declara: «Sé que me la volveré a romper, pero yo quiero ser piloto».



♦ **ORIOI SERVÍ, SEGUNDO**  
Después de la novena prueba puntuable para la Copa de Francia de la Fórmula Renault-Elf Campus, celebrada en el circuito de Val de Vienne el joven piloto español ha perdido el liderazgo en la clasificación, siendo relegado a la segunda posición por su mayor rival Sébastien Philippe. A falta de una prueba, que deberá celebrarse en el circuito de Nogaro, Oriol se encuentra a sólo cuatro puntos del líder y tiene grandes opciones de conseguir el Campeonato pues ya en la primera carrera de este certamen, celebrada en Nogaro, se alzó con la victoria.

♦ **MUNDIAL DE SUPERBIKES**  
La prueba que tuvo lugar en Monza el pasado fin de semana mantiene el rojo vivo este Mundial. La victoria fue para Aaron Sitch con Kawasaki y en la segunda manga para Giancarlo Falappa con Ducati. La clasificación general la encabeza ahora Scott Russell con Kawasaki seguido a nueve puntos por Carl Fogarty con Ducati.

◆ **SE ACABÓ EL CAMPEONATO**  
El último trial del Mundial celebrado en Gran Bretaña ha supuesto una nueva victoria para Marc Colomer que confirma así el subcampeonato. Segundo se clasificó Jesús Vilariño y tercero el Campeón Mundial Jordi Tarrés.

◆ **OPHEL EUNOBIENES**  
Como complemento al Gran Premio de F1 celebrado en Estoril, se corrió una prueba de la Fórmula Opel Euroseries, un campeonato disputado, que tras dieciséis pruebas está encabezado por el belga Vincent Radermecker en lucha con el italiano Patrick Grenfell. Sin embargo, en la carrera se impuso el estro Johnny Heuser.

◆ **SNIPES SHOES TEAM**  
Ha sido recientemente presentado el Team Snipe cuyo principal objetivo radica en su participación en el Raid París-



Dakar-París. Los pilotos integrantes del equipo son Álvaro Bautista y Xavier Ribes, sin duda dos de los pilotos españoles con mejor historial que destacan además por su versatilidad. La moto elegida para hacer frente a esta aventura es la Kawasaki KLR 650 que será preparada por el ingeniero Ignacio Dulú.

◆ **OTRA VEZ A PENÍN**  
En el verano de 1994 volverá a ponerse en marcha el Furfu-Motos-Peñín. A falta de confirmación de las fechas por la FISA y la FIM el «1994 WEST-EAST RAID» para coches, camiones y motos con un recorrido de 14.000 kilómetros durará 22 días desde el 24 de agosto hasta el 18 de septiembre.



### TOMÁS SALDAÑA, TERCERO EN DONINGTON

TOMÁS Saldaña se mantiene segundo en la clasificación provisional de la **Interserie** al clasificarse en tercera posición, sumadas las dos mangas, en la penúltima prueba del campeonato, celebrada en el circuito inglés de Donington. Saldaña, que consiguió el quinto tiempo en entrenamientos al no rodar apenas en la segunda sesión oficial, se vio envuelto en un trompo de Evans cuando era tercero, lo que retrasó hasta los últimos lugares para hacer

una buena recuperación y ser finalmente sexto. En la segunda manga fue su compañero Lavaggi el que quedó retrasado por problemas ajenos, con lo que Saldaña acabó segundo por detrás de Walter Lechner que, con su Reynard Spyder Judd, se hizo con la victoria final. A falta de una prueba, Saldaña tiene muy cerca el **subcampeonato** de la Interserie, que lidera Giovanni Lavaggi, su compañero de equipo en el equipo Kremer.

### VOLANTE ELF 94

POR segundo año consecutivo, la empresa petrolífera ELF, en colaboración con Renault, ha organizado el Volante Elf 94, una prueba de promoción para jóvenes pilotos cuyo premio final es la participación durante la temporada 94 en el Campeonato de España de Fórmula Renault.

La **Escuela Elf Renault** del Circuito de Cataluña ha sido una vez más la encargada de impartir los cursos de pilotaje y realizar la selección entre los 24 volantistas que han rivalizado este año en la lucha por ser Piloto Elf. Una nota destacada en

esta nueva convocatoria ha sido la participación de diez jóvenes promesas del karting becados por los patrocinadores de la escuela en colaboración con la **Comisión Española de Karting**.

Finalmente, han sido ocho los candidatos que han podido llegar a la semifinal: Carlos Casanovas, Jon Casais, Antonio Forné, Francisco Rodríguez, José M<sup>a</sup> Pérez Fontán, Abel Herrero, Jorge Osset y Sergio López Fombona, ocho jóvenes pilotos que, en breve, darán de nuevo lo mejor de sí para ganar el prestigioso Volante Elf 94.



### LA COPA FIA PARA FOLCH

JOAQUÍN Folch, el piloto del **Antic Car Club** de Catalunya, ha terminado su exitosa temporada de vehículos históricos. El resultado difícilmente podía haber sido mejor, puesto que en la copa FIA para Sports-Biplazas ha conseguido al volante de su Lotus XXIII B tres victorias y cinco segundos puestos en las ocho carreras disputadas lo que le da el triunfo final. En el Trofeo FIA para vehículos GT el saldo también ha sido positivo y así en las siete pruebas

que han tenido lugar ha obtenido dos primeros, dos segundos, dos terceros y un cuarto con lo que finaliza tercero del certamen. Los vehículos de Folch han sido preparados por **Urban Fässler**, titular del Urban Racing, y en ellos hay que resaltar su fiabilidad y competitividad en un Campeonato en el que los Lotus son legión y por ello la preparación y el pilotaje cada vez cuentan más dado el auge que están tomando las carreras para vehículos históricos.



◆ **IV SUPERCROSS DE MADRID**  
Los días 1 y 2 de octubre se celebrará el Supercross de la Comunidad de Madrid en el Palacio de Deportes de la Comunidad. Allí se darán cita las máximas estrellas de este deporte. Serán los americanos Larry Ward, Guy Cooper y Mike Craig los principales focos de atención. Pero junto a ellos, estarán el campeón y subcampeón del mundo de motocicletas de 250 c.c. G. Albertyn y S. Everts, y los españoles David Ardito y Luis López «Luliano».

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 sólo 14.560 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  Giro postal n.º \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  
 D. \_\_\_\_\_  
 Calle \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
 Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
 Precio suscripción  
 España \_\_\_\_\_ 14.560 ptas América, África \_\_\_\_\_ 35.256 ptas  
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29.016 ptas Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48.516 ptas

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

## El regreso de Detroit

**H**UBO un tiempo en que el mundo entero apuntaba las dificultades de Detroit y las creía insuperables. Acuérdense solamente de las reacciones que levantó el viaje de Bush a Tokio acompañado de los tres presidentes de las compañías Stempel, Poling y Iacocca.

Ahora, las últimas cifras recibidas de América demuestran que Detroit **ha superado la crisis** en lo esencial. Contrastando con la recesión europea (y que afecta a las filiales de GM y Ford), los constructores de Detroit han anunciado importantes beneficios al término del primer semestre de 1993. En Chrysler se habla incluso de récord al ganar 1.800 millones de dólares frente a los 165 del mismo periodo anterior. Esto es así, en parte, por la venta de los Jeep y los van, que están en alza en los EEUU y a los que protege una tasa especial frente a los productos japoneses. Se estima en unos 808 dólares el beneficio de Chrysler por vehículo vendido, mientras que Ford ganaría sólo 333. David McCamon, vicepresidente de Finanzas en Ford, explica este hecho por un mejor precio de los Chrysler y por el motivo de que Ford depende demasiado del mercado europeo. Ford-Europa habría perdido en el segundo trimestre de este año 75 millones de dólares en lugar de los 150 ganados el año pasado en el mismo periodo.

De hecho, los progresos de Detroit, si bien son espectaculares,

resultan totalmente relativos. GM, por ejemplo, anunció unas ganancias de 889 millones en el segundo trimestre pero la mayor parte ha venido de las actividades financieras y de los beneficios de las filiales EDS y Hugues. La división automóvil norteamericana, que asegura un 70 por ciento de la facturación total del grupo, y que había perdido 761 millones en el segundo trimestre de 1992, ha perdido otros 95 esta vez. Además, lo que podría ser grave a largo plazo, la parte del mercado ocupada por GM en EEUU continúa decreciendo. Ha retrocedido en un año de 35,5 a 34,8 por ciento. Sólo los más viejos se acuerdan de cuando el porcentaje de GM estaba por encima del 50.

Un factor favorable ha sido la reducción de los montantes promocionales que han disminuido de 150 a 200 dólares. Los «sales incentives» que, enmarcados en una guerra de precios, han perturbado gravemente el mercado europeo no serían más que de 750 dólares en Ford y 1.050 en Chrysler y parece que van a desaparecer. Otro factor imprevisto desde la llegada de Clinton ha sido el olvido de Washington de cualquier regla hostil a los acuerdos. Se tiene la impresión de que el «Sherman Act» que prohibía cualquier acercamiento entre industrias rivales ya no existe y que todo está hecho para salvar a Detroit.



Edouard Seidler



# LAS PRUEBAS DE FUEGO DE UN TODO TERRENO.

Después de adentrarse en la selva, de subir montañas, de atravesar desiertos y de volver indemne a la jungla de asfalto, todavía hay unas cuantas pruebas que un verdadero 4x4 debe superar: las del **Catálogo Todo Terreno de Motor 16**. Descubre quién es el más duro.



Conduce con ventaja.

THE LEGEND  
IN ADVENTURE

**GAMEL  
TROPHY**  
TRANSANDINO '94

Llama y vívelo  
91-650 99 23



Llama\* antes del 19 de Noviembre y podrás vivir la aventura de tu vida. El Camel Trophy del próximo año se desarrollará en el corazón de América del Sur. Siente todas las emociones del mundo y compite en camaradería y compañerismo. Apúntate a vivir esta aventura. Camel Trophy Watch te invita.



\*Horario: De lunes a viernes, de 13 a 20 Horas.

**AVENTÚRATE**

Colectible  
**DOSSIER**  
AMERICANOS

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

5 de octubre 1993 • Núm. 520 • 350 ptas.

*Doble Prueba*  
**NOVEDADES DE SUECIA**



**VOLVO 850 T5**



**SAAB 900 S**



PRUEBA  
DE  
FIABILIDAD

**30.000 KMS. CON  
EL PEUGEOT 306**

