

GAMA ROVER 600: LUJO A BUEN PRECIO

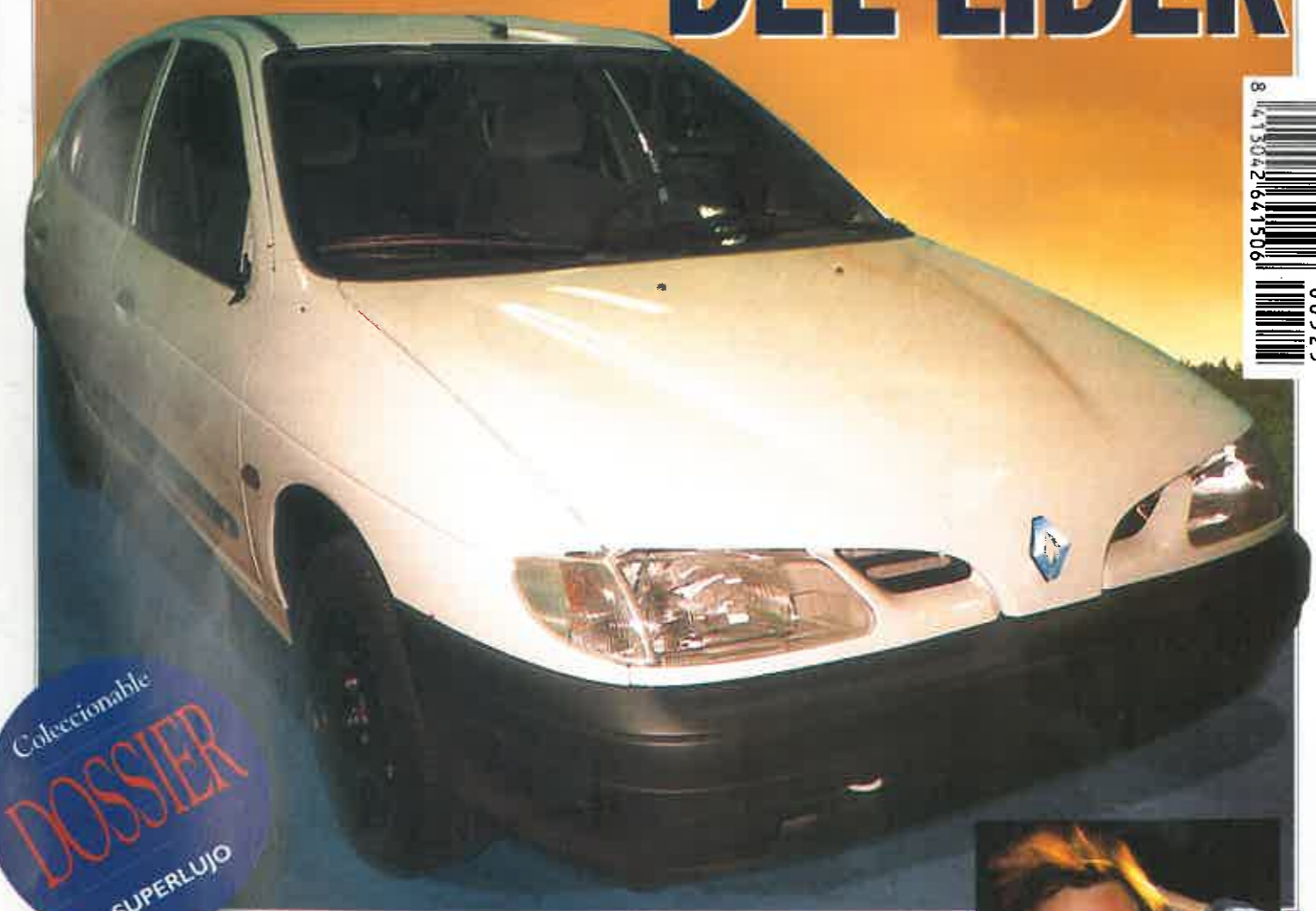
Coleccionable
PIN'S
DE REGALO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de noviembre 1993 Núm. 525 • 375 ptas.

EXCLUSIVA

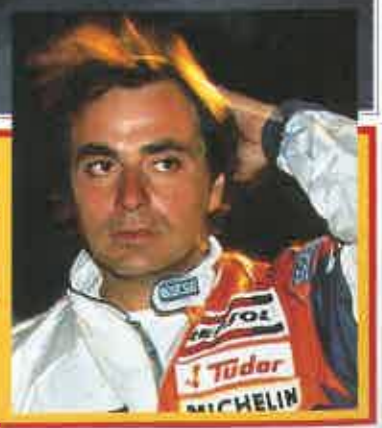
RENAULT 19
LA NUEVA CARA
DEL LIDER



8 413042 641506
00525

Coleccionable
DOSSIER
SUPERLUJO

Carlos Sainz
UNA HISTORIA
INTERMINABLE





Si quieres dar la nota, entra en el nuevo Escort. Prepárate a vivir todo un recital en medidas de seguridad. Porque el nuevo

Ford da la nota.

Escort, además de airbag de serie, te ofrece un sonido a todo riesgo: los Sistemas de Audio Ford. Para que disfrutes de una seguridad de altos vuelos: panel de seguridad desmontable, luz intermitente y superficie reflectante al desmontar el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos antirrobo,... hasta registro de la matrícula del vehículo en pantalla. Ven a conocer los Sistemas de Audio Ford. El sonido que mejor sintoniza con tu Escort.



Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Selas.
Director General:
José Pérez Gracia

Director:
Ángel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta. Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cerruda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benedit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Luis M. Turmes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garrig, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilhery (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicenta. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motociclos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deportes), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llorca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jeje), José M^a Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano. **Coordinadora:** María Gil

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 86 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^a Deba. 48002 Bilbo. Teléfono: (94) 423 91 35. Fax: 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. **COPYRIGHT 1989.** Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.

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

ESTATA SEMANA



18
Nissan
Sunny
1.4 LX,
Renault
19
Beverly
1.4

PUNTO DE MIRA

SU CASO

LO ULTIMO

Nuevo Renault 19

Nissan Sunny 1.4 LX,

Renault 19 Beverly 1.4

Alfa Romeo 155 D, TD y

Twin Spark

Salón de Londres

A FONDO

Rover 600 i, Rover 600 Si
y Rover 600 Si Lujo

LOS HOMBRES

Entrevista a Alex Trotman,
presidente de Ford

GENTE SOBRE RUEDAS

Enrique Scalabróni,
encuentro con el mañana

4 DOSSIER

12 Berlinas de superlujo

14 PRECIOS

MOTOS

18 Minimotos

DEPORTE

28

30

34

42

44

100

108

110

114

108

110

114



44
Enrique
Scalabróni



28
Nuevos
Alfa
Romeo
155

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos

Romper telarañas

LEGO José Ignacio López de Arriortúa y nos dio una lección televisiva de optimismo y esperanza de futuro a todos. Lo primero que dijo a los «señores» trabajadores, esto es, a todos los españoles que tenemos hoy la suerte de contar con un puesto de trabajo en este santo país, es que seamos conscientes de que estamos viviendo un cambio de era, «una revolución» en la que los trabajadores somos los verdaderos protagonistas y debemos desarrollar toda nuestra imaginación sin frustraciones.

Después habló de la necesidad de «romper las telarañas de las jefaturas» y buscar entre todos una explosión que nos lleve hacia la creatividad. Algo más sorprendentes resultaron sus comentarios sobre Seat, después de los acontecimientos vividos en Zona Franca durante los últimos días. Afirmaciones como: «Volkswagen necesita más a Seat que Seat a Volkswagen». «El objetivo es despidos cero», «Seat es la joya de la corona», contrastaban de forma evidente con las que días antes había pronunciado Ferdinand Piech anunciando el cierre de la factoría de Zona Franca y la reducción de 9.000 puestos de trabajo. A estas declaraciones de Piech se añadía poco después el anuncio del departamento de personal de Volkswagen en el que propone a su plantilla en Alemania la semana laboral de cuatro días para evitar cerca de 30.000 despidos. ¿Será también válida esta propuesta para los trabajadores de Seat y López de Arriortúa ya lo sabía cuando afirmaba cero despidos?

Ante tanta confusión, nosotros hemos preferido quedarnos de momento sólo con el mensaje de Superlópez que hace referencia a la creatividad y sumarnos a tan bella propuesta. Por este motivo en este número de Motor 16 les ofrecemos, en exclusiva, los últimos trabajos del diseñador argentino Enrique Scalabroni,

un hombre de imaginación desbordante que se inspira en genios como Albert Einstein y Leonardo da Vinci para realizar sus diseños tantas veces llevados a la realidad con el más rotundo de los éxitos.



Franco I. Scalabroni

tein y Leonardo da Vinci para realizar sus diseños tantas veces llevados a la realidad con el más rotundo de los éxitos.

N. del D.- Nos comenta nuestro departamento de distribución que el adelanto de salida de Motor 16 a los martes, desde la semana pasada, ha tenido muy buena acogida por parte de nuestros lectores. Mil gracias.

Ángel Carbenilla



FORD Y EL MEDIO AMBIENTE

LA preocupación de Ford por la protección del medio ambiente y los últimos avances tecnológicos de la Compañía en este campo, fueron el tema central de la conferencia que pronunció en Madrid el profesor **Walter Brandstetter**, director de Medio Ambiente y Seguridad de Ford Europa.

En su exposición, Brandstetter, que auguró «un futuro brillante para los motores diesel», analizó los esfuerzos de la Compañía para integrar la protección del medio ambiente tanto en la producción de sus vehículos como en el producto final. Para ello, Ford lucha e investiga en todos los frentes, especialmente en la mejora de todos los motores convencionales, el estudio de nuevos combustibles, la gestión del tráfico y el reciclaje de vehículos; materia esta última en la que aseguró que Europa lleva una gran ventaja sobre Estados Unidos, gracias al esfuerzo que está realizando toda la industria continental en este campo específico.

Además de recalcar la importancia de los nuevos sistemas de control de tráfico, tema en el que Ford participa activamente, el profesor austriaco habló de la trascendencia de los proyectos en los que la firma que representa está trabajando en estos últimos meses, «Ecostar, Concept Car AMS y Ghia Connecta» en materia de ecología.

GRAVE ERROR

FLACO servicio ha hecho el Gobierno al sector de automoción. Por si fueran pocos los problemas, el anuncio de una posible reducción de la Tasa de Matriculación ha causado una «profunda indignación» a las empresas fabricantes que van a ver cómo las ventas pueden bajar aún más ante el anuncio de una reducción que ha tenido finalmente que desmentir el ministro de Industria, Juan Manuel Eguiagaray.

Es cierto que una bajada de la fiscalidad debería animar el mercado a corto plazo. Pero para ello, la rebaja debería ser, sustancial, lo que no parece que esté dispuesto a hacer el **Ministerio de Economía**. Por el contrario, el simple anuncio de una posible rebaja, puede reducir la demanda, en lo que queda de año, en cerca de un 10 por ciento, según expertos en la materia consultados por Motor 16.

El Estado recaudó en 1992 360.000 millones de pesetas por el IVA del automóvil (28 por ciento). En 1993 se estima que la recaudación va a descender a 325.000 millones (IVA más Tasa) a causa de la caída de las ventas. Si sigue la tendencia actual, a final de año se habrán vendido 725.000 coches en España, frente a los 935.000 del año anterior. Estos más de 200.000 coches dejados de vender, provocarán un importante agujero en las arcas de Hacienda, que puede verse agravado por este desatinado



anuncio. Por otro lado, la posibilidad de una reducción fiscal fragmentada (por cilindradas o potencia), también es considerada muy poco acertada por los responsables del sector. La experiencia de años anteriores, con una fiscalidad por tramos y caballos «de papel», e incluso de la actual situación en los vehículos de todo-terreno (con diferente fiscalidad en función de su precio) no aconseja esta medida,

discriminatoria para algunos fabricantes. Además, el **aspecto social** de la medida se pone en tela de juicio, por cuanto no siempre los coches de menor cilindrada son la primera motorización, ni puede decirse que los coches pequeños no sean lujosos. Son muchos los usuarios, de holgada posición económica que compran un coche del segmento de los pequeños como segundo vehículo.

S E M A F O R O S



El mal concepto que los ciudadanos tienen, en general, de la Policía Municipal de Madrid, se agrava por una sentencia que condena a un policía por quedarse con el dinero recaudado con las multas. Un acuerdo entre el acusador, el defensor y el fiscal, deja sin aclarar el destino de más de un millón de pesetas. El agente Alejandro Morán Gómez fue acusado de quedarse con el dinero de 85 multas, cobradas y no ingresadas en el departamento correspondiente. Pero la componenda a tres bandas, sólo le inculpa de quedarse con el dinero de 12, mientras no se determina el destino de la cantidad restante. Enjuagues de esta naturaleza sólo son buenos para el reo, pero no para la imagen de la Policía.



La OCU por fin ha advertido de algo que se ha denunciado reiteradamente en esta revista: el despacho de gasolinas más caras en detrimento de las más baratas y con precio controlado. Como los propietarios de las estaciones de servicio están en su perfecto derecho de elegir el tipo de combustible que quieren vender, las Asociaciones de Consumidores han advertido sobre la ilegalidad de anunciar en los paneles informativos un precio de combustible que luego el usuario no encuentra en el surtidor. La comercialización de la gasolina sin plomo de 98 octanos ha dado lugar a esta picaresca que en la práctica supone el encarecimiento en más de 6 pesetas, del litro de combustible. ¡Exija que el precio anunciado sea el correcto!

♦ **AUTOBUSES ECOLÓGICOS**
 Transportes de Barcelona, en colaboración con ICI Chemicals Polymers, ha puesto en marcha el primer ensayo real de «autobuses ecológicos». Seis unidades sustituirán el noche gas de los aires acondicionados por un nuevo producto de ICI que se degrada rápidamente y no contiene cloro.

♦ **EMT: MEJOR SERVICIO**
 Ya está en marcha, aunque su implantación durará dos años, el ambicioso proyecto del Consorcio Regional de Transportes que permitirá controlar el funcionamiento general de la red de autobuses de la EMT, mejorar la regularidad de las líneas e informar, en las paradas, a los viajeros sobre el tiempo que tardará en llegar el siguiente autobús. Este sistema se implantará en 800 autobuses y la inversión prevista es de 2.400 millones de pesetas.

♦ **APRENDER PARA ENSEÑAR**
 El 15 de noviembre comienza el segundo curso de Educación Vial para profesores que organiza la Universidad Nacional de Educación a Distancia en colaboración con la Dirección General de Tráfico. El curso está encaminado a potenciar la preparación de los educadores en esta materia que se integrará en la enseñanza, aunque no como asignatura independiente.

♦ **SEGURIDAD VIAL EN SABADELL**
 Bajo el lema «Para el carro», la Joven Cámara de Sabadell ha celebrado su semana de la seguridad vial, destinada a concienciar a los más jóvenes. Charlas y mesas redondas se complementaron con la práctica en un circuito preparado para este cometido.



RENAULT CLIO S PLUS

La gama Clio se amplía con una nueva versión, destinada a un público de espíritu joven, bautizada «S Plus», con una producción limitada a 2.000 unidades. El nuevo Clio, con el que la oferta total del modelo llega que hasta las 35 versiones, es una variante del S, con el conocido motor 1.8 con inyección monopunto y 95 caballos de potencia. En cuanto al equipa-

miento específico destaca el pre- equipo de radio con radio cassette de fachada extraíble, elevelunas eléctricos y cierre centralizado con mando a distancia. Opcionalmente se puede solicitar la dirección asistida y el aire acondicionado (en un mismo paquete) y el techo practicable. El precio final de la versión de tres puertas es de 1.615.000 y de la de cinco puertas, 1.680.000.



MONROE CON LOS 4X4

Los coches 4x4 tienen un difícil compromiso con sus amortiguadores. Diseñados para una utilización muy dura, los amortiguadores con que salen de fábrica están especialmente diseñados para este terreno. Sin embargo, en la mayoría de los casos, los usuarios hacen una utilización predominantemente urbana, para la cual, los amortiguadores de montaña son muy poco adecuados.

Conscientes de esta situación, los técnicos de Monroe, han diseñado una nueva gama para los coches 4x4, con la técnica bitubo de gas,

ya experimentada en la gama Gas-Matic. Para los coches todo terreno, se han diseñado unos amortiguadores con mayor diámetro de cilindro, vástagos de diámetro superior y tarados específicos para cada modelo.

Durante una jornada de pruebas en la que se probaron diferentes modelos de coches todo terreno, en una muy dura utilización, se puso de manifiesto, no sólo su adecuación a estas nuevas condiciones, sino el excelente comportamiento en carretera y el elevado nivel de confort.

CAMBIO DE CARAS EN FIAT

Un nuevo consejero delegado de Fiat Auto España, S.A. ha tomado el relevo de Claudio Sguazzini. Se trata de Camillo Lo Sardo, que llega a su nuevo cargo procedente de Fiat Suiza. Lo Sardo ha desarrollado su carrera en Fiat en los mercados internacionales, de los que es especialista. Por otro lado, en Fiat Ibérica, filial española del Grupo Fiat, Luigi Michetti asume de nuevo la presidencia en sustitución de Paolo Annibaldi, quien sucedió en el cargo al propio Michetti hace tres años.



PROTESTA DE CHRYSLER

El director general de Chrysler, Robert A. Lutz, aprovechó su visita al Salón de Tokio para criticar a sus colegas japoneses y replicar agriamente a las acusaciones vertidas contra los tres grandes de Detroit en el reciente informe de la Asociación de Fabricantes Japoneses del Automóvil, JAMA, según informa el corresponsal de Motor 16 en Japón, Daniel Monteverde. Para Lutz, una sola cifra lo dice todo: la del 0,26 por ciento, la ridícula cuota de mercado que mantienen General Motors, Ford y Chrysler en Japón después de años y años de esfuerzos y promesas niponas de acceso al mercado. Lutz mencionó como principales barreras comerciales el exclusivo sistema de distribución japonés, sus regulaciones restrictivas y el rechazo a aceptar las normas de seguridad de los constructores norteamericanos.

DE BUENA FUENTE

✓ Citroën prepara la sustitución del AX.-

La necesidad de poner en funcionamiento un nuevo túnel de pintura en Aulnay, donde se fabrica el Citroën AX, ha retrasado la aparición del nuevo modelo que va a sustituirlo. De momento, no estará en el mercado hasta julio de 1995. El futuro AX (que recibirá otra denominación), también se fabricará en Vigo

... y vuelve a utilizar el apellido Pallas.-

Tradicionalmente, Citroën ha utilizado el nombre de Pallas para sus modelos altos de gama. Hay que recordar los CX Pallas y los GSA Pallas. Pues bien, cuatro años después, Citroën rescita los Pallas, para sus XM, pero en esta ocasión no va a distinguir modelos de alto equipamiento, sino a la versión turbodiesel de 12 válvulas. Habrá una serie limitada de 1.500 ejemplares, a precio reducido.

La recuperación, para finales del 94.-

El instituto británico de análisis DRI/Mc Graw Hill presentó su informe de prospectiva. Se dice que el mercado europeo perderá un millón de unidades en el año próximo, con una caída del 16 por ciento. Para España se dice que habrá una moderada recuperación a finales del 94, al igual que en Francia.

Jordi Pujol quería la tasa de matriculación.-

En un principio, la intención del presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, era reclamar al Gobierno central la tasa de matriculación para ingresarla directamente en sus arcas. Al final, la lucha se centró en el 15 por ciento del IRPF, pero no se descarta la posibilidad de que las autonomías decidan reclamar en un futuro la mencionada tasa.

Los andorranos compran sus coches en España.-

La actual situación del mercado del automóvil está acabando con algunos tópicos. A la subida progresiva del precio de los coches en Andorra se unen las ofertas de los concesionarios españoles para aumentar las ventas. Por eso se ha invertido el flujo de compradores y ya es habitual encontrar en Seo de Urgel más de un andorrano comprando un coche.

♦ **MÁS DE 80.000 MILLONES EN INFRAESTRUCTURAS**
 En los tres últimos meses, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ha adjudicado obras de infraestructura viaria por un importe de 88.280 millones de pesetas. De las 13 comunidades autónomas afectadas por esta adjudicación, Galicia es la más beneficiada con un total de 13.189 millones de pesetas.

♦ **SE PREPARA EXPOMÓVIL 94**
 La próxima edición de Expomóvil, salón que reúne al sector de componentes y equipos de mantenimiento para la industria de la automoción, se celebrará en Barcelona del 8 al 12 de abril. Esta edición tendrá el lema «Todo por partes».



y ya han confirmado su asistencia representantes oficiales de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia y Portugal

♦ **MODELOS ROVER E ISUZU PARA HONDA**
 Honda ha iniciado en Japón la comercialización del «Jazz», un modelo de Isuzu. También venderá una versión del Land Rover Discovery que en el país del sol naciente se conocen con el nombre de «Crosswind», según informa el correspondiente de Motor 16 Daniel Monteverde.

CICLOMOTOR DE FORMULA 1

El fabricante taiwanés de ciclomotores PGO ha llegado a un acuerdo con la escudería Larrousse para suministrarle los ciclomotores que sus miembros emplean en los desplazamientos por los «paddock» de los Grandes Premios de Fórmula Uno. A raíz de esto, PGO comercializará el «Comet Sport Larrousse F1» en el que se adopta la

personalización del equipo galo incluso en las llantas. Este ciclomotor tiene un propulsor de 49 centímetros cúbicos y chasis tubular, y en esta serie limitada, además de la personalización, incorpora un freno delantero de disco, neumáticos más anchos y un asiento con respaldo «racing». El precio ronda las 220.000 Pesetas.



GAMA KAWASAKI CROSS 94

El importador oficial de Kawasaki para España, Derbi Nacional Motor S.A., acaba de dar a conocer las nuevas versiones de la gama KX de la marca japonesa. Estos nuevos modelos se presentan con importantes mejoras en las motorizaciones y chasis. Las mayores novedades se aprecian en el modelo de 125 centímetros cúbicos que incorpora un motor completamente modificado, con láminas de

carbono, nuevo embrague de mayor diámetro, incremento en la capacidad de refrigeración y nuevas relaciones de cambio. En cuanto a las novedades introducidas en el chasis hay que hablar de un importante incremento de la rigidez y una variación en la geometría de dirección como mayores novedades. Además de un sinfín de pequeñas modificaciones pensadas para lograr el más alto nivel de competitividad.



225 CV. TIENEN QUE ESTAR EN UN LUGAR MUY SEGURO.

Nuevo Volvo 850 T-5.

Cuando un automóvil encierra 225 cv. bajo el capó, produce fuertes emociones. Cuando un coche tiene tanta potencia es excitante y divertido de conducir.

Pero cuando se tienen tantos caballos, tienen que estar en un lugar muy seguro. Nuevo Volvo 850 T-5. Airbag. ABS. TRACS (control de tracción). SIPS.

y toda la seguridad de un Volvo. Sólo en un coche así, caben con seguridad 225 cv.

Nuevo Volvo 850 T-5.

El lugar más seguro para 225 cv.

Equipamiento de serie. Airbag conductor. ABS. TRACS (control de tracción).

SIPS. Climatizador automático. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Centro de información electrónico. Salpicadero de madera. Volante de cuero. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos. Cinturones autoajustables. Llantas de aleación y dirección asistida.

VOLVO
 Respuesta segura.

♦ LA MEJOR MUSICA
Pioneer Electronic Corporation será el patrocinador oficial del décimo concurso internacional Tchaikovsky que se celebrará los próximos meses de junio y julio del 94 en Moscú. Este es uno de los más prestigiosos premios para fomentar la música clásica y descubrir nuevos talentos. Se celebra desde 1958 y entre sus ganadores se pueden citar



relevantes figuras de la música actual, como Jan Sibelius, Victor Arshenazi y Gidon Kremer. Pioneer repite así patrocinio, pues ya lo hizo en la anterior edición, en 1990.



ALTAS PRESTACIONES

ENTRE las marcas más prestigiosas dedicadas a la fabricación de aparatos de autosonido, Kenwood destaca por la amplitud de su gama que abarca la casi totalidad de los elementos necesarios para el mejor sonido en el automóvil. Además la calidad de sus productos alcanza cotas muy elevadas.

Entre sus productos más novedosos se puede citar el KRC-954R, un radio cassette con sistema RDS y control de cambiador de CD. Entre sus características más reseñables están el doble sistema de seguridad con carátula extraíble y código de seguridad. Cuenta con un amplificador de potencia de 4 x 25 W, un sintonizador TM-100 con circuito integrado híbrido de altas prestaciones con control RF dual.

Por su parte el cassette posee un mecanismo de cinta silencioso CXM-200 con total control lógico, guías de la cinta con la precisión de la tecnología AZ que proporcionan la estabilidad necesaria en

todo tipo de trayecto y controla la alineación en ambos sentidos.

El control a distancia del CD permite las siguientes funciones: repetición pista/disco, exploración de pista, reproducción aleatoria y reproducción dispositivo reproductor aleatorio. Este aparato se puede combinar a la perfección con el cambiador CD-746 IL, según Kenwood el de menores dimensiones del mercado, lo que permite instalarlo incluso en la guantera. Posee mecanismo flotante equilibrado con control de la tensión de lectura

contra movimiento, vibración y calentamiento. Sistema convertidor digital/análogo de 1 bit y filtro digital de ocho sobremuestras.

El precio de estos dos aparatos es de 85.725 pesetas el radiocasete y 54.730 pesetas el CD.



RANGER La alarma que vigila por tí... y luego te lo cuenta.

La alarma VOICE además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función VOZ (Voice). La función VOZ indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo. Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. **Y todo ello de viva voz.**



Distribuido por: RADIOVOX, S.A. Can Bruixa, 30-40 (Les Corts), 08014 BARCELONA. Tel (93) 490 81 40. Fax (93) 490 11 16

Seguros en efectivo.



MN A
MULTINACIONAL ASEGURADORA

SEDE SOCIAL: Calle Doctor Ferrán, 3 y 5 - Tel. 204 00 12 - Fax 280 22 82 - 08034 Barcelona

IDEA PARA MATRICULAR

PRETENDO aportar unas ideas para solventar el cercano problema que, a mi juicio, se planteará cuando la actual matriculación de vehículos, haya agotado el margen de que disponen en la actualidad, (en especial por lo que a las provincias de Madrid y Barcelona se refiere).

He aquí una probable solución para el futuro (y para decenas y decenas de años).

1º.- La matrícula de cada vehículo constaría de cuatro letras comenzando con la AAAA y finalizando en la ZZZZ (excluyendo, si así se estima oportuno, las letras que en la actualidad están ya excluidas).

2º.- Esta matriculación será de carácter nacional, desapareciendo la actual matriculación provincial.

3º.- El número de vehículos por cada combinación de esas cuatro letras, sería idéntico al actual lo cual, sobre una hipotética combinación de 24 letras, resultarían matriculados miles de millones de vehículos.

Esta aplicación, al margen de la ventaja de contar con un gran intervalo de desprecupación de ma-



LEXUS DEPORTIVO

EN el nº 515 de su revista aparece una foto del Toyota Lexus LS 400, junto con dos coches más, en un segundo plano. Me gustaría saber qué modelos son, en especial el de dos puertas, y si es posible adquirirlo en España.

Por último una pregunta, cuál es el emblema de la marca Honda, mis amigos dicen que es un ala, y yo digo que es una H, me gustaría salir de la duda.

Francisco Navarro García
Algeciras

R.- El modelo al que usted se refiere es un Lexus SC 400, la versión coupé de la lujosa berlina japonesa. Por el momento este coche no es posible adquirirlo en España. En cuanto a su otra pregunta, el emblema de Honda es un H.

QUE QUEDE CLARO

MI vehículo es un Seat Toledo 2.0i GLX del año 92, y cuando lo compré, un amigo entendido en materia de mecánica, al menos eso creo, me dijo que aunque mi coche tolera la gasolina súper y la de sin plomo, no debería poner siempre esta última y de vez en cuando llenar un depósito con la súper. Pues bien, yo siempre he repostado gasolina con plomo, creyendo la advertencia de mi amigo. Hasta que hace cosa de una semana reposté gasolina sin plomo y comprobé, que encima de no contaminar, costaba menos y que las prestaciones del coche no variaban. ¿Es perjudicial la gasolina sin plomo para mi Seat Toledo?

Larsen Ruiz de los Paños
Madrid

R.- Usted no hizo caso a su amigo, que parece ser sí entiende de mecánica. Su amigo le recomendó no poner siempre gasolina sin plomo, y de vez en cuando llenar un depósito con gasolina de 97 octanos con plomo. Esto es debido a

que esta gasolina deposita partículas de plomo en los asientos de las válvulas y mejora la compresión del coche. Sin embargo usted sólo ha repostado una vez gasolina sin plomo, justo al revés. Su Seat Toledo puede utilizar siempre esta gasolina sin perjudicar la mecánica, pero de vez en cuando un depósito de "la otra" no le vendrá mal.

ESCORT CABRIO PEREZOSO

SOY el "relativamente" feliz propietario de un Ford Escort Cabrio 1.6 EFI del 91, de no ser por los exageradamente largos desarrollos del cambio y de la pereza del motor. ¿Sería posible cambiar el grupo por el de otro modelo de la marca? ¿Existe otra solución que no sea jugar con las medidas de llanta y neumático? Y en lo referente al motor ¿Podría cambiar o modificar la centralita electrónica?

Manuel Fandiño
La Coruña

R.- De todo lo que usted propone, lo más razonable y más barato puede que sea lo de modificar la gestión de la centralita. La firma Iresa realiza estas operaciones en algunos modelos, consúltelo.

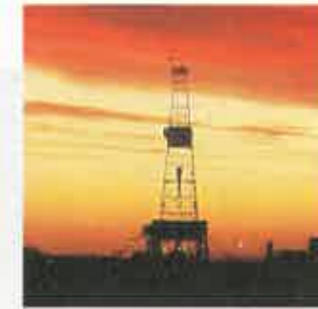


MAL EJEMPLO

NO entiendo nada. Por un lado la Dirección General de Tráfico se gasta millones de pesetas en recomendar la utilización del casco, como algo obligatorio que es, y sin embargo, Antena 3 en su serie de todas las semanas "Lleno, por favor", se harta de mostrarnos escenas en las que aparecen famosos actores montados en moto y sin casco. Una serie que ven más de siete millones de personas (entre las que me encuentro), podría ser una buena oportunidad para demostrar que el casco es necesario para no morir en un accidente de moto. Para lo que sí hay tiempo siempre es para censurar anuncios. Increíble pero cierto.

Rafael Esplá
Burgos

Siempre
que nos
necesites,
allí
estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



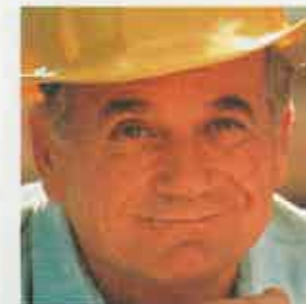
Gasóleo Doméstico



1.400 Estaciones de Servicio



Líder en Lubricantes por su Calidad



Más de 8.500 Personas a su Servicio

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



Nuevo Renault 19

RELEVO EN LA CUMBRE


 FOTOS
ESPIA

Aunque el Renault 19 goza de excelente salud, en la marca están ya preparando su sustituto. Un coche con importantes cambios estéticos, en el que llama la atención lo arriesgado de sus líneas, muy al gusto que han impuesto los diseñadores japoneses. En estas fotos exclusivas se desvela la nueva línea del líder.

El Salón del Automóvil de París que se celebrará en el otoño de 1994, ya tiene un modelo estrella. Se trata, además, de una marca del país, lo que hará aumentar el atractivo del salón parisino.

Para redondear la jugada es el sustituto de un auténtico líder de mercado: el R-19. Un coche con el que la marca francesa va a apostar muy fuerte y que puede marcar un nuevo punto de partida en su trayectoria.

Por ahora se conoce con el nombre de código X-64, que deberá ser sustituido por un nombre concreto, abandonando la denominación numérica. Acaba de comenzar sus primeras pruebas sobre carretera y tan sólo quedan 18 meses para ir perfilando detalles, porque las líneas maestras del coche quedaron definidas hace ya más de 20 meses,

cuando la cúpula directiva de Renault dio luz verde al proyecto presentado por Patrick LeQuement.

El proyecto del X-64 significa un riesgo similar al que Renault ha tomado con el Twingo y, de alguna manera, ha heredado aspectos del más pequeño Renault. No en vano, hace ya dos años que el entonces presidente de la empresa francesa, Raymond Levy, declaró públicamente que en el futuro próximo se ofrecería una versión monovolumen en la gama baja (Twingo), en la gama alta (Espacio) y en la gama media. En aquel momento desveló que ha-

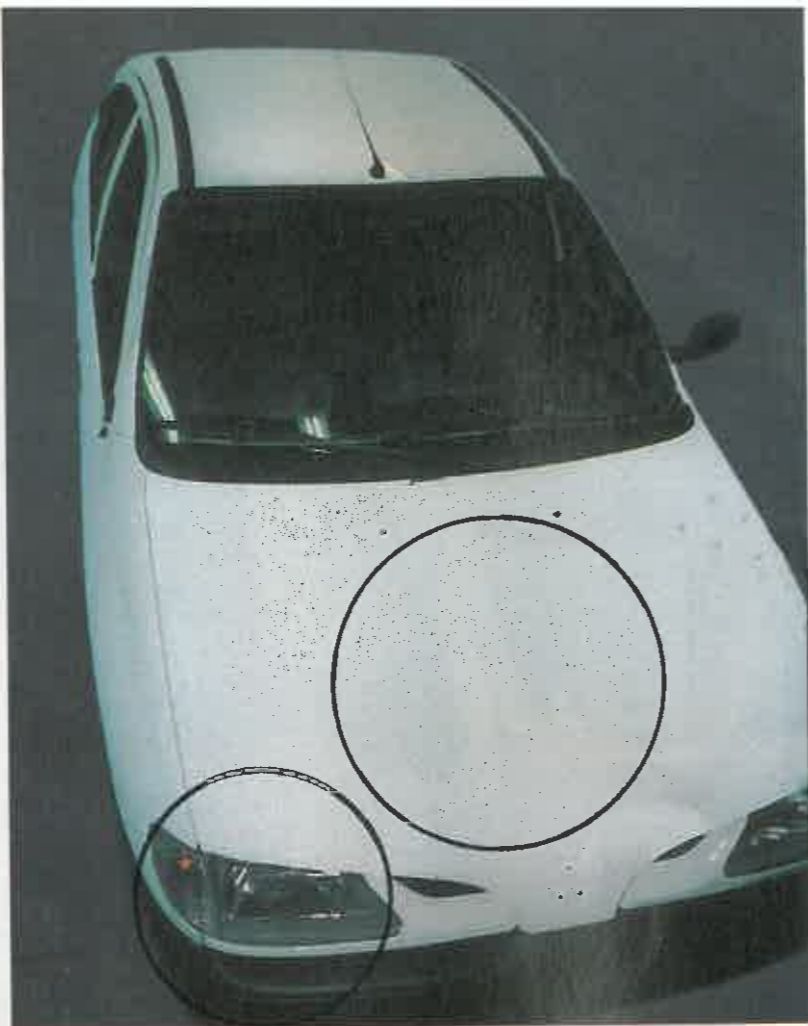
bría un monovolumen derivado del sustituto del R-19.

Por lo que se puede ver en estas fotos exclusivas, el X-64 ya está rodando y, por lo que se conoce, desde sus inicios, su plataforma ha sido diseñada para ser susceptible de utilizar con varios tipos de carrocería: berlina de dos y tres cuerpos, descapotable y, por supuesto, monovolumen.

Estas fotos corresponden a la berlina de dos volúmenes, que aparecerá, como ya se ha mencionado, en otoño del 94 (para iniciar su comercialización en los primeros meses del 95). Se puede apreciar que se ha elegido una estética muy poco convencional, con predominio de las líneas curvas y una parte delantera sorprendente, con un «pico» en el capó muy en el estilo del ya inminente nuevo R-21, conocido con el nombre de Morane.

Las dimensiones exteriores se han reducido ligeramente. Su longitud es de 4,15 metros frente a los 4,16 de la versión dos volúmenes y 4,24 de la anteriormente llamada

NUEVO FRONTAL
La parte delantera del sustituto del R-19 se reconoce por un abultamiento para albergar el nuevo motor V6. También cambian los faros, pilotos y parachoques delanteros.



Chamade. Lo cierto es que ya en el Twingo Renault ha demostrado ingenio para acrecentar la habitabilidad sin menoscabo de la longitud. En el X-64 se recurre a un asiento posterior deslizante, que permitirá modificar la capacidad del maletero o la distancia entre los asientos.

Llama la atención el abultamiento que se aprecia en el capó. La explicación puede estar en el nuevo motor V6, que va a estrenarse en el Morane. El R-19 seguirá así los pasos de Volkswagen, Opel y Ford, que ofrecen motores de seis cilindros en la gama media. Sobre este motor se conocen aún muy pocas cosas, pero se sabe que está siendo desarrollado conjuntamente con Volvo para la gama media. Si se incorpora en el más pequeño es aún una hipótesis. Lo que sí parece decidido es la utilización de un motor de dos litros, también desarrollado conjuntamente con la firma sueca.

En lo que se refiere a los planes para España, el R-19 constituye en la actualidad el modelo más producido de FASA Renault, con el 45 por

LO ÚLTIMO



MEJOR VISIBILIDAD
Los montantes traseros de la carrocería son más finos y la superficie acristalada es mayor. Los grupos ópticos son parecidos a los del Twingo y el maletero abre justo desde el parachoque. Éste, lo mismo que el delantero, es más grande y resistente que los del anterior R-19.

ciento del total. Es lógico pensar que se fabricará también en las instalaciones que la marca francesa posee en Villamuriel de Cerrato, en la provincia de Palencia.

En los próximos meses se irán conociendo más detalles del X-64 y,

especialmente, de la carrocería monovolumen, que, en este segmento del mercado, va a ser, a priori, un coche sin rivales. ○

José María Cernuda
Fotos: C. Lehmann-Keystone

S I E M P R E E N C A B E Z A

El R-19 es el representante típico del llamado segmento de los cuatro metros, donde Renault siempre ha tenido representantes de notable éxito. Hay que recordar el popular R-12 y, más recientemente, los R-11 y R-9, a los que sucedió el R-19 y con el que probablemente se acabe la denominación numérica.

La gama de los R-19, que salió inicialmente con una carrocería bicuerpo, se vio ampliada a lo largo de 1989 con una nueva versión de tres cuerpos, bautizada Chamade.

Del R-19 se han fabricado 650.000 unidades en sus cinco años de existencia y siempre, desde su lanzamiento, ha ocupado los primeros puestos de ventas, no sólo en su categoría, sino en el conjunto del mercado.

Desde 1988 hasta septiembre de este año, se han vendido 328.822 unidades, habiéndose exportado el res-

to. En 1992 apareció una nueva carrocería descapotable que, desde sus inicios, también ha sido líder de ventas entre los cabriolets.

En la actualidad, la oferta del R-19 está compuesta por 44 modelos, un abanico que nadie puede igualar. Ca-

rocerías de tres, cuatro y cinco puertas, más el descapotable. Los motores van desde el más modesto 1.4, de 80 caballos, hasta los 137 caballos de la versión de 16 válvulas 1,8 litros. En diesel se ofrece una versión atmosférica de 65 caballos y un turbodiesel de 93. En total, seis motores y, recientemente, una versión con caja de cambios automática. Sus precios oscilan entre el millón y medio y los dos millones y medio de pesetas, siendo las versiones descapotables ligeramente más caras. En cualquier caso, y aunque su sustitución esté, el Renault 19 sigue siendo un coche muy recomendable, con una de las mejores relaciones calidad/precio del mercado. Es importante destacar también que los precios de los R-19 de segunda mano se mantienen altos; es uno de los coches de menor depreciación de su segmento.

PRODUCCION Y VENTAS DEL R-19



KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.



15%



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

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUPLANING: 9% INFERIOR*

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 vendida en Europa: el MXL Michelin.

Nissan Sunny 1.4 LX/Renault 19 Beverly 1.4

Nissan comercializa desde hace unas semanas una versión del Sunny con carrocería de cuatro puertas y un motor de 1,4 litros, un coche que entra en competencia directa con el modelo más emblemático del segmento, el Renault 19. El vehículo japonés, que posee buenos argumentos, se integra en un sector muy competitivo.

LOS tiempos de crisis parecen ser los más propicios para que la industria del automóvil contraataque con muchas y buenas novedades, en las que cada marca intenta atraer la atención del mayor número posible de usuarios. Usuarios que por lo general se muestran mucho más reticentes para cambiar de automóvil que en épocas de «vacas gordas».

Nissan, que no quiere perder el tren, también está involucrada en esta dinámica y recientemente ha comenzado a comercializar en España nuevas versiones de su modelo Sunny, una de gasolina, impulsada por un motor de 1,4 litros de 87 caballos de potencia con carrocería de cuatro puertas y otra con un motor diesel de dos litros y carrocería de cinco puertas. La primera de ellas

llega para completar la gama por abajo y la otra presenta la gran novedad de introducir por primera vez en esta gama una mecánica alimentada con gasoil.

En esta ocasión, la versión probada ha sido la de 1,4 litros de gasolina, que se sitúa en el segmento más competitivo y difícil de todo el mercado, el de los coches de poco más de cuatro metros y de marcado

VIRTUDES

Mecánica moderna
Espacio interior
Precio

NISSAN SUNNY 1.4 LX
PRECIO: 1.785.000 PTAS.

Dirección dura y lenta
Instrumentación mínima
Ventilación escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

Espacio interior
Capacidad del maletero
Manejo del cambio

RENAULT 19 BEVERLY 1.4
PRECIO: 1.845.000 PTAS.

Rueda de repuesto accesible
Asientos blandos
Desarrollos largos

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



A GUSTO DEL CONSUMIDOR

carácter familiar. Para esta prueba se ha enfrentado al Renault 19, el modelo más emblemático en este segmento y durante años la estrella indiscutible entre los de su clase.

BUENA CAPACIDAD
El Nissan Sunny cuenta con una capacidad de carga de maletero muy buena. Se enfrenta sin ningún complejo a los mejores de su clase.

La versión elegida en el coche francés es la de 1,4 litros de 80 caballos de potencia con acabado Beverly. El porqué de esta elección se debe a que tiene un nivel de equipamiento similar al del Sunny.

Comparando sus mecánicas, se comprueba que la del Nissan es superior en tecnología y es mucho más moderna, coronado con una culata de cuatro válvulas por cilin-



A LA CABEZA
Por lo que respecta a capacidad de carga, el Renault 19 está entre la élite de su segmento.

dro moderna de concepción, pero no de resultados, con ello no consiguen una potencia espectacular, 87 caballos, tan sólo siete más que el 19, que está equipado con una culata tradicional de dos válvulas por cilindros. En algo que coinciden estos dos motores es en la suavidad de funcionamiento y en una facilidad de conducción, adaptados perfectamente a su filosofía de coches ideados para un uso familiar. Precisamente por ese motivo, sus respectivos fabricantes renuncian a cualquier concesión deportiva y los motores están acoplados a unas ca-



DISEÑO CLASICO
El Sunny de cuatro puertas tiene una carrocería de corte clásico. Su comportamiento es muy bueno, con poco balanceo de la carrocería.



UN PERFIL POPULAR
La línea del Renault 19 es de sobra conocida. Las suspensiones suaves provocan que la carrocería se incline en exceso en las curvas.



BUENA CALIDAD
Uno de los puntos a favor del Nissan Sunny es su buena calidad de acabado. La pena es que no se vea redondeada a causa de una instrumentación muy simple y escueta. Entre los detalles de su interior hay que destacar los mandos de apertura del maletero y del depósito de combustible.



jas de cambios con unos desarrollos finales un poco largos, que si bien hacen que sea necesario un uso más intensivo del selector en zonas de cuevas o en adelantamientos, permiten viajar con una menor rumorosidad mecánica a la vez que mantener una velocidad de cruce alta con un consumo de combustible ajustado.



Hablando de consumos, el Sunny inclina la balanza a su favor, sobre todo en un uso urbano, donde gasta prácticamente un litro menos que su rival. En cuanto a prestaciones, sus siete caballos de diferencia marcan la pauta y vuelven a colocarlo por delante, aunque, todo hay que decirlo, con escasa diferencia.

Las suspensiones, en los dos casos, tienen unos tarados suaves que favorecen el confort de marcha, pero a la vez sin descuidar su estabilidad, con unos límites muy altos en los dos coches. Hay que aclarar que Nissan se ha decidido por unos esquemas diferentes a lo habitual en este segmento, con triángulos delanteros, en vez de las clásicas columnas McPherson y dobles triángulos traseros. También han preferido una suspensión algo más dura que la del 19. Con ello consiguen que el Sunny se incline menos en las curvas. Por contra, en una conducción cercana a los límites del coche, el Renault se muestra más noble, con una menor tendencia a seguir de frente en las curvas atacadas a buen ritmo.

Por lo que respecta a sus sistemas de frenos, en los dos casos aguantan perfectamente un uso prolongado. Si hay que establecer un orden, el Nissan se sitúa en primera posición, con unas distancias de frenado más cortas. El Renault, por contra, le devuelve la jugada en la dirección. En ambos casos carecen de servoasistencia, pero la del Renault es algo más ligera y más rápida; además, el modelo de la mar-

FICHA TECNICA

	SUNNY 1.4	R-19 1.4
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.392	1.390
Árbol de levas	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	87 CV (67 kW) / 6.000	80 CV (59 kW) / 5.750
Par máximo / r.p.m.	11,6 mkg (114 Nm) / 4.000	11,0 mkg (107 Nm) / 2.750
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,6/12,9/19,6	6,8/12,4/19,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,1/34,7	26,3/32,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera	cremallera asistida, opc.
Vueltas de volante	3,0	3,8
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	no	no
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trasera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5 x 13	chapa de 5 x 13
Neumáticos	175 / 70 HR 13	165 / 70 R 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.075	940
Capacidad depósito combus.	50 l.	55 l.



INTERIOR MÁS ALEGRE
El Renault 19 también hace gala de una magnífica calidad de acabado. Se distingue de su rival por ofrecer un interior más alegre. Su instrumentación es más completa que la del Sunny. Su marca lo ha dotado de algunos detalles interiores, como los distintos mandos para reglar los asientos.

ca del rombo ofrece la posibilidad de contar con servoasistencia de forma opcional, algo que no contempla Nissan y que en un uso mayoritariamente de ciudad se hecha de menos.

El diseño exterior de estos dos coches es muy parecido entre sí. En ambos casos, cuentan con una carrocería de tres volúmenes bien de-



finidos y con cuatro puertas laterales. Las diferencias de tamaño entre ellos son prácticamente nulas. Algo muy importante en coches de estas características, pensados para una utilización eminentemente familiar, es la capacidad de carga del maletero. Sobre esto, el Renault 19 es alumno aventajado entre los de su clase, con un volumen de los

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	SUNNY	19
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	7,9	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.	5,7	6,0
En conducción rápida	10,7	10,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,2	8,3
A 140 km/h de cruceo	9,8	10,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,3	8,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	634	600

SONORIDAD

	SUNNY	19
Al ralentí:	41,3	46,1
A 60 km/h:	64,5	64,8
A 90 km/h:	68,3	68,2
A 120 km/h:	72,8	72,6
A 140 km/h:	74,4	74,4
A tope	81,5	79,1

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

PRESTACIONES

	SUNNY	19
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	170,8	168,0
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,2	18,6
1.000 m. salida parada (seg.)	34,0	34,7
0-100 km/h (seg.)	12,2	12,8
Metros recorridos	214	223
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,7	19,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,4	21,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,2	37,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,2	41,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,5	15,3
Metros recorridos	406	430
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,6	22,2
Metros recorridos	604	629

FRENOS

	SUNNY	19
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 60 km/h:	18,4	22,1
A 100 km/h:	52,8	52,9
A 120 km/h:	75,5	90,2

EQUIPAMIENTO

	SUNNY	19
Cuentarrevoluciones	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Reloj carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (Izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	OP
Elevalunas eléctricos (D./T.)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Nissan Sunny 1.4 LX. Pintura metalizada: 40.000 pesetas.
Renault 19 Beverly 1.4. Aire acondicionado: 157.000 pesetas.
Dirección asistida: 74.500 pesetas.

DATOS DEL COMPRADOR

NISSAN. Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Garantía:** Tres años sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 640 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT. Fabricante:** FASA Renault, S.A. Carretera de Madrid, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia en toda España.

FRENTE A FRENTE



UN BUEN ESPACIO INTERIOR, DENOMINADOR COMÚN
 En las cuatro fotos de arriba se puede contemplar el interior del Sunny. Los pasajeros de las plazas traseras cuentan con un espacio generoso. Los asientos de las plazas delanteras tienen un respaldo un poco plano, lo que origina que tengan poca sujeción lateral. Algo típico en los coches japoneses es el bloqueo de la llave de contacto. El Renault 19 ofrece a sus ocupantes un espacio interior ligeramente superior que el del japonés. Su interior cuenta con eficaces detalles, entre ellos el mando que regula la altura del asiento del conductor.

más altos del segmento. El Nissan Sunny, recién llegado, sorprende de forma muy favorable y ataca con una capacidad de carga muy importante, quedando tras el modelo francés por una diferencia de sólo 20 litros de capacidad. Tanto en el coche japonés, como en el francés, se puede aumentar la carga del maletero abatiendo el respaldo de los asientos traseros. Ese es otro punto en común: los dos vehículos se

pueden abatir de forma asimétrica, con lo que su versatilidad de uso aumenta notablemente.

Por lo que respecta a su interior, una vez más sus medidas vuelven a ser similares. Aquí, donde aparecen las diferencias más destacables es en su diseño, resultando mucho más alegre y resultón el 19. El Sunny es mucho más sobrio y soso. En lo concerniente a su nivel de acabado, el de los dos coches es

muy alto, utilizando ambos fabricantes materiales de gran calidad. Si se sigue analizando el interior, el 19 vuelve a ser superior en el apartado instrumentación, con un cuadro mucho más completo y vistoso. El del Sunny cuenta con la información imprescindible y carece de cuarenta revoluciones y testigo luminoso de reserva de gasolina.

Referente al puesto de conducción, tanto en uno como en otro es



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

EL PROCESO DE ENVEJECIMIENTO DE JACK DANIEL'S requiere veranos calurosos, inviernos fríos y hombres como Lawrence Burns.

Cuando llega el calor del verano la madera del barril se dilata, y nuestro whiskey penetra en ella ganando en cuerpo y color. El frío aire del invierno invierte el proceso haciendo que salga muy lentamente. Mientras, apacibles hombres como Burns vigilan esta vieja y delicada tradición año tras año. Porque para un whiskey no hay mejor lugar de reposo que las bodegas de Jack Daniel's. Y mirando a Mr. Burns, tampoco parece un mal sitio para un hombre.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

BIEN DEFINIDOS
Estos dos ejemplares cuentan con un diseño clásico de tres volúmenes perfectamente remarcados. En los dos casos equipan llantas de chapa de serie.

fácil encontrar la postura más idónea. A la hora de decidirse por unos asientos u otros, la elección no es fácil, pues ambos tienen sus puntos a favor y en contra: los del Sunny tienen el respaldo más plano y por tanto menor sujeción lateral y los del 19 tienen un mullido muy blando, algo que perjudica al conductor, sobre todo en viajes largos, al ser más propensos a que el cuerpo adquiera posturas más forzadas y, por lo tanto, para que aparezca antes la fatiga.

Una vez sopesados los pros y los contras de cada uno de estos dos

FRENTE A FRENTE

MECANICA

1º NISSAN El modelo japonés ofrece una mecánica más moderna con culata de cuatro válvulas por cilindro.

1º RENAULT El Renault cuenta con una mecánica conocida y fiable, con una buena potencia para su cilindrada.

COMPORTAMIENTO

1º NISSAN Las suspensiones del Nissan son muy sofisticadas para el tipo de coche del que se trata y su comportamiento es magnífico.

1º RENAULT En Renault se han inclinado por unos esquemas de suspensiones más clásicos pero que dan un magnífico resultado.

RENDIMIENTO

1º NISSAN Los caballos que tiene más que su rival le permiten ofrecer unas mejores prestaciones al conductor.

1º RENAULT Las cifras que ofrece el motor del Renault no están mal para su cilindraje. Unos desarrollos más cortos le permitirían mejorar un poco.

CONFORT

1º RENAULT El modelo francés cuenta con unas suspensiones más confortables. También su interior es más agradable.

2º NISSAN Tiene unas cotas altas de confort, el segundo puesto se debe a que su interior es más sobrio y soso y su climatización un poco deficiente.

CARROCERIA

1º RENAULT Aunque por una escasa diferencia, ofrece un interior más amplio y su capacidad de maletero también es mayor que la del Nissan.

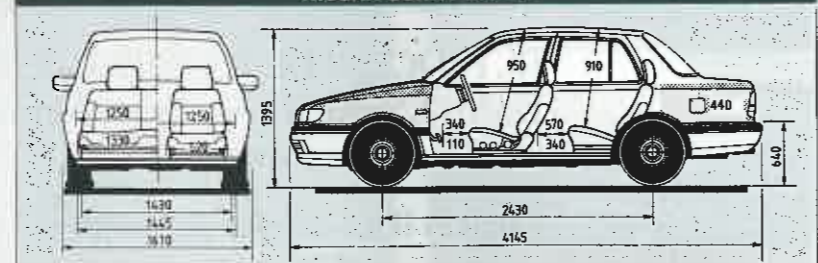
2º NISSAN Tiene unas cotas interiores muy parecidas a las del Renault. Su maletero, también muy amplio, es menos capaz que el del 19.

ECONOMIA

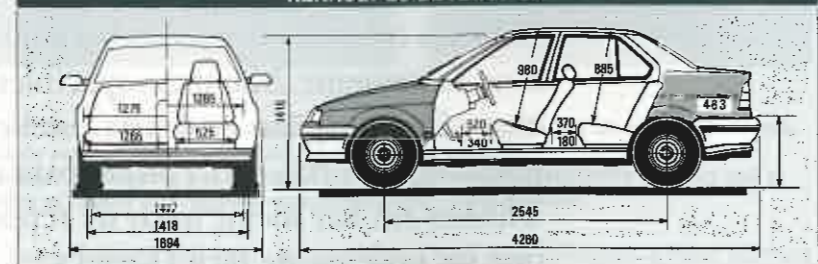
1º NISSAN Su precio es ligeramente inferior al del Renault 19, con un equipo de serie similar. Sus consumos también son más favorables.

2º RENAULT Los separan 60.000 pesetas, que el 19 compensa con algunos detalles de interior. En consumos, el francés sale perdiendo.

NISSAN SUNNY 1.4 LX



RENAULT 19 BEVERLY 1.4



modelos, se saca la conclusión de que la diferencia entre ellos es muy pequeña. Se distinguen entre sí prácticamente por pequeños detalles, casi son diferencias de matiz.

El precio del Nissan Sunny 1.4 LX es de 1.785.000 pesetas y el del Renault 19 Beverly 1.4 es de 1.845.000 pesetas, con una diferencia entre ellos de sólo 60.000

pesetas a favor del modelo japonés, que si bien en equipo de serie prácticamente coinciden, el coche francés lo compensa con una serie de detalles de los que carece el coche japonés.

Por lo tanto, en la elección de un modelo u otro, jugará un papel importante la inclinación que el usuario tenga por una marca u otra. El

Sunny juega sus mejores bazas con una mecánica más moderna y con una mayor exclusividad. La carta más importante del Renault 19, por su lado, es la extensa red de servicios técnicos que tiene la marca del rombo a lo largo y ancho de la geografía española.

Manuel Madrid

Fotos: Ramón Rodríguez

MUCHOS PODRAN DECIR
QUE EL HOMBRE CLAVE DE
NUESTRO BANCO DE PRUEBAS
NO ES INGENIERO.

PERO NADIE DIRA
QUE LE FALTAN TITULOS.

CARLOS SAINZ / LUIS MOYA
Bicampeones del Mundo de Rallyes



LO MEJOR PARA TI.

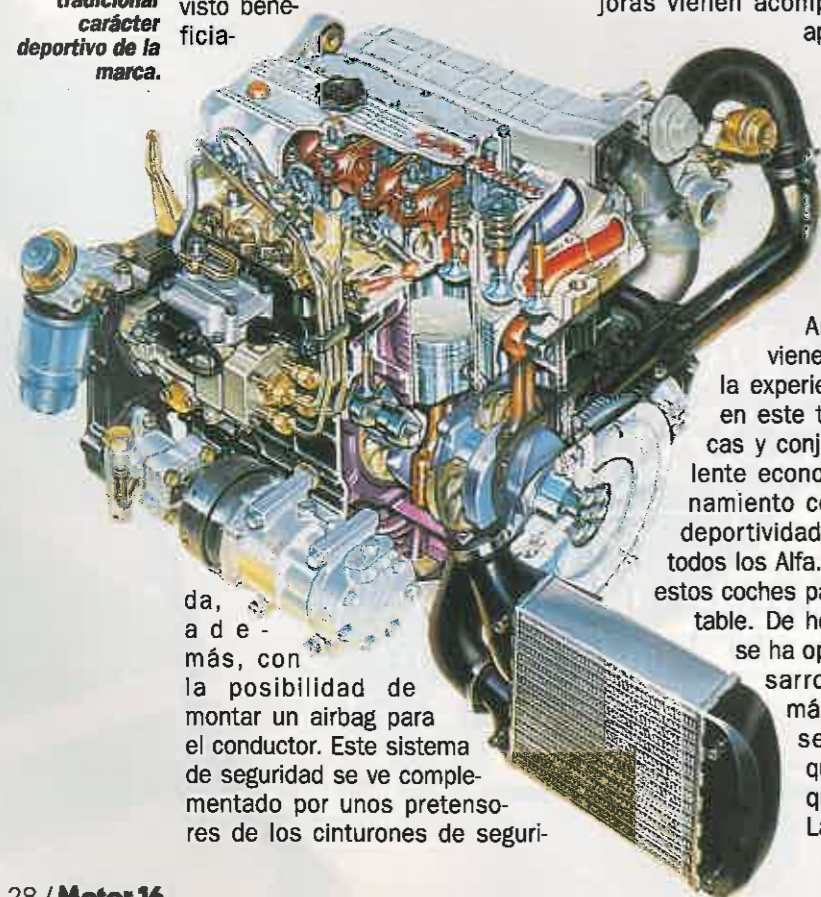
Gama Alfa 155

EVOLUCION CONTINUA

Alfa Romeo se encuentra en un proceso de evolución permanente de sus productos, para que no se pierda el aire tradicional de la casa italiana. Ahora ha introducido importantes mejoras en su modelo más moderno, el 155. Dos motores de gasóleo y el Twin Spark, para el público más joven, completan la gama de este modelo italiano.

La exigencia del gran público de unos mayores niveles de seguridad pasiva no cae en saco vacío. Alfa Romeo responde a ese clamor con una importante mejora en su gama más moderna, la del 155. Toda la estructura de la carrocería autoportante ha sido objeto de un importante refuerzo. Los travesaños frontales, los ángulos de los montantes, las puertas, han visto mejorada su capacidad para absorber golpes. Toda la gama se ha visto beneficiada.

DIESEL CON MARCHA
La incorporación de motores diesel a la gama 155 no resta nada del tradicional carácter deportivo de la marca.



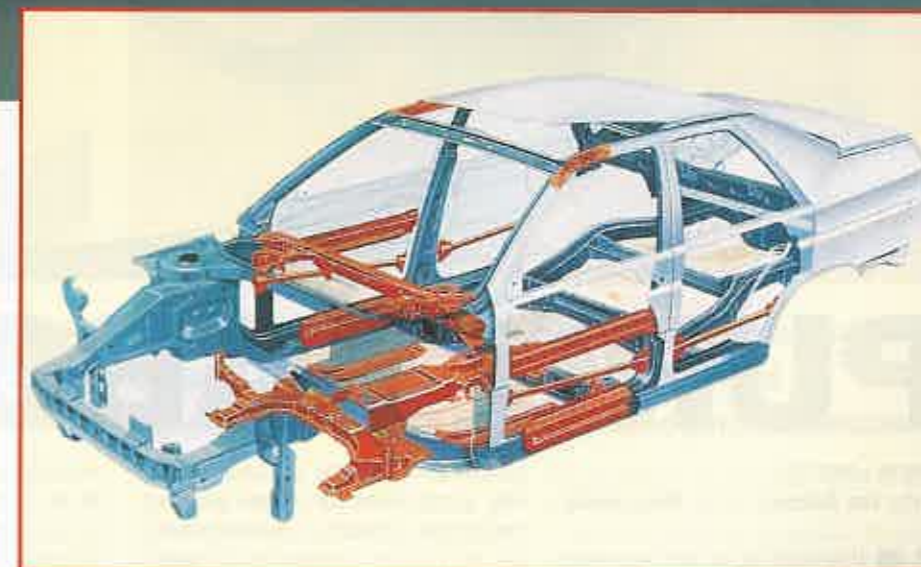
dad delanteros que tensan los cinturones con un recorrido máximo de ocho centímetros en caso de accidente con lo que sujetan mejor a los ocupantes. Estas mejoras, así como otras estéticas se aplican ahora en la gama. La parrilla es igual que la del Q4, los retrovisores externos van pintados del mismo color que la carrocería y en el interior se ha optado por una decoración bitono.

En el mercado español estas mejoras vienen acompañadas de la aparición de tres nuevas versiones. Por una parte los esperados diesel: el 2.0 turbo de 92 caballos y el 2.5 turbo de 125 caballos.

Ambos modelos vienen avalados por la experiencia del grupo en este tipo de mecánicas y conjugan una excelente economía de funcionamiento con la alegría y deportividad tradicional de todos los Alfa. El potencial de estos coches para viajar es notable. De hecho, en el 2.5

se ha optado por un desarrollo de cambio más bien corto, y se puede decir que es un coche que pide guerra. La velocidad má-

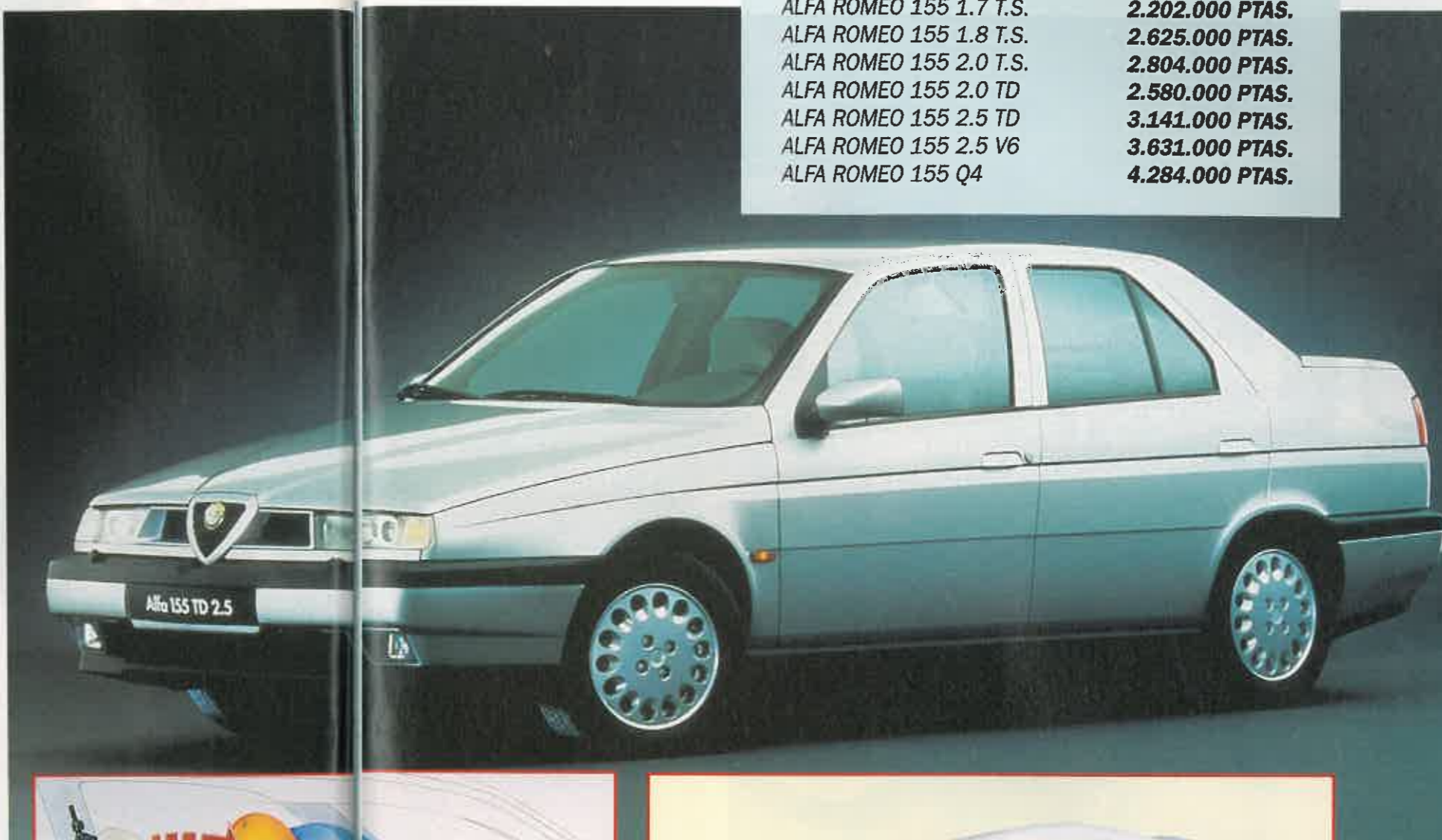
xima anunciada es de 195 kilómetros por hora, pero con un desarrollo algo más largo se conseguiría superar los 200 sin problemas. El incremento de peso sobre el tren delantero no ha supuesto un cambio excesivo en el comportamiento. Los Alfa 155 diesel tiran algo más



MAS SEGURIDAD
Los refuerzos de la carrocería y la posibilidad de montar airbag mejoran la seguridad pasiva de los nuevos Alfa Romeo 155.

LOS PRECIOS DE LA GAMA

ALFA ROMEO 155 1.7 T.S.	2.202.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 1.8 T.S.	2.625.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 2.0 T.S.	2.804.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 2.0 TD	2.580.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 2.5 TD	3.141.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 2.5 V6	3.631.000 PTAS.
ALFA ROMEO 155 Q4	4.284.000 PTAS.



de morro que sus hermanos de gasolina, pero sin llegar a comprometer el excelente comportamiento. Sin embargo, en esta primera toma de contacto en carreteras españolas, el modelo que más llama la atención es la versión 1.7 Twin Spark. La tecnología de las dos bujías

por cilindro, típica de la casa, unida a un sistema de distribución variable, hace de este cuatro cilindros un auténtico portento. Los 115 caballos anunciados por el fabricante parecen más. El coche anda muy ligero, sube de vueltas con alegría y, se recupera desde regímenes bajos

con soltura. A esto hay que unir un equipamiento razonable y un precio atractivo. El público joven encontrará en este Alfa, que ya está a la venta, al igual que en sus hermanos diesel, un excelente complemento a sus necesidades.

Victor Piclone



PURO SABOR INGLÉS

Desde Londres

Texto: Ian Addock Fotos: Mike Bailie

MIENTRAS en el otro extremo del globo, en Tokio, la industria más pujante del mundo del automóvil celebra su fiesta, en Londres se destaca la tradición de las pequeñas marcas locales con sus cuidadas realizaciones. Es la reacción de los pequeños constructores frente a la invasión de los productos de masas sin personalidad.

En comparación con el Salón de Tokio, el de Londres puede parecer minúsculo, y muchos de los proyectos se pueden quedar por el camino, pero el contagioso entusiasmo de estos pequeños artesanos británicos puede servir a las grandes compañías para recordar que la originalidad crece en los sitios más insospechados.

Entre las novedades presentes en el Salón cabe destacar el primer AC nuevo desde que hace 20 años

lanzaron su último modelo. Se trata de un coche para cuya producción se ha construido expresamente una pequeña fábrica en la cual se montan artesanalmente estos coches. El resultado es un automóvil exclusivo, cuyo nivel de sofisticación y lujo nada tienen que envidiar de un Mercedes o un Jaguar. Tiene un motor V8 de origen Ford de cinco litros de capacidad, gracias al cual el AC supera los 225 kilómetros por hora de velocidad. La carrocería es de

aluminio y en su diseño ha participado el famoso carrocerero IAD. Aunque su precio ronda los diez millones de pesetas, ya se han recibido 25 pedidos.

Otra de las estrellas del salón londinense es TVR, alrededor de cuyo stand se ha generado una gran expectación entre los visitantes de la muestra. Su nuevo modelo, el Cerbera 2+2 Coupé, supone un importante avance sobre el anterior modelo, el Chiamera. El actual es

más grande y dispone de motores más potentes, con cilindradas de 4,0 y 4,3 litros. Costará unos seis millones de pesetas.

Otro stand que llamó la atención fue el de Marcos. Este pequeño constructor ha desarrollado un coche con el que espera poder competir en la futura categoría GT y participar en las 24 Horas de Le Mans en el año 1995. Utiliza la versión de cinco litros del motor V8 que montan los Rover y su velocidad máxima

se aproxima a los 322 kilómetros por hora.

Aunque no fue novedad, sí que atrajo a muchos curiosos la reaparición del Lotus Elan. Tras la compra de la firma por parte de Bugatti, se está evaluando el regreso de este modelo a la producción.

Otras marcas, como Caterham, Lister, Lynx y demás pequeños carroceros han dado el color que tanto falta en los stands de los grandes constructores. ○



SORPRESAS LONDINENSES
A la izquierda, el Lotus Elan ha vuelto a exponerse en el Motor Show. Abajo, de izquierda a derecha, el Marcos GT Le Mans y el exclusivo AC Ace, del que sólo se harán 200 unidades.



TAN RÁPIDO COMO CARO
Más de 15 millones de pesetas costará este bonito superdeportivo de la firma GTD, que se llama R42 y supera los 290 km/h de velocidad máxima.

Frente a la producción de coches despersonalizados, el Salón de Londres, muestra la exclusividad y sofisticación habitual de los constructores británicos.

LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

EL COMPACT DISC N°3 DE LA COLECCION

TCHAIKOVSKY

Romeo y Julieta



ORQUESTA SINFONICA DE
LA RADIO DE HAMBURGO

ORQUESTA SINFONICA DE
LA RADIO DE BERLIN

Directores:
GUNTHER VAN CLIDOWS
NÖEL D'AVIEUX

Cambio16
¡COMPACTO!

Con el patrocinio de



OMF.

A FONDO

Rover 620i, Rover 620 Si,
Rover 620 Si Lujo

EL LUJO EQUILIBRADO

Es la esperada nueva gama del fabricante británico. A falta del 623, que vendrá más tarde, la variante 620 Si Lujo hace honor a su nombre, el 620 Si es la versión intermedia y el 620i es el más barato. Tres modelos exclusivos pero con precios competitivos.



El primer comentario que suscitó una de las versiones de la gama Rover 600, por parte de un colaborador del equipo de pruebas de Motor 16, piloto durante los fines de semana, podría haber sido un hándicap para el coche: «Va bien, pero se va de morro» en las curvas; ¿os habéis dado cuenta?», dijo. Respuesta: «pues no». Lo que en otro coche habría sido negativo en el nuevo Rover no lo es. El argumento es bien sencillo. El Rover 600, en cualquier versión de la gama, se ha hecho para un público que quiere un coche en cierta manera exclusivo, cómodo, bien acabado y equipado, que por lo tanto deja en un segundo plano las prestaciones o el comportamiento en conducción deportiva.

El Rover 600 es el modelo que le faltaba al constructor inglés. Fruto de la colaboración con Honda, comparte básicamente el chasis del nuevo Accord y los motores son también japoneses; por lo que la calidad de acabado y la fiabilidad mecánica están

fuera de toda duda. Sin embargo, ambos constructores han querido diferenciar al máximo los dos coches dotando a cada uno de «personalidad» propia. Y lo han logrado. La única pega, importante, es que la garantía no es la misma. Mientras que la de Honda sigue siendo de dos años o, incluso, se puede ampliar a cuatro, la de Rover se mantiene en un solo año.

El diseño es una de los principales atractivos del Rover 600. Las formas de la carrocería son suaves, lo que da como resultado un coche muy compacto. La parrilla y los faros delanteros son bastante característicos mientras que el frontal recuerda un poco al del Mazda Xedos. La parte posterior incorpora unos grandes grupos ópticos y la tapa del maletero se abre justo a la altura del parachoques para facilitar las operaciones de carga y descarga. Lo único que desentona es el doble tubo de escape, montado en todos salvo en el modelo más barato.

Por dimensiones, 4,65 metros de longitud, el nuevo Rover 600 vuelve a

VIRTUDES
Precio Confort de marcha Acabado
ROVER 620i
PRECIO: 2.675.000 PTAS.
Situación de los elevallunas Ausencia de airbag y ABS Diámetro de giro elevado
DEFECTOS

VIRTUDES
Precio Confort de marcha Acabado
ROVER 620 Si
PRECIO: 2.995.000 PTAS.
Situación de los elevallunas Ausencia de airbag y ABS Diámetro de giro elevado
DEFECTOS

VIRTUDES
Precio Confort de marcha Equipamiento lujoso
ROVER 620 Si LUJO
PRECIO: 3.425.000 PTAS.
Situación de los elevallunas Ausencia de airbag Diámetro de giro elevado
DEFECTOS



PRUEBA
Motor 16

FICHA TECNICA 620 i



MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 milímetros. Carrera: 88 milímetros. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 kW) a 5.300 rpm. Par máximo: 17,5 mkg (172 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente con doble horquilla oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con doble horquilla oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/70 R 14. Llantas de acero de 5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.255 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

FICHA TECNICA 620 si



MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 milímetros. Carrera: 88 milímetros. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 131 CV (96 kW) a 5.400 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (178 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente con doble horquilla oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con doble horquilla oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 R 15. Llantas de acero de 5J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.275 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

EN LA BARRERA DE LOS 200
A la espera del más potente 623, las dos motorizaciones están en el límite de los 200 kilómetros por hora, pero las prestaciones no son lo más importante en este coche.



LÍNEA COMPACTA
El nuevo Rover se reconoce al primer vistazo. La parte trasera destaca por los grandes grupos ópticos.

mostrar su exclusividad porque se sitúa a caballo entre el segmento superior, donde está entre otros muchos su hermano el 800, y el de modelos de 4,4 metros (como los BMW Serie 3 o el Citroën Xantia). El Rover parece más pequeño de lo que en realidad es pero, a pesar de su tamaño, la habitabilidad y capacidad del maletero son superados por modelos de menor tamaño. Que quepan 430 litros de



FRONTAL CARACTERÍSTICO

Las tres Rover 600 se diferencian por pequeños detalles. En los más caros, el parachoques está pintado del mismo color que el resto de la carrocería.



equipaje no es una hazaña y que las plazas traseras estén bien, sin más, es otra prueba de que el Rover no está especialmente indicado para un público con necesidades familiares.

La nueva gama está muy bien estructurada. Son tres versiones claramente diferenciadas por equipamiento y con mínimas opciones. Estas son, por ahora, la pintura metalizada para los tres modelos y el cambio au-

MALETERO PEQUEÑO
La capacidad para equipajes no es demasiado grande si se compara con las dimensiones exteriores.

DOS POTENCIAS
El mismo cuatro cilindros y dos litros de origen Honda con 16 válvulas es algo menos potente en el modelo más barato. Son 131 caballos frente a los 115 del 620i. En la práctica, las diferencias no son apreciables.





EL MÁS CARO
El 620i Lujo lleva de serie tapicería de cuero, inserciones de madera en salpicadero, puertas y consola central, reglaje eléctrico de la banqueta del asiento y otros detalles exclusivos. Es criticable la situación de los elevadores eléctricos.



tomático sólo para la versión más cara. Más adelante se ofrecerá también el sistema antibloqueo de frenos para el 620 Si.

La versión básica lleva de serie, en-

tre otras cosas, aire acondicionado, dirección asistida, alarma, una pequeña inserción de madera en el salpicadero, elevadores eléctricos delanteros y cierre centralizado. El 620 Si incor-

pora todo lo anterior y además se vende con inserciones de madera en las puertas, mando a distancia de apertura de puertas, respaldo del asiento trasero abatible por mitades asimétri-

A FONDO



TAMBIÉN MADERA
La tapicería del 620 Si no es de cuero pero su equipamiento es bastante completo y no falta aire acondicionado de serie. Detalles como la apertura del depósito de gasolina y maletero desde dentro son ya habituales.



cas, elevadores eléctricos traseros, retrovisores eléctricos y térmicos y parabrisas con banda ahumada. En el equipamiento del Rover 620 Si Lujo hay que citar, además de todo lo que

ya incorpora de serie su hermano mediano, la tapicería de cuero, techo solar eléctrico, las llantas de aleación, reglaje eléctrico de la banqueta del asiento del conductor, más madera

en la consola central y una serie de detalles de acabado que hacen honor a su denominación.

La base mecánica de estas tres versiones es el grupo propulsor dos li-



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	620i	620 Si
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	11,0	12,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,0	7,5
En conducción rápida	13,2	13,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,4	8,8
A 140 km/h de cruceo	10,1	10,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,5	10,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	635	580

SONORIDAD

	620i	620 Si
Al ralentí:	44,2	45,1
A 60 km/h:	62,6	63,2
A 90 km/h:	65,1	65,9
A 120 km/h:	68,7	69,6
A 140 km/h:	72,4	73,0
A tope	79,1	79,9

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

PRESTACIONES

	620i	620 Si
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	198	201
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,6	17,2
1.000 m. salida parada (seg.)	32,5	32,0
0-100 km/h (seg.)	10,9	10,2
Metros recorridos	185	173
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,0	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	20,4
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,2	34,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,3	39,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,1	11,8
Metros recorridos	339	330
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,4	17,2
Metros recorridos	486	480

FRENOS

	620i	620 Si
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h:	18,0	18,1
A 100 km/h:	52,8	52,9
A 120 km/h:	72,3	73,2

EQUIPAMIENTO

	620i	620 Si
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevalunas eléctricos (D./T.)	SI/NO	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Airbag	NO	NO
Asiento posterior divisible	NO	SI
Faros regulables desde el interior	SI	SI

OPCIONES

Pintura metalizada, 42.800 ptas. **620 Si Lux:** Caja Automática, 200.000 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

ROVER
Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 678 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.

A FONDO

tros de origen Honda. Es un cuatro cilindros con culata de 16 válvulas. En el 620i la potencia es de 115 caballos, mientras que en los otros dos modelos, dicha cifra aumenta a 131 debido a la utilización de pistones diferentes, un cruce distinto del árbol de levas y a que el control de la inyección está más afinado. Donde más se nota el incremento de potencia es en las aceleraciones y, en alguna medida, también en las recuperaciones, porque la velocidad máxima es casi igual en ambas motorizaciones. En los dos casos, el «común denominador» es un margen de utilización muy amplio. Es decir, acepta de igual forma aceleraciones en marchas cortas, incluso apurando por encima de las 6.000 revoluciones por minuto, que circular en marchas largas a regímenes tranquilos. Si añadimos a esto un nivel sonoro bastante bajo, mínimas vibraciones al ralentí y una fiabilidad mecánica demostrada, el resultado no puede ser más positivo.

Los consumos son aceptables. Un poco más altos en el motor más po-

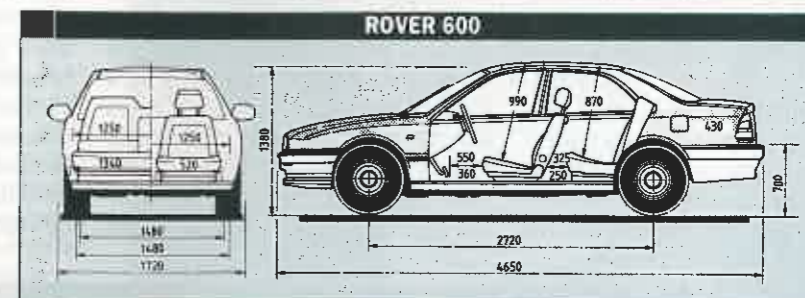
tente, aunque, según la media ponderada de consumo, la diferencia no llega al litro. La caja de cambios manual de cinco velocidades es la misma en los tres modelos, con la única modificación de un desarrollo final de la transmisión un poco más corto en las dos versiones de motorización más potente. En ambos casos, las marchas están bien escalonadas y la velocidad máxima se alcanza en quinta. El manejo del cambio es suave y el recorrido de la palanca no es excesivo.

Otros órganos mecánicos, como la dirección asistida, los frenos de disco y la suspensión independiente son comunes a los tres. Una vez en carrete-

ra, el confort de marcha es una de las principales virtudes de la nueva Serie 600. Los reglajes de la suspensión se han pensado para una utilización turística por lo que una conducción deportiva no la acepta de buen grado. Eso sí, se puede ir bastante deprisa con toda facilidad.

La nueva gama 600 tiene todo lo necesario para hacerse con un hueco del mercado. Precios competitivos y un equipamiento completo son atributos suficientes para ganarle la partida, por ejemplo, a los modelos baratos de la Serie 3 de BMW.

Javier Gutiérrez
 Fotos: José A. Díaz



¡¡ GRAVES POR UN TUBO !!



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

Made in U.S.A.



PYLE
 Subwoofer Systems

INFORMACION: EAR Delegación MADRID (91) 570 00 34 • EAR: c/ Heraclio Fournier, 5 01006 VITORIA.

Alex Trotman, presidente de Ford Motor Co.

EL OBJETIVO ES SATISFACER AL CLIENTE

Desde el 1 de noviembre, Ford Motor Co. tiene un nuevo presidente. Harold A. Poling ha cedido el testigo a Alex Trotman que es, desde ahora, el responsable de los destinos de este coloso americano. Su paso por la British Royal Air Force le enseñó a Trotman todo sobre la disciplina militar, experiencias que intentará aplicar en Ford.

EN los 38 años que Alex J. Trotman lleva en la compañía, se puede decir que ha pasado por todos los puestos clave de la misma, por lo que sus conocimientos son muy amplios. Bajo su control queda un imperio que da trabajo a un ejército de 325.000 empleados que producen 5,7 millones de coches al año, con unos beneficios de 100.000 millones de dólares. Según los altos cargos de Ford, es el hombre ideal para el cargo, ya que su paso por la presidencia de Ford Europa, sus acciones en Ford Asia-Pacífico y, por último, su experiencia en las altas esferas del cuartel general de Ford en Detroit le permiten tener una visión global de la compañía. Es el primer presidente que accede al cargo con estos conocimientos.



«Quiero conseguir la fidelidad y la satisfacción de nuestros clientes mediante la calidad de nuestro producto y servicio».

Otro aspecto destacable del nuevo presidente es el hecho de que se trata del primer no americano que toma tal responsabilidad. Alex Trotman nació hace 60 años en Isleworth, Middlesex (Gran Bretaña). Se educó en Edimburgo y a los 18 años entró en la fuerza aérea británica como navegante. Entró en Ford of Britain en 1955 y su primera responsabilidad

de importancia fue el lanzamiento del Anglia. Más tarde, fue jefe de análisis de producto del Ford Cortina, para después ser el encargado de la estrategia de producto para Europa. En 1969 se trasladó a los Estados Unidos, donde desempeñó la presidencia de la división Asia-Pacífico y posteriormente la presidencia de Ford Europa. Ahora, como

trabajo. Entré en el departamento de compras y mi tarea era muy sencilla: conseguir que entrasen el número correcto de componentes en la cadena para que la planta de Dagenham no se parase bajo ningún concepto. Fue un buen cometido para aprender ya que la actividad era continua y las decisiones se tenían que tomar con mucha rapidez.

¿Cómo aprendió todo lo que sabe sobre coches?

En este campo soy un autodidacta. Por aquellos tiempos tenía un Austin 7, que era todo lo que podía permitirme y para mantenerlo en funcionamiento era obligado andar siempre reparándolo.

¿Qué supuso el éxito del Cortina para su carrera?

Desde luego fue un buen empujón. En el primer año se vendieron más de

300.000 unidades, pero fue mucho más duro cuando me responsabilizaron del nuevo departamento de estrategia de producto. La política de la compañía cambió drásticamente y fue necesario fundir las siete gamas que entonces tenía la marca en Europa en sólo cuatro. La tradición tuvo que ser alterada y fue un proceso dolorosamente lento.

¿Como entró en la compañía?

Fue de la forma más simple. Allá por 1955, Ford publicó un anuncio en el periódico y yo necesitaba un

Este proceso fue útil para dar a conocer mi forma de trabajar. Me gusta el combate a campo abierto y nunca huyo del enfrentamiento directo, sin embargo no tolero las intrigas y los murmullos por la espalda. La puerta de mi despacho está siempre abierta y todo el mundo puede entrar para decir lo que pasa en ese momento por su mente.

¿Es cierto que Ford impidió en un principio su traslado a Estados Unidos?

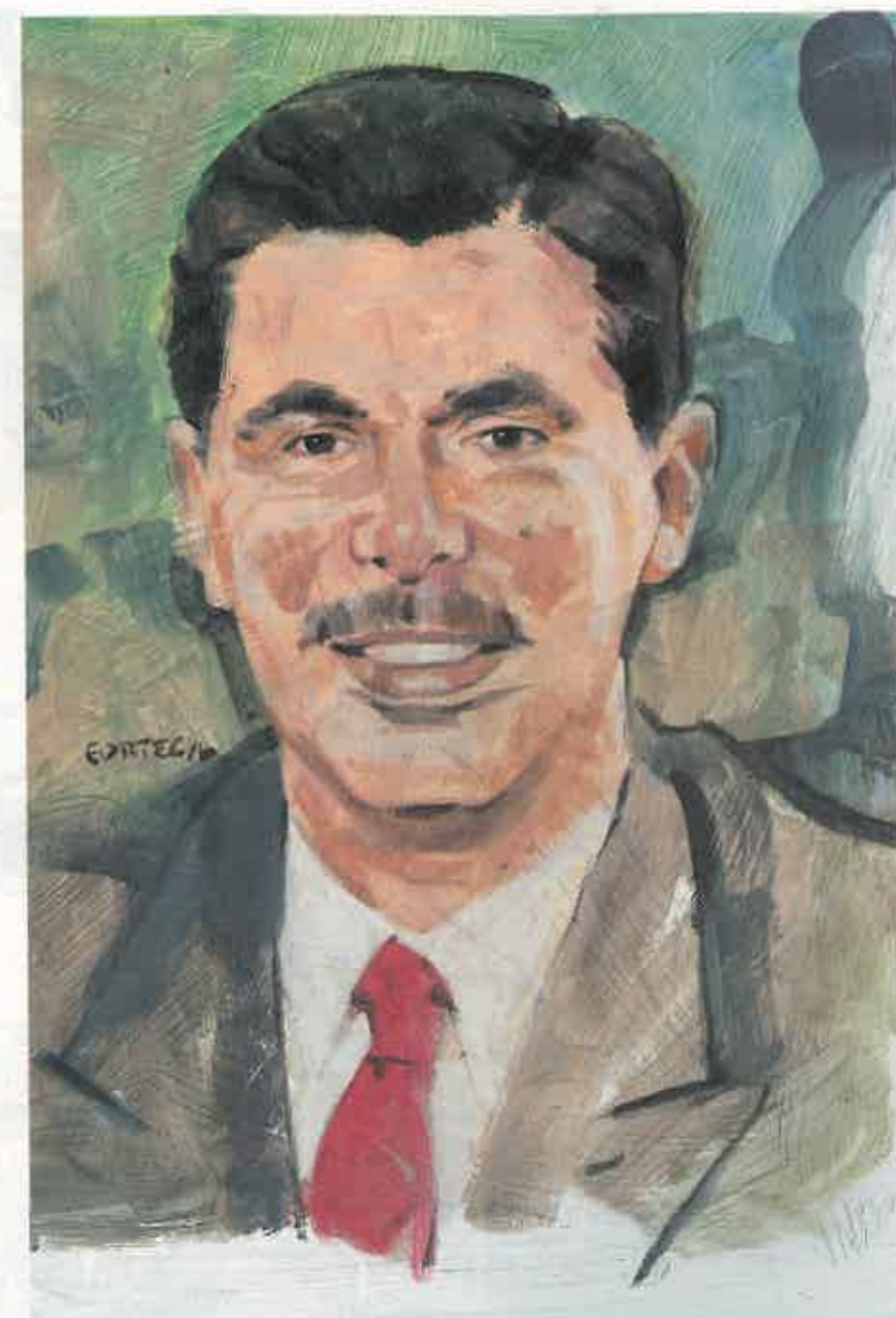
En 1.969, mi carrera en Ford estaba asegurada, pero quería ir a Detroit. En esa época la política interna de la compañía desaconsejaba los traslados desde otros países a los Estados Unidos, por lo que negaron mi petición. Entonces dije: «O.K. me voy de la compañía, pero me mudo a los Estados Unidos a buscar trabajo». Finalmente se accedió a mi petición, pero perdí categoría respecto al puesto que ocupaba en Europa y también me negaron ayuda para mudarme o encontrar una nueva casa. No obstante acepté la oferta, vendí mi casa y compré un billete de avión. Una vez allí pasé por varios departamentos y me tocó volver a Europa para resolver la situación de la división de camiones. Después llegó la presidencia de Ford Asia-Pacífico y me fui a Australia. Allí estuve dos años y después de dar la vuelta al mercado me hice cargo de la presidencia de Ford Europa. En 1989 volví a los Estados Unidos.

¿Es cierto que usted fue el impulsor de la compra de Aston Martin por parte de Ford?

Me considero bastante tradicionalista y hace cuatro años considere interesante que Ford comprase una compañía con tanta tradición como Aston Martin. Finalmente lo conseguí. Asimismo, conseguí que no se abandonase el programa del Mustang. Yo insistí en que el nuevo Mustang luciese el pony cromado en la calandra, tal y como lo llevaba el modelo de 1964. Para mí era inaceptable que Ford no tuviese un Mustang en su gama.

¿Qué planes tiene para el futuro?

Ford está en disposición de competir con General Motors por el liderazgo mundial en la fabricación de coches. En los próximos dos años la compañía va a lanzar por lo menos 14 modelos nuevos en Estados



«Ford puso un anuncio en el periódico local ofreciendo empleo, y yo era joven y necesitaba trabajo. Así fue como empecé».

Unidos. El presupuesto para desarrollar estos nuevos productos va a ser muy elevado. No puedo decir una cifra concreta, pero será muy superior a la gastada en los últimos cinco años.

¿Cuál es su meta personal como presidente de Ford?

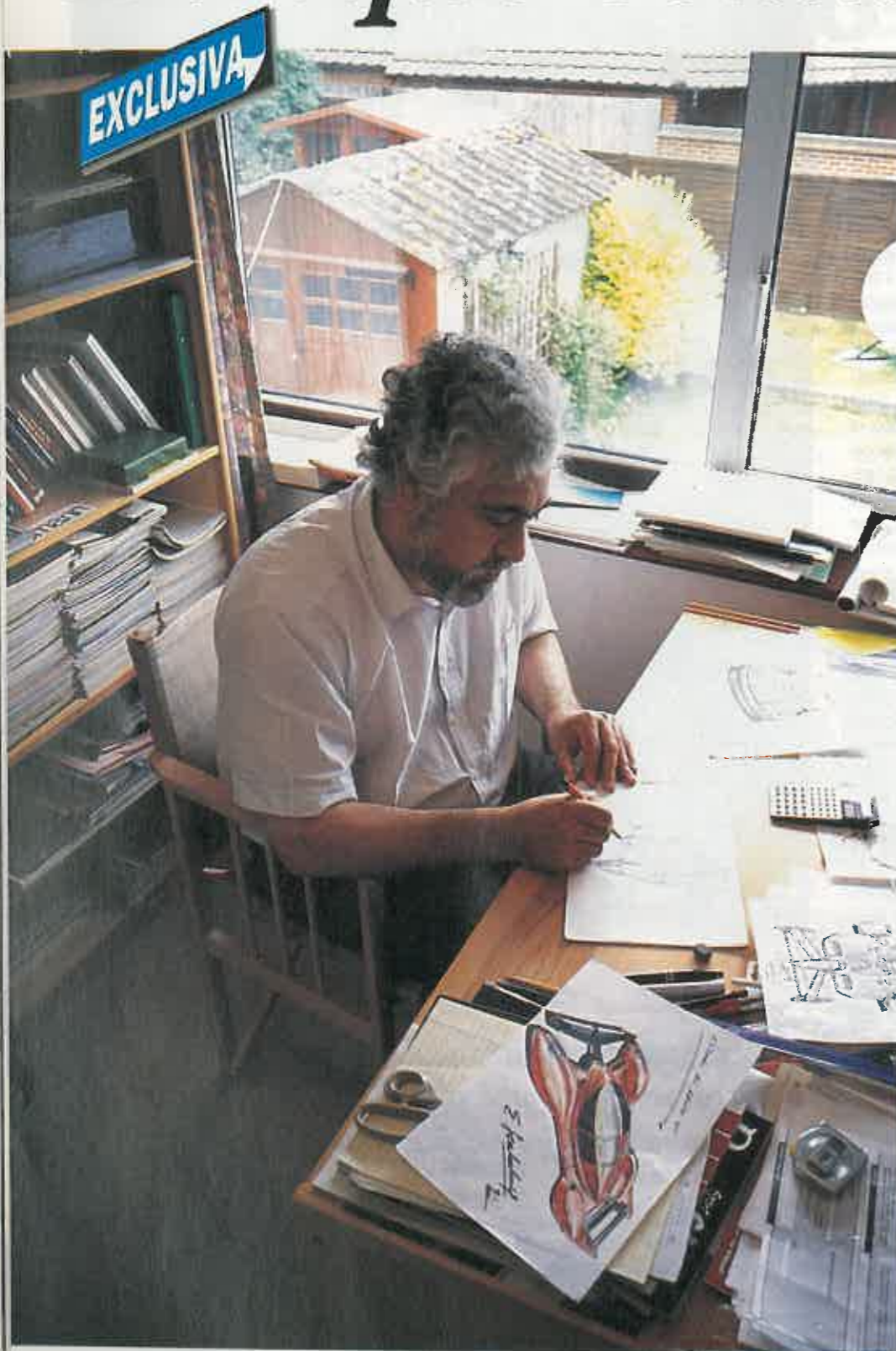
Quiero ganarme la fidelidad de nuestros clientes mediante la cali-

dad de los productos que vendemos y el servicio que ofrecemos.

Al margen de esto, sus intereses fuera de la compañía norteamericana son muy diversos. Cuando se le pregunta por ello siempre responde de la misma forma: «Déjeme una tarde en una ferretería y desapareceré durante horas».

Howard Walker

Enrique Scalabroni



Tiene aspecto de viejo profesor de universidad, fue una institución en Williams, tuvo el valor de evolucionar el Ferrari de Barnard y diseñó el Peugeot de F-1. Se llama Enrique Scalabroni, es argentino y se expresa en un curioso idioma, mezcla de italiano, inglés y español, aunque su verdadero lenguaje es la interpretación genial de la tecnología venidera.

DURANTE varios años, Enrique Scalabroni recorría a diario el camino entre su casa y la Williams. Había elegido una casa cercana a su trabajo porque no sabía conducir un coche y ese camino le fue siempre amigo en los ratos de evasión que dedicaba a ejercicios de imaginación aplicados a la tecnología. Su quehacer en la Fórmula 1 acababa en el preciso momento de cerrar tras de sí la puerta de la Williams; el resto del tiempo, Scalabroni buscaba sin tregua, por entre los caminos insólitos de la imaginación, la forma de racionalizar conceptos arcaicos y aplicar diferentes tecnologías a los vehículos más dispares. Ahora, en su año sabático, Scalabroni sigue incansable con su afán creativo y, encorvado sobre una pequeña mesa adosada a la pared de un sencillo cuarto de su casa, inventa coches del futuro, monoplazas con tres ruedas motrices y avionetas fantásticas; esclavo de

una inmensa nostalgia, sigue perfilando lo que hubiese sido el Peugeot Grupo C en nuestros días.

El empuje creativo lo encuentra en las figuras de Leonardo da Vinci y Albert Einstein, de los cuales tiene una foto en blanco y negro pinchada en la pared frente a su mesa de trabajo. Los considera un ejemplo indiscutible de creación desmesurada y, sobre todo, admira su capacidad al haber encontrado en la filosofía el camino para la interpre-



AMIGO INSEPARABLE
Un folio en blanco y un lápiz son los elementos que Scalabroni siempre lleva consigo para un apunte.

tación matemática de muchas teorías que han liberado a la humanidad de tantas ataduras.

Los que le conocen bien y han compartido con él épocas de trabajo, aseguran que Scalabroni tiene siempre la solución que va más allá de lo previsible, tanto en lo sofisticado como en lo más elemental. Su norma de vida está basada en rebelarse frente a lo convencional y así preguntarse siempre el por qué se ha de aceptar lo estipulado por la tradición. El resultado de su disciplina creativa, que resta al ocio la más mínima posibilidad de hacerse realidad, son infinidad de proyectos de los que Scalabroni ha tenido la gentileza de conceder a Motor 16 la publicación en exclusiva. ○

Gigi Corbetta

GRUPO C CON TOQUE DE F1

ALLÁ por el 1991, Scalabroni llegó a la conclusión que el futuro tecnológico de los coches de Grupo C debería de estar basado en muchas soluciones derivadas de la F-1. En síntesis, se trataba de carrozar un monoplaza de F-1 y adaptarlo a las normativas vigentes. De este modo, Scalabroni, interpretó el futurista Grupo C con un alerón delantero separado del resto de la carrocería, cuya parte central, por razones aerodinámicas, debería tener forma de gota de agua con la parte inferior totalmente plana. Una vez resuelto este aspecto, se contemplaba carenar las cuatro ruedas con formas similares a la central. En las dos delanteras, los faros estarían incorporados de forma anatómica en la punta de la estructura, lugar de máxima presión aerodinámica. Existirían, además, unas tomas

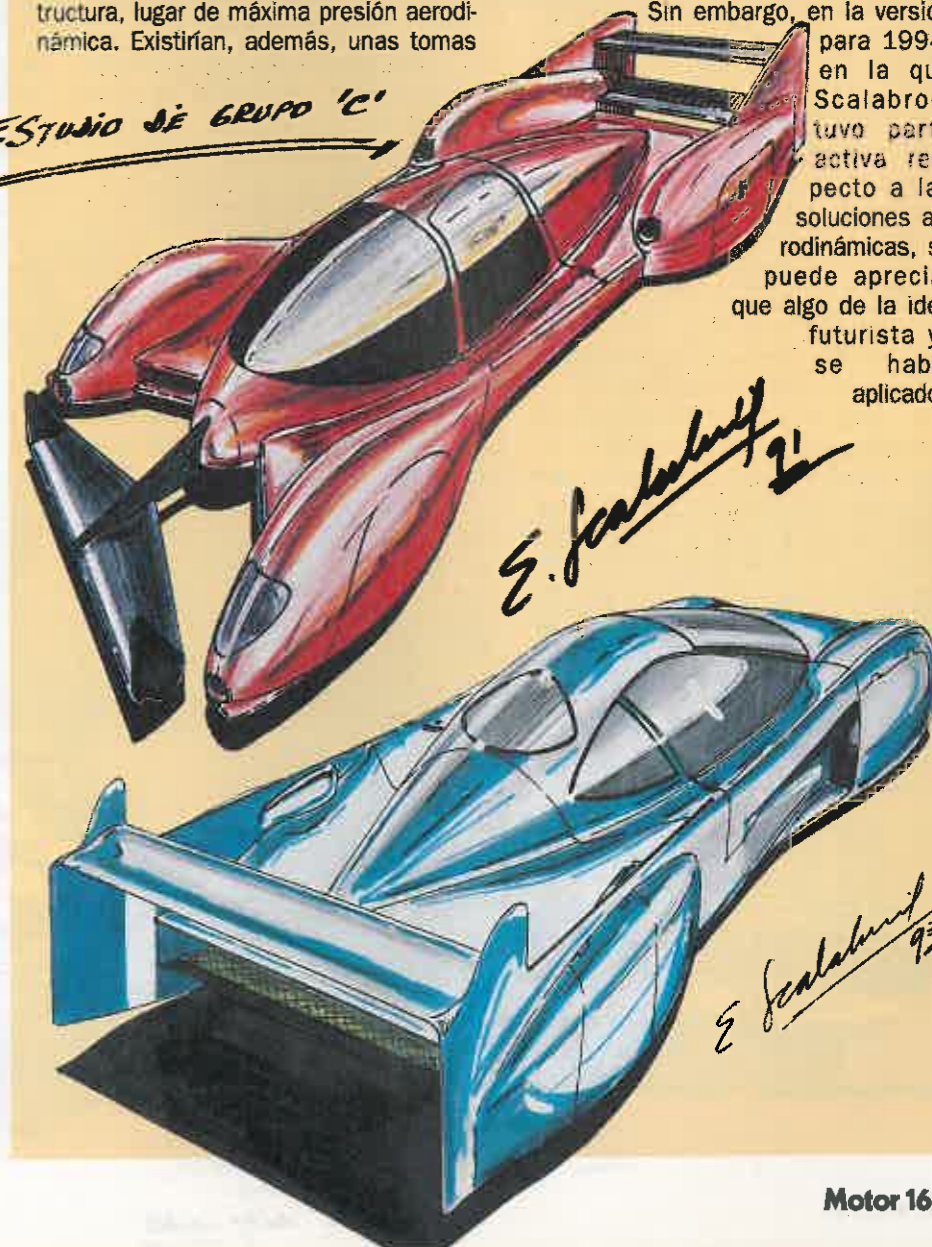
de aire destinadas a resolver bastantes aspectos de la refrigeración.

Curiosamente, cuando Scalabroni entró a formar parte del equipo Peugeot, encontró la confirmación a su idea cuando en el cajón de los secretos encontró que en 1993 el fabricante galo había dirigido sus estudios hacia los mismos conceptos. Además, el Grupo C de Scalabroni hubiese resultado mucho más sencillo, en cuanto a su estructura, y al tener el alerón delantero y también el posterior separados de la carrocería, tendría la posibilidad de realizar los reglajes de presión aerodinámica sin interferir en las turbulencias limpias de la carrocería.

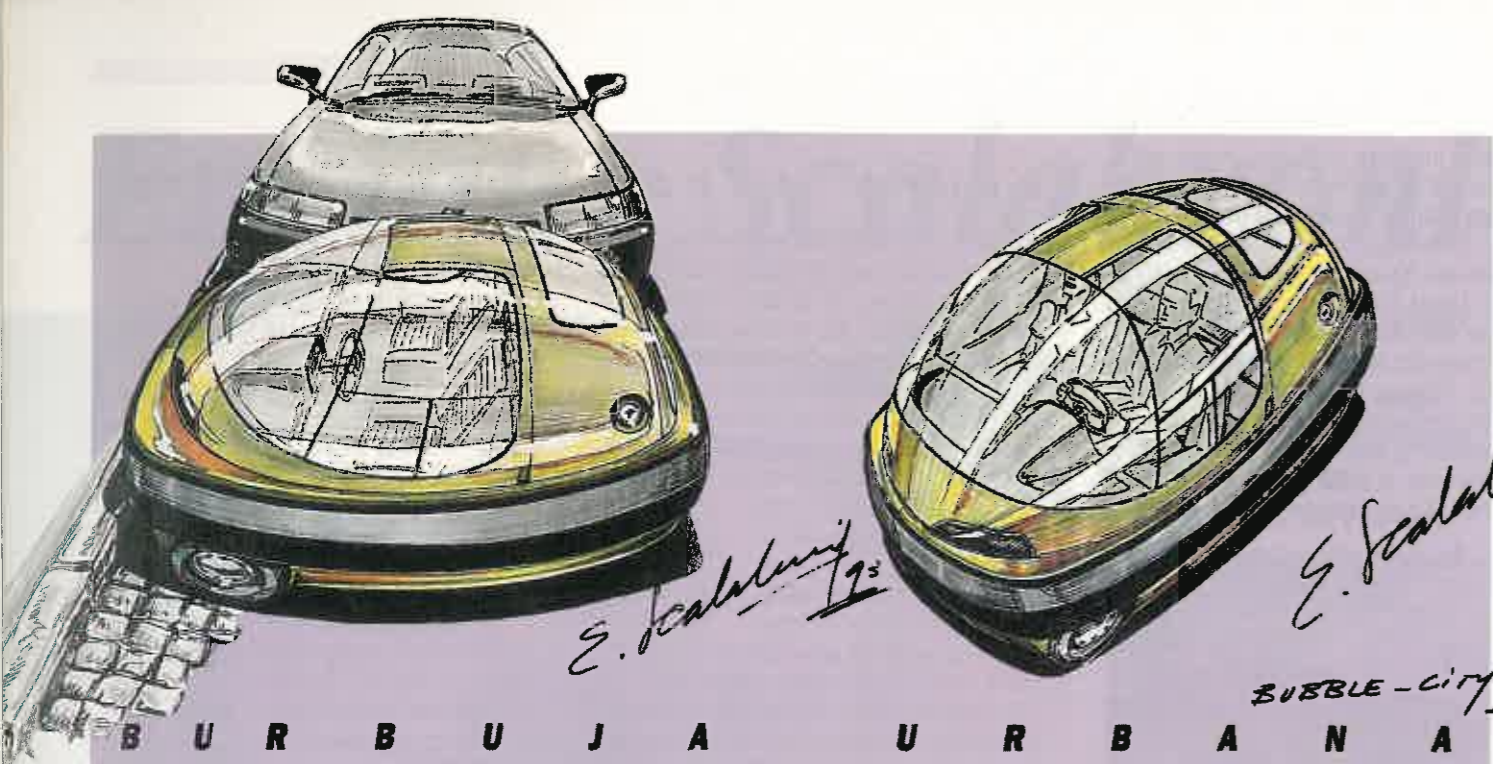
Al desaparecer la categoría de Grupo C, el proyecto se quedó en los archivos.

Sin embargo, en la versión para 1994, en la que Scalabroni tuvo parte activa respecto a las soluciones aerodinámicas, se puede apreciar que algo de la idea futurista ya se había aplicado.

ESTUDIO DE GRUPO 'C'



ENCUENTRO CON EL MAÑANA



B U R B U J A U R B A N A

EN contraposición a la sofisticación mecánica del Fórmula 1, destinado a desafiar técnica y conceptos, Scalabrini sorprende con el estudio de un vehículo urbano que ha bautizado con el nombre de Bubble City Car, o sea, coche burbuja para la ciudad. Durante su permanencia en París, se dio cuenta de que las grandes ciudades precisan de vehículos a la medida del espacio disponible. Por eso, el Burbuja representa un desafío al problema demográfico al tratarse de un vehículo sencillo capaz de rivalizar con la moto y, al mismo tiempo, útil también en cualquier condición atmosférica.

El origen de la forma del Bubble está inspirada parte en un coleóptero y parte en el huevo. Ambos representan una estructura resistente a los impactos y, llegado el momento de un vuelco, nada es más sólido y encaja mejor un golpe que una forma ovoide. Junto a esto, Scalabrini ha dotado al Bubble de un aro a su alrededor que cumple la función de arco de seguridad para los impactos laterales, combinado con otro

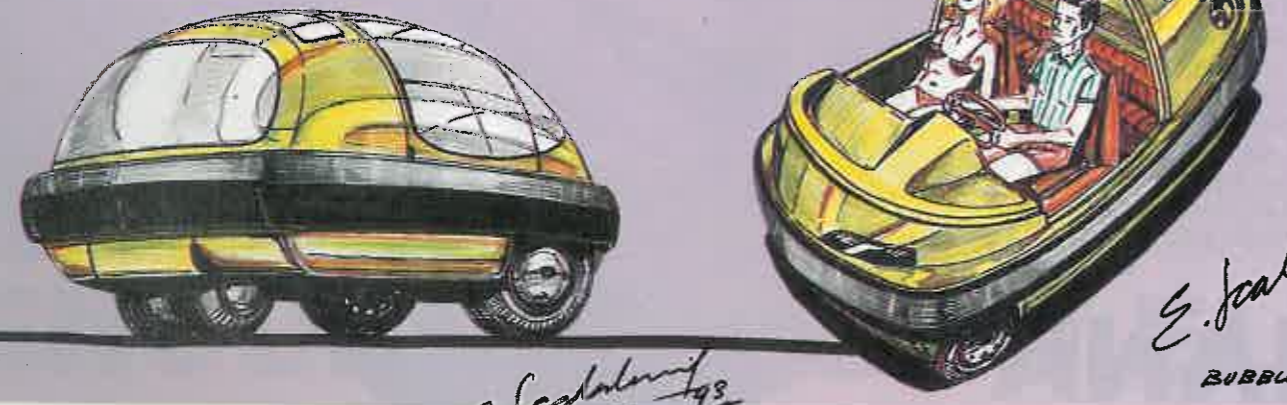
almazón vertical como barra antivuelco. En un principio, el tamaño del Bubble debería ser un poco más largo que el ancho de una berlina de gama media. Estas dimensiones harían posible el aparcamiento del Bubble de forma perpendicular a la acera y, al tener el aro circular de protección a la altura del parachoques de los demás coches, no presentaría ningún problema para salir o entrar en él. Siempre en relación con la optimización del espacio, en el Bubble está previsto que las puertas se abran hacia atrás deslizándose sobre unos raíles. En cierto modo, este concepto está inspirado en los élitros de los coleópteros, con un sistema de apertura longitudinal y anatómica a su estructura.

Respecto a la motorización, Scalabrini únicamente contempla la posibilidad de emplear un propulsor de cilindros contrapuestos para optimizar el espacio posterior del habitáculo y, al mismo tiempo, prescindir del diferencial, ya que en el Bubble se han previsto dos ruedas posteriores geomé-

tricamente dispuestas de forma trapezoidal, justamente para evitar la necesidad del diferencial.

Cara al verano, con el Bubble se puede circular con las puertas abiertas, y si se equipa con ruedas de sección ancha, su empleo se extendería también a rodar por playas, campos de golf o cualquier otro terreno blando. Debido a su ergonomía, este coche está pensado para recorrer distancias no superiores a los cien kilómetros y en un futuro no muy lejano podría estar equipado con un motor eléctrico combinado con otro de gasolina para los recorridos extra urbanos.

Curiosamente, al tratarse de un coche con el parabrisas de forma semiovalada, se plantea el problema del recorrido del limpiaparabrisas. Al respecto, se ha estimado la posible solución de colocarlo con movimiento vertical para aprovechar la parte más plana del cristal.

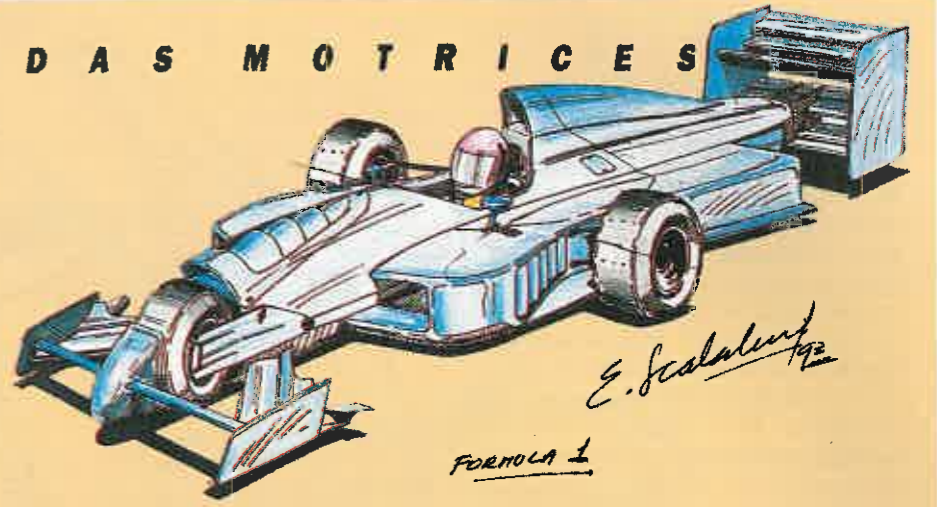


BUBBLE CITY-CAR

T R E S R U E D A S M O T R I C E S

AL no estar permitida la tracción integral en los monoplaques de Fórmula 1, Scalabrini se inspiró en un viejo proyecto norteamericano de los años treinta, en el cual aparecen las ruedas dispuestas en rombo, tres de las cuales son motrices.

Las ventajas básicas estriban en que se mejora la aceleración al disponer de tres ruedas impulsoras. En cuanto al concepto aerodinámico, la mejora es considerable al desaparecer las dos ruedas delanteras, mientras que la única existente está carenada. Si los actuales monoplaques tienen un coeficiente aerodinámico de Cx 1.11, este coche llegaría a 0.8, con lo cual, el aprovechamiento de la potencia se vería incrementado en un 20 por ciento. Al mismo tiempo, al existir una sola rueda posterior, también desaparecería el freno que representa la masa de las

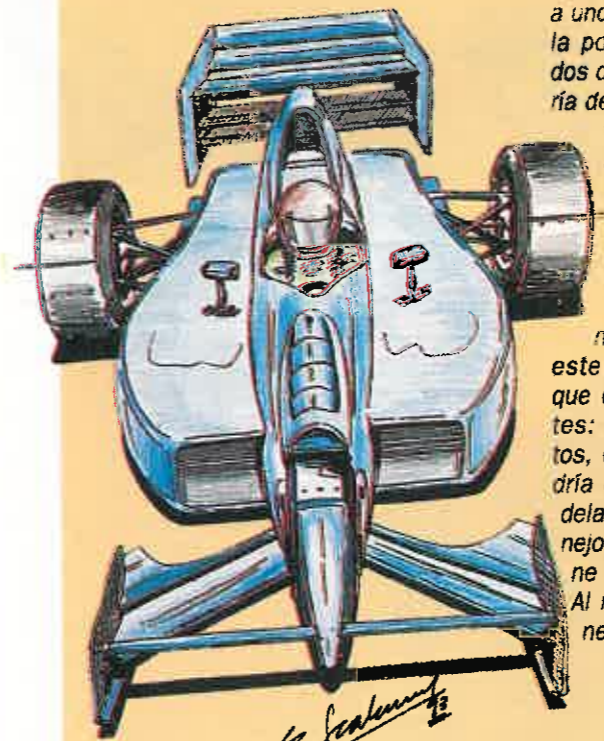


FORMULA 1

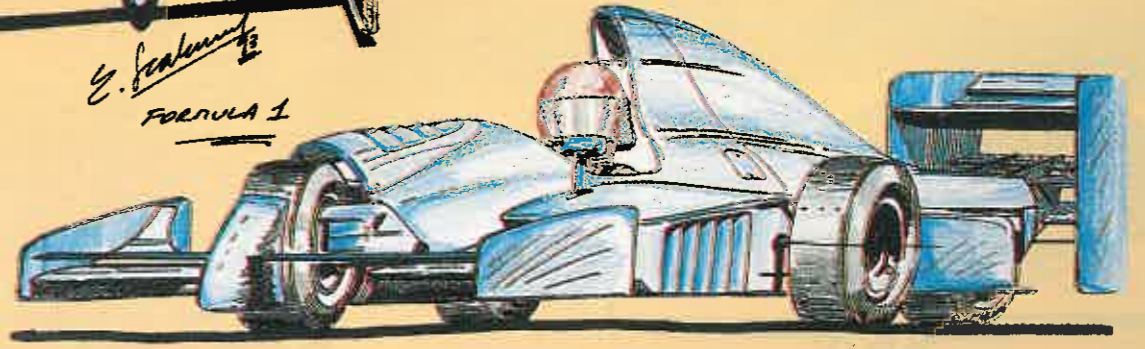
dos ruedas posteriores, razón por la cual el flujo aerodinámico sería mejor y gozaría de más posibilidades de manipulación. En cuanto al fondo, este monoplaque podría ofrecer la solución del fondo plano obligatorio en la F1, o bien el de los dos túneles que se utiliza en la Indy. Debido a la forma romboidal de la estructura, se podría emplear cualquier clase de motor, desde un «boxer» a uno de V estrecha. La transmisión de la potencia debería estar basada en dos diferenciales, uno de los cuales sería de tipo viscoso para la rueda posterior, y el otro tradicional para las ruedas intermedias, que permitiría controlar la velocidad de las ruedas y la diferencia de radio.

El comportamiento teórico de este monoplaque habría que dividirlo en dos partes: sobre trazados lentos, el eje central se tendría que desplazar hacia delante para mejorar la agilidad de manejo, y en casos como el de Silverstone se debería hacer todo lo contrario. Al respecto cabe destacar que, al tener repartida en tres ruedas la mo-

tricidad, el desgaste de neumáticos sería muy inferior, ventaja que se podría aprovechar para aumentar la carga aerodinámica sin temor a penalizar el tren delantero. Sin lugar a dudas, todo esto representa un proyecto tan ambicioso como costoso de realizar. La tecnología necesaria para alcanzar el debido nivel de competitividad, representa un desembolso económico considerable que solo unos pocos se podrían permitir. Al margen de esto es indiscutible que con esta sugerencia, Scalabrini no sólo ha encontrado un posible camino, sino que ha evidenciado su genialidad al interpretar un viejo proyecto.



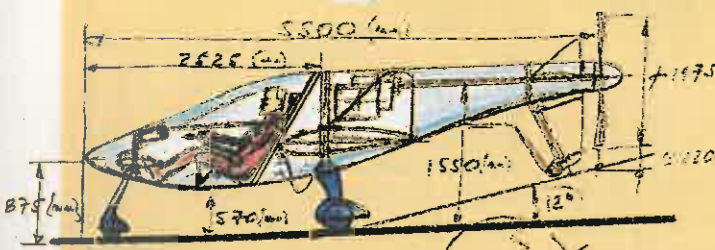
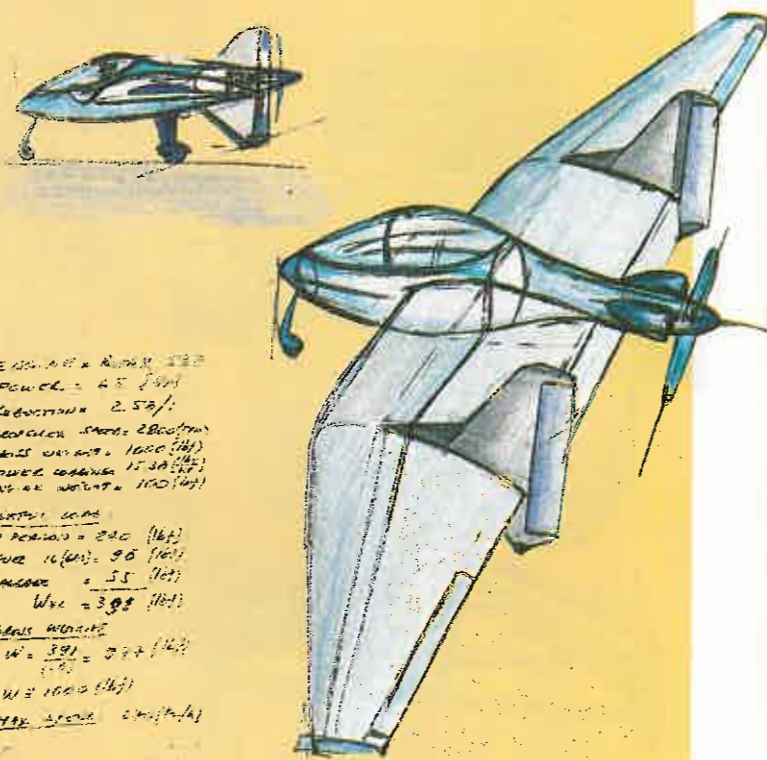
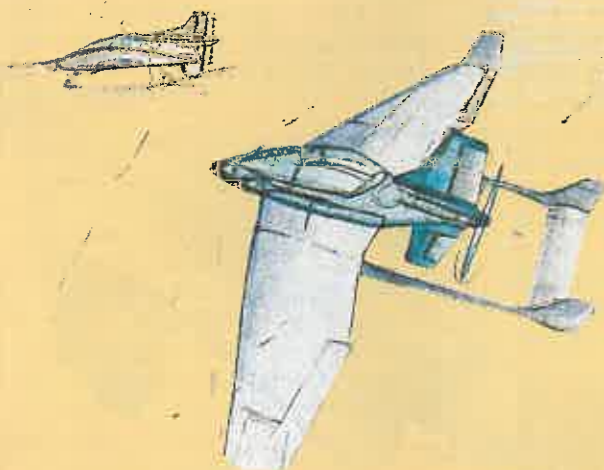
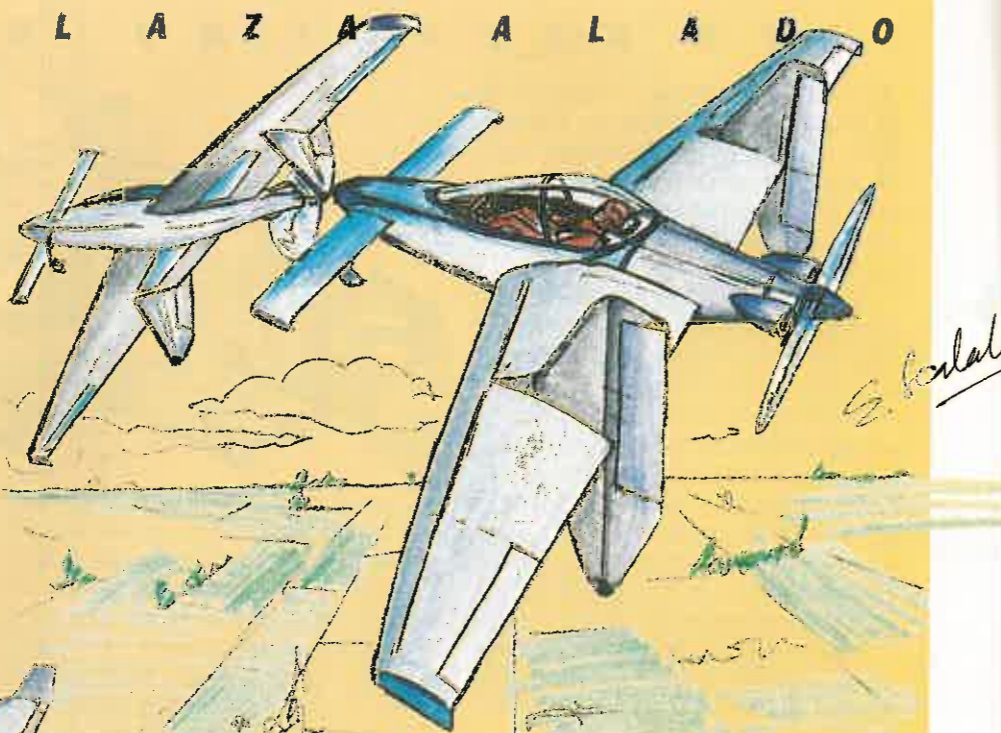
FORMULA 1



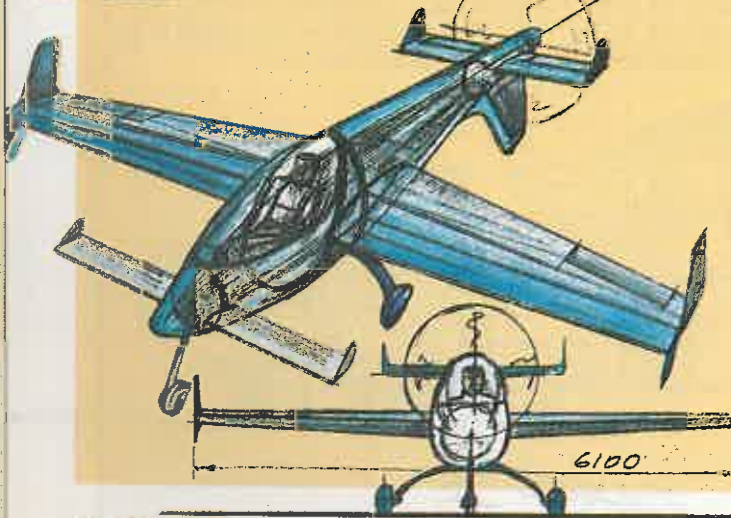
FORMULA 1

M O N O P L A Z A A L A D O

SÓLO con un agudo ejercicio de la imaginación se puede rendir tributo a la tecnología de F-1, aplicada a una avioneta, que al mismo tiempo rememora aquel singular proyecto que fue el ala volante. Evidentemente la pequeña superficie de una avioneta no permite aplicar el mismo concepto, pero sí inspirarse en él. Junto a eso, Scalabróni intenta en este ejercicio introducir soluciones aerodinámicas de F-1, que figuran en la parte frontal de la avioneta, así como en los dos timones incorporados en las alas. El conjunto de todo esto está enfocado también a concebir una avioneta para una o dos personas, cuyo manejo sea fácil y permita por medio de una nueva aerodiná-



2400 (mm) x 2800 (mm) 280
 POWER = 45 (HP)
 ROTACION = 2.58/1
 PERÍMETRO ALAS = 2800 (mm)
 GAMA DE VUELO = 1000 (HP)
 POWER RESERVA = 17.30 (HP)
 EXTERIOR WEIGHT = 100 (kg)
 WEIGHT DATA
 1 PERSONA = 200 (kg)
 TWA (kg) = 90 (kg)
 BALANCE = 55 (kg)
 WWT = 395 (kg)
 GAMA VELOCIDAD
 W = 391 = 394 (km/h)
 W = 1000 (km/h)
 MAX SPEED (km/h)



mica resolver los problemas característicos de esta clase de aviones ligeros. Como se ha dicho en un principio, las ideas expresadas en los dibujos, evidencian el afán creativo de Enrique Scalabróni que busca, sin cesar, nuevos horizontes más allá de la Fórmula 1, actual límite de la máxima tecnología aplicada a la utilidad.

C O M O E L V I E N T O

AUNQUE la motonáutica no forme parte del quehacer de Scalabróni, su instinto creativo le ha empujado al contacto con el mundo del agua y de la velocidad. Sin alejarse de su cultura de F-1, ha perfilado un yate con veintidós metros de eslora con capacidad para seis personas. La idea se basa en encontrar el más equilibrado compromiso entre aerodinámica e hidrodinámica en función de eliminar al máximo las turbulencias. La estructura del yate debía estar construida en fibra de carbono, así como los componentes expuestos a gran esfuerzo torsional. Todo el resto se resolvería con la tradicional fibra de vidrio.

paces de asegurar la protección al máximo nivel, sin por eso alterar el reparto de pesos. Y por último, el contacto con el exterior es total, tanto en la parte de mando como en la zona habitable, ya que unas grandes ventanas -desde el suelo hasta el techo- permiten la visión más total.

La motorización del yate debería estar basada en dos propulsores de mil caballos, cuyas prestaciones combinadas con la ligereza de la parte superior construida en fibra de carbono y en consecuencia un reparto de pesos ideal, proporcionaría un confort de marcha y de habitabilidad singulares.



MOTOR YACHT STUDY:

By: E. Scalabróni '92

LENGTH O.A. ≈ 21 (m)
 LENGTH W.L. ≈ 17.8 (m)
 BEAM ≈ 5.00 (m)
 DRAFT ≈ 1.25 (m)
 POWER = 2 x 1000 (HP) EACH

M A S A L L A D E L G R A N T U R I S M O

En este estudio enfocado a resolver problemas endémicos de los coches que participan en el campeonato de Gran Turismo, Scalabróni ha cambiado el planteamiento aerodinámico, en el cual la deflexión del aire se canaliza hacia los laterales de las aletas, en lugar que por la parte superior de la carrocería. Para ello, ha contemplado cortar el morro del coche e incorporar una especie de alerón separado del resto en los laterales. Al mismo tiempo, las ruedas estarían incorporadas en la carrocería. Todo ello, debería estar construido en materiales compósitos, fibra de carbono y kevlar con nido de abeja de aluminio.



GT. STUDY:

By: E. Scalabróni '92

WHEELBASE = 2,500 (m)
 MAX. WIDTH = 1,900 (m)
 MAX. HEIGHT = 1,080 (m)
 POWER = 600 (HP)



Los probamos todos



Los grandes, los pequeños,
los rápidos, los utilitarios,
los deportivos...
los probamos todos
para que los tengas reunidos
en tu
Catálogo de Motor 16.

Ya a la venta

CATALOGO
Motor 16



Conduce con ventaja

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?

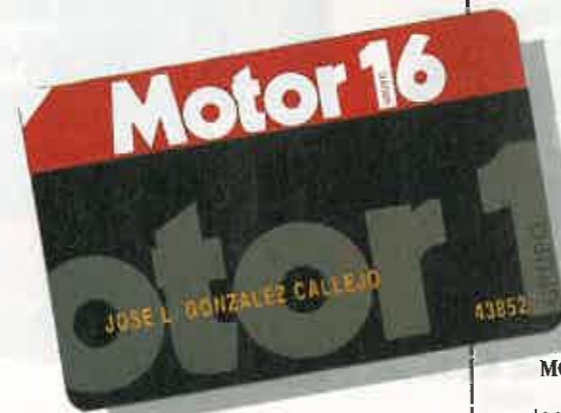
Esa Tarjeta es la de MOTOR 16. Una Tarjeta que te permite acceder a un gran número de ventajas exclusivas relacionadas con el mundo del motor, y que ahora puedes conseguir muy fácilmente porque... ¡ES GRATIS!

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	1er Apellido	
2º 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.

4T1 T45



Las Ofertas de NOVIEMBRE 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.



CLASICOS EN MINIATURA

Twin Cam ofrece estas dos miniaturas de la firma Burago de los modelos Mercedes Benz 500 H Roadster (1936) y Mercedes Benz 300 SL (1954) ● Escala 1:18. ● Realizados en metal con interiores de plástico. ● Puertas y maleteros abatibles.

Precio: 2.390 ptas/ unidad. MTC: 0078.



MULTI-RAK

Porta-todo de múltiple adaptación. ● Novedoso artículo compuesto por cuatro ventosas y dos correas. ● Acoplable a cualquier parte del coche: techo, capó, puertas. ● Se aplica en cinco minutos sin herramientas. ● Una vez utilizado se guarda en una pequeña bolsa.

Precio: 10.900 ptas. MTC: 0079.

DICCIONARIO DEL AUTOMOVIL

Diccionario general con definiciones de más de 5.000 vocablos de la terminología del automóvil, ordenados alfabéticamente. ● Repertorio de marcas: más de 4.000 biografías de marcas y modelos de ayer y hoy. ● Ilustrado con más de 1.200 dibujos y fotografías. ● Formato 17x24 cm. ● Encuadernación en símil tela. ● De ediciones CEAC.

Precio: 4.050 pts. MTC: 0080.



COMO REPARAR AVERIAS EN RUTA

Este libro plantea la problemática de las reparaciones de emergencia. ● También ofrece una práctica «Guía de Averías» para hallar la solución acertada como: ● Qué hay que hacer en caso de avería. ● Dificultades de puesta en marcha. ● El motor se congela o sobrecalienta ● Problemas con los fusibles. ● Problemas de las correas ● Motor diesel. ● Amplio análisis de averías. ● Ediciones CEAC.

Precio: 1.035 Pts. MTC: 0076.



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 AX, Citroën ZX, Opel Astra, Renault Clio y Volkswagen Golf III.

Precio: 39.950 ptas. MTC: 0074.



ANTI ROBO «NIGHT-STICK»

Innovador sistema de bloqueo del volante con alarma de gran potencia y luz de emergencia. ● Con sensores para detectar cualquier movimiento en el interior. ● Sin instalación previa. ● Válido para cualquier modelo. ● Barra de acero con doble capa anticorte.

Precio: 24.900 Pts. MTC 0077.

A LA NIEVE CON «THULE»

Utilice sólo la mitad del techo para transportar sus esquís. ● Thule le conduce hasta la cima con estos porta esquís diagonales en los que no hay riesgo de que las fijaciones golpeen el techo o choquen unas con otras. ● Con capacidad hasta seis pares. ● Todos ellos con cierre de seguridad. ● Fácil instalación.

Precio: 21.410 Pts. MTC: 0075.





Toyota Lexus LS 400

9.650.000 Pts

PRECIO: 6/10
Este coche aporta una tecnología y un lujo realmente sobresaliente. Su calidad y elevada potencia le han hecho conocer un enorme éxito en el mercado, enfrentándose de tú a tú con los más prestigiosos europeos.

MECANICA: 8/10
Su motor de cuatro litros es una auténtica maravilla en cuanto a respuesta y suavidad. Son ocho cilindros en V a 90 grados con un par motor muy elevado y una caja automática bastante eficaz.

COMPORTAMIENTO: 7/10
Este gran coche, de casi cinco metros de largo y 1,80 de ancho, transmite su gran potencia a las ruedas posteriores. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas y, en opción, se dispone de suspensión neumática de regulación electrónica. Por supuesto, la enorme potencia del Lexus es controlada por un mecanismo antipatinamiento.

FICHA TECNICA MOTOR
8 cilindros en V de 3.969 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 253 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 36 mkg a 4.400 rpm.
Peso: 1.690 kg.
Capacidad del maletero: 455 litros
Longitud total: 4,995 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 240 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 14,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,4 l/100 km.
Consumo medio: 12,2 l/100 km.
Autonomía: 646 km.

NOTA MEDIA 7



Jaguar XJR 4.0

9.950.000 Pts

PRECIO: 5/10
Dado su carácter exclusivo y su nivel de equipamiento, el precio de este Jaguar puede considerarse normal por mucho que la cifra asuste a los menos adinerados. Está bien situado frente a sus competidores.

MECANICA: 8/10
El motor de seis cilindros en línea y 251 caballos es de lo mejor en el aspecto mecánico. Es enérgico y potente y funciona bien a todo régimen. El cambio es rápido aunque de largos recorridos.

COMPORTAMIENTO: 7/10
El que se compra un Jaguar busca desde luego comodidad, y no cabe duda que la va a encontrar. A pesar de que la mano de Jaguar Sport se nota en el comportamiento, el XJR sigue siendo confortable pero tiene mucho más aplomo. Los frenos son potentes; sin embargo, y dado el peso del coche, muestran fatiga cuando se les exige más de lo normal.

FICHA TECNICA MOTOR
6 cilindros de 3.980 cc.
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.
Potencia: 251 caballos a 5.150 rpm.
Par máximo: 38,4 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.825 kg.
Capacidad del maletero: 322 litros
Longitud total: 4,988 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,4 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 37,2 s.
Velocidad máxima: 227,5 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 14,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,2 l/100 km.
Consumo medio: 12,7 l/100 km.
Autonomía: 640 km.

NOTA MEDIA 6,7



Daimler 4.0 Aut.

10.069.000 Pts

PRECIO: 4/10
Es la respuesta inglesa a las grandes berlinas de representación fabricadas por los constructores alemanes. Al igual que éstas, se caracteriza por la aportación de lujo y sofisticación entre los elementos de su equipo, que se hace extensible al precio.

MECANICA: 7/10
Este moderno motor está construido con materiales de aleación ligera, cubica cuatro litros, incorpora seis cilindros y culata de nada menos que 24 válvulas.

COMPORTAMIENTO: 6/10
Las suspensiones, que son independientes en las cuatro ruedas, están enfocadas más hacia la comodidad. La amortiguación, de reacción suave, hace que el paso del coche por encima de cualquier irregularidad del asfalto apenas repercuta en su interior, donde los viajeros van cómodamente. Pero esto tiene su lado adverso en carreteras viradas.

FICHA TECNICA MOTOR
6 cilindros en línea de 3.890 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 226 caballos a 4.750 rpm.
Par máximo: 38,4 mkg a 3.650 rpm.
Peso: 1.800 kg.
Capacidad del maletero: 350 litros
Longitud total: 4,990 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 29,8 s.
Velocidad máxima: 222 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 15,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km.
Consumo medio: 12,8 l/100 km.
Autonomía: 625 km.

NOTA MEDIA 5,6



Audi V8 3.6

10.120.000 pts

PRECIO: 5/10
Cuatro años han tardado los alemanes de Audi en preparar un gran motor para equipar su berlina de representación. El precio resulta algo caro pero incorpora técnica y toda clase de detalles en su equipamiento de serie.

MECANICA: 8/10
Como brillante y potente se puede definir la mecánica de este Audi. Construido en aluminio y aleación de silicio, destaca por ser compacto, ligero, duro, fiable y además silencioso.

COMPORTAMIENTO: 9/10
Los 250 caballos de potencia se reparten homogéneamente entre las cuatro ruedas. El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas hace que el Audi se mueva con seguridad por cualquier carretera y en todo tipo de condiciones atmosféricas. Los frenos, con cuatro discos ventilados y sistema antibloqueo de serie, son impresionantes.

FICHA TECNICA MOTOR
8 cilindros en V de 3.562 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 250 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 34,7 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.710 kg.
Capacidad del maletero: 570 litros
Longitud total: 4,861 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,8 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 29,8 s.
Velocidad máxima: 236 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 15,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,3 l/100 km.
Consumo medio: 13,3 l/100 km.
Autonomía: 500 km.

NOTA MEDIA 7,3



Mercedes 320 SE

10.375.000 pts

PRECIO: 4/10
La estrella de Mercedes no brilla sólo en el capó delantero del coche. Este modelo destaca por su carrocería de lujo, el equipo espectacular y sofisticado, el motor potente y fiable y, por supuesto, el precio.

MECANICA: 8/10
Este motor de seis cilindros y rendimiento equilibrado es ideal para grandes berlinas. Aunque la potencia que se declara, 231 caballos, es alta, las prestaciones no son de vértigo.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Los aires renovadores de la serie S no sólo han sentado bien a la línea del coche, estilizándolo a base de evitar angulosidades, sino que presenta uno de los habitáculos más seguros que actualmente se fabrican. El perfecto trabajo realizado en las suspensiones, hacen que este mastodonte se conduzca como si de una pluma se tratara.

FICHA TECNICA MOTOR
6 cilindros en línea de 3.199 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 231 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 31,6 mkg a 4.100 rpm.
Peso: 1.890 kg.
Capacidad del maletero: 530 litros
Longitud total: 5,113 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,7 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 28,0 s.
Velocidad máxima: 225 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 20,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,7 l/100 km.
Consumo medio: 14,9 l/100 km.
Autonomía: 671 km.

NOTA MEDIA 7,3



BMW 740 IL

10.657.000 pts

PRECIO: 3/10
Es uno de los grandes monstruos de la carretera. Todo en este coche es a lo grande: su precio, la potencia, el peso, el tamaño... Pero también aporta sofisticación en su equipamiento, tanto en el de serie como en el opcional.

MECANICA: 9/10
La cifra de 286 caballos de potencia habla por sí misma de lo que este motor es capaz de hacer. Ayudado por ocho cilindros y 32 válvulas, es todo un alarde de fuerza a cualquier régimen de utilización.

COMPORTAMIENTO: 7/10
El disponer de un coche de enorme potencia siempre es delicado cuando el día se presenta lluvioso. Lo aconsejable es equiparlo con mecanismos antipatinamiento para evitar sorpresas en forma de bandazos del eje trasero. Otra peculiaridad de este coche es la comercialización exclusiva con caja de cambios automática.

FICHA TECNICA MOTOR
8 cilindros en V de 3.982 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 286 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 40,8 mkg a 4.500 rpm.
Peso: 1.790 kg.
Capacidad del maletero: 435 litros
Longitud total: 4,910 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 28,2 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 25,9 s.
Velocidad máxima: 240 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 15,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,6 l/100 km.
Consumo medio: 13,2 l/100 km.
Autonomía: 631 km.

NOTA MEDIA 6,3



Jaguar Sovereign XJ12

10.719.000 pts

PRECIO: 6/10
Dado lo exclusivo de este vehículo, su precio resulta más ajustado que el resto de los coches ingleses de lujo. La belleza de las líneas Jaguar impresionan por su elegancia, característica de esta marca.

MECANICA: 7/10
El nuevo motor de 12 cilindros ha visto aumentada su cilindrada y, por lo tanto, su potencia. Lo más característico de él es un par a prueba de todo y un equilibrado excepcional.

COMPORTAMIENTO: 7/10
A diferencia de su primo el Daimler Double Six, el Jaguar XJ 12 no apuesta por el confort de forma predominante. A costa de ser un poco más duro en sus suspensiones, gana en firmeza y en aplomo a la hora de una utilización más deportiva. Por ello se comporta mejor en carreteras con zonas de curvas, donde resulta muy agradable de conducir.

FICHA TECNICA MOTOR
12 cilindros de 5.994 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 318 caballos a 5.400 rpm.
Par máximo: 47,2 mkg a 3.750 rpm.
Peso: 1.985 kg.
Capacidad del maletero: 430 litros
Longitud total: 5,120 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,9 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 32,1 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 21,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,0 l/100 km.
Consumo medio: 11,6 l/100 km.
Autonomía: 390 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mercedes 320 SEL

10.780.000 pts

PRECIO: 4/10
Este modelo de Mercedes deriva del 320 SE. La diferencia principal estriba en diez centímetros más de longitud para el SEL. Aparte de ofrecer más espacio, esta versión equipa algunos elementos de más de serie.

MECANICA: 8/10
Dispone de la misma base mecánica que el modelo 320 SE. Un gran motor, de funcionamiento extraordinariamente suave y con la suficiente potencia para mover esta berlina enorme.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Mercedes no sólo garantiza comodidad y espacio para sus ocupantes, sino que la seguridad es materia de estudio en todos sus coches. Dotado con unas suspensiones confortables y efectivas, que, sumadas a un excelente reparto de pesos y una suave dirección asistida, permiten mover el coche con dos dedos y desenvolverse con agilidad.

FICHA TECNICA MOTOR
6 cilindros en línea de 3.199 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 231 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 31,6 mkg a 4.100 rpm.
Peso: 1.900 kg.
Capacidad del maletero: 530 litros
Longitud total: 5,213 metros.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,7 s.
Recuperación 1.000 m desde 40 km/h en V: 28,0 s.
Velocidad máxima: 225 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 20,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,7 l/100 km.
Consumo medio: 14,9 l/100 km.
Autonomía: 671 km.

NOTA MEDIA 6,6



Audi V8 4.2

11.020.000 pts

PRECIO: 6/10

Con este coche uno se enfrenta a un dilema habitual. Once millones son muchos para invertir en un automóvil, sin embargo, cuando a cambio se consigue un Audi V-8 4.2, las cosas cambian. Su precio final supera al de sus rivales pero ofrece la tracción total y ellos no.

MECANICA: 9/10

Se trata de una berlina lujosa pero con temperamento. Su elasticidad y fuerza son impresionantes y se combinan a la perfección motor, cambio, dirección y frenos.

COMPORTAMIENTO: 9/10

La suspensión es más firme que en la versión 3.6, pero sigue teniendo el mismo confort como característica principal. Este modelo es más ágil por la variación de esquemas del tren delantero y por una dirección más adecuada por su mayor dureza. A esto hay que sumarle unos frenos superlativos. Sólo el peso le puede traicionar en algún caso.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 4.172 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 280 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 40,8 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.710 kg
Capacidad del maletero: 570 litros
Longitud total: 4.860 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 31,1 s.
Velocidad máxima: 252,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 22,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 12,2 l/100 km.
Consumo medio: 17,8 l/100 km.
Autonomía: 400 km.

NOTA MEDIA 8



BMW M5

11.385.000 pts

PRECIO: 6/10

La particular personalidad deportiva de este coche lo desmarca evidentemente de las otras berlinas. Se trata de un auténtico deportivo, con forma de coche «normal» y que ofrece unas prestaciones asombrosas.

MECANICA: 9/10

Motorsport tiene una especialidad clara... y son los motores. No es por nada, pero del M5 se ha llegado a decir que es la mejor berlina del mundo, y para los conductores más deportivos lo es.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La potencia del M5 ha obligado al departamento de preparaciones de la BMW a echar el resto en la necesaria mejora del apartado comportamiento. El refuerzo del chasis, el adecuamiento de las excelentes suspensiones y las generosas medidas de las ruedas están a la altura de un coche de carreras, pero enormemente confortable.

FICHA TECNICA MOTOR

6 cilindros de 3.795 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 340 caballos a 6.900 rpm.
Par máximo: 40,8 mkg a 4.750 rpm.
Peso: 1.719 kg
Capacidad del maletero: 460 litros
Longitud total: 4.720 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 25,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 29,6 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 14,0 l/100 km.
Consumo medio: 9,4 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

NOTA MEDIA 7,6



BMW 750i

11.597.000 pts

PRECIO: 5/10

Un aprobado porque a pesar del cuero, el climatizador, los asientos eléctricos, la alarma y un sinfín de accesorios de lujo, junto con los 12 cilindros, los 300 caballos y los sofisticados elementos electrónicos de control, 12 millones son muchos millones para este coche.

MECANICA: 8/10

El V-12 de BMW sigue siendo un prodigio de suavidad y fuerza. Hay que pensar que se trata de una potencia de 300 caballos para casi dos toneladas de peso.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Con cinco metros de longitud y cerca de dos toneladas de peso, no se puede hablar de un vehículo tan ágil como un deportivo. Dentro de lo malo, BMW siempre se ha caracterizado por poner a disposición del conductor todos los sistemas necesarios para prevenir situaciones engorrosas. El 750i es un vehículo muy confortable, a pesar de que su sonoridad es bastante elevada.

FICHA TECNICA MOTOR

12 cilindros de 4.988 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 300 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo: 45,9 mkg a 4.100 rpm.
Peso: 1.800 kg
Capacidad del maletero: 500 litros
Longitud total: 4.910 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 28,1 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 18,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,4 l/100 km.
Consumo medio: 15,2 l/100 km.
Autonomía: 625 km.

NOTA MEDIA 7



Daimler DD6 Aut.

11.781.000 pts

PRECIO: 6/10

Con la remodelación que recibieron a principios de año, en la que se incluían nuevas motorizaciones, acabados y equipamiento, el Jaguar más lujoso, el Daimler Double Six, se ha puesto al día y ahora, no cabe duda, es mucho más competitivo.

MECANICA: 8/10

Los nuevos motores de 12 cilindros con mayor cilindrada y caballos han dado vida al Daimler, que es ahora más utilizable y fácil de conducir.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Después de los cambios realizados en su chasis, el Daimler mantiene su excelente comodidad, unas características de suavidad y confort que en el Jaguar se pierden un poco en beneficio de una mayor dureza para un temperamento más deportivo. El cambio automático, de nueva factura y cuatro marchas, facilita enormemente la conducción.

FICHA TECNICA MOTOR

12 cilindros de 5.994 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 318 caballos a 5.400 rpm.
Par máximo: 47,2 mkg a 3.750 rpm.
Peso: 1.985 kg
Capacidad del maletero: 430 litros
Longitud total: 4.988 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 21,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,0 l/100 km.
Consumo medio: 17,6 l/100 km.
Autonomía: 440 km.

NOTA MEDIA 7



Mercedes 420 SE

12.295.000 pts

PRECIO: 5/10

Si hay que valorar el precio de este «tanque» por su poderosa presencia, su impecable y lujoso acabado y su valor residual, la nota sería, sin duda, más alta. Sin embargo, hay que considerar otros muchos apartados.

MECANICA: 7/10

Ocho cilindros en V y 279 caballos son suficientes para mover este pesado Mercedes con la suficiente agilidad. La caja automática de cuatro relaciones funciona a la perfección.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El sano comportamiento, común a todos los Mercedes, se repite en este modelo. Con la nueva suspensión delantera, el 420 SE reacciona en un tipo de conducción deportiva, sin apenas inclinaciones de la carrocería, como si fuese sobre raíles. Su peso no obstaculiza para que ofrezca una agilidad impensable en un vehículo de estas características.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 4.196 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 279 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo: 40,8 mkg a 3.900 rpm.
Peso: 1.990 kg
Capacidad del maletero: 525 litros
Longitud total: 5.115 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 245 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,7 l/100 km.
Consumo medio: 13,7 l/100 km.
Autonomía: 680 km.

NOTA MEDIA 6,3



BMW 750 IL

12.743.000 pts

PRECIO: 5/10

El modelo más grande de BMW incorpora un lujosísimo equipamiento, una tecnología mecánica de gran altura y una impresionante carrocería de cinco metros de longitud, pero el precio que hay que pagar por todo esto sigue siendo un lujo sólo reservado para unos pocos.

MECANICA: 8/10

Al excelente motor V12 de 300 caballos de potencia hay que unir los efectivos sistemas antipatinamiento de la tracción y los frenos, el control automático de la caja de cambios y del nivel del eje trasero, la dirección con asistencia variable, etcétera.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Resulta sorprendente ver cómo un coche de estas dimensiones se puede agarrar tan bien al asfalto. Las suspensiones permiten disfrutar a la perfección de una estabilidad y de un confort dignos de todo tipo de elogios.

FICHA TECNICA MOTOR

12 cilindros de 4.988 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 300 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo: 45,9 mkg a 4.100 rpm.
Peso: 1.800 kg
Capacidad del maletero: 500 litros
Longitud total: 4.910 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 28,1 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 18,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,4 l/100 km.
Consumo medio: 15,2 l/100 km.
Autonomía: 625 km.

NOTA MEDIA 7



Mercedes 420 SEL

12.790.000 pts

PRECIO: 5/10

Este modelo no iba a ser una excepción dentro de la marca de la estrella y obliga al comprador a pagar un alto precio en su adquisición, aunque cuenta con un equipamiento de lujo y una potente mecánica de 8 cilindros en V.

MECANICA: 7/10

Los motores de Mercedes se han ganado a pulso una buena fama de robustez y excelente rendimiento. El V8 del 420 SEL no es una excepción y funciona con mucha suavidad y precisión.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Aunque la estabilidad de este coche es digna de todo elogio, su principal virtud reside en un confort de marcha sobresaliente. Las suspensiones no dejan sentir las irregularidades del terreno y permiten circular a un ritmo elevado sin que el coche pierda la compostura. Frenos, dirección y cambio están a la altura de las circunstancias.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 4.196 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 279 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo: 40,8 mkg a 3.900 rpm.
Peso: 1.990 kg
Capacidad del maletero: 525 litros
Longitud total: 5.115 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 245 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,7 l/100 km.
Consumo medio: 13,7 l/100 km.
Autonomía: 680 km.

NOTA MEDIA 6,3



Mercedes 500 SE

13.115.000 pts

PRECIO: 6/10

Ésta es, quizá, la versión de toda la Clase S de Mercedes con la relación precio/equipamiento más equilibrada. Tiene un moderno motor V8, un equipamiento muy completo y una calidad de terminación excelente. A pesar de todo lo dicho, su precio continúa siendo muy elevado.

MECANICA: 9/10

El Mercedes 500 SE disfruta de las excelencias de un motor V8 con una potencia de 320 caballos. Además tiene un sistema ABS de última generación, un cambio automático de gestión electrónica, etcétera.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Una vez más, el elemento más característico en este vehículo es el grado de confort del que hace gala, con unas suspensiones sobresalientes que filtran todas las irregularidades del terreno y, además, permiten un nivel de estabilidad elevado.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 4.973 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 320 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 47,9 mkg a 3.900 rpm.
Peso: 2.000 kg
Capacidad del maletero: 520 litros
Longitud total: 5,113 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 17,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,9 l/100 km.
Consumo medio: 14,7 l/100 km.
Autonomía: 630 km.

NOTA MEDIA 7,6



Mercedes 500 SEL

13.770.000 pts

PRECIO: 6/10

El porte de este coche exige pagar un precio elevado. Por supuesto, la tecnología es del más alto nivel y a un sofisticado motor V8 se une un completo equipamiento de serie, que deja en opción otros elementos como la tapicería de cuero, el sistema antipatinamiento de la tracción, el sistema automático de la dureza de las suspensiones, etcétera.

MECANICA: 9/10

El moderno motor V8 de 5,0 litros y 32 válvulas dispone de todos los avances técnicos y desarrolla 320 caballos de potencia. Suspensiones, frenos con ABS, dirección con asistencia variable y demás elementos mecánicos están al máximo nivel.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Para tratarse de un coche que pesa más de dos toneladas, el comportamiento es impecable, haciendo especial hincapié en el confort de las suspensiones.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros en V de 4.973 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 320 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 47,9 mkg a 3.900 rpm.
Peso: 2.010 kg
Capacidad del maletero: 520 litros
Longitud total: 5,215 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 17,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,9 l/100 km.
Consumo medio: 14,7 l/100 km.
Autonomía: 630 km.

NOTA MEDIA 7,6



Mercedes 500 E

14.509.000 pts

PRECIO: 3/10

El Mercedes 500 E es un modelo fabricado bajo pedido en las instalaciones de Porsche en Zuffenhausen. Es, por lo tanto, un coche bastante exclusivo que se hace pagar caro, aunque cuenta con una mecánica imponente y un equipamiento que incluye de todo.

MECANICA: 9/10

Este exclusivo Mercedes disfruta también del motor V8 de 320 caballos. Eficaces sistemas antipatinamiento de los frenos y de la tracción, unas suspensiones mejoradas y un cambio automático de última generación electrónica completan un cuadro técnico impresionante.

COMPORTAMIENTO: 9/10

La estabilidad del 500 E es sobresaliente en cualquier condición. No se puede catalogar de superdeportivo, pero tiene el nivel de adherencia muy alto y es casi imposible encontrar el límite. Además, ofrece un gran confort.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros en V de 4.973 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 320 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 47,9 mkg a 3.900 rpm.
Peso: 1.700 kg
Capacidad del maletero: 465 litros
Longitud total: 4,740 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,4 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 25,2 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,8 l/100 km.
Consumo medio: 15,0 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 7



Bentley Brooklands

17.990.400 pts

PRECIO: 4/10

Es el modelo más «asequible» de la marca británica. Disfruta de una carrocería de grandes dimensiones y de todo el lujo imaginable hasta por el más soñador, sin olvidar un cuidado acabado, realizado de forma artesanal, pero el precio sigue siendo muy elevado.

MECANICA: 7/10

El Brooklands recurre al incansable motor de 6,7 litros que Rolls Royce y Bentley utilizan desde hace mucho tiempo. Mejoras en la inyección y en la gestión electrónica han ido adaptando esta mecánica a las exigencias de estos tiempos que corren.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Viajar en uno de estos coches es un auténtico placer terrenal para cualquier persona. El grado de confort no tiene límite y el silencio de marcha es impresionante. La estabilidad es también muy elevada, aunque el exceso de peso establece límites.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros en V de 6.750 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 225 caballos a 4.300 rpm.
Par máximo: 46 mkg a 1.600 rpm.
Peso: 2.320 kg
Capacidad del maletero: 550 litros
Longitud total: 5,268 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en III: 30,8 s.
Velocidad máxima: 203,2 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 21,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 14,5 l/100 km.
Consumo medio: 18,0 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 6,3



Mercedes 600 SE

19.610.000 pts

PRECIO: 3/10

El Mercedes 600 es el buque insignia de la marca alemana y, por ello, puede presumir de incorporar toda la vanguardia tecnológica que posee Mercedes y el equipamiento más sofisticado, pero sigue siendo un coche con un precio exiguo.

MECANICA: 9/10

Un motor V12 de 6,0 litros con una potencia de 394 caballos hablan por sí solos del nivel mecánico de este modelo. Sistemas antipatinamiento de todo tipo, dirección con asistencia variable y una caja de cambios automática de gestión electrónica configuran un equipamiento técnico prácticamente insuperable.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El confort interior es el elemento más destacable de este coche. La estabilidad es también muy elevada y las suspensiones aguantan con eficacia las dos toneladas de peso del 600 SE.

FICHA TECNICA MOTOR

12 cilindros en V de 5.987 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 394 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo: 58,1 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 2.180 kg
Capacidad del maletero: 525 litros
Longitud total: 5,115 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 25,1 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 19,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,9 l/100 km.
Consumo medio: 16,5 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mercedes 600 SEL

20.375.000 pts

PRECIO: 3/10

Los centímetros de diferencia en sus dimensiones respecto al SE no justifican el casi un millón de diferencia, sobre un precio ya de por sí abultado. La enorme calidad y la sofisticada mecánica se pagan muy caro.

MECANICA: 9/10

El poderío de Mercedes en este sentido queda bien patente con este impresionante motor de respuesta supersuave, su excelente caja automática y el elevado rendimiento.

COMPORTAMIENTO: 8/10

No plantea el más mínimo problema de precisión en carretera, siendo muy fácil de conducir. Sus frenos son infatigables y la suspensión obtiene un equilibrio perfecto entre confort y seguridad. Tan sólo en calles estrechas sus grandes dimensiones se hacen patentes al maniobrar y hay que acostumbrarse a calcular bien las distancias.

FICHA TECNICA MOTOR

12 cilindros de 5.987 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 408 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo: 59,1 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 2.190 kg
Capacidad del maletero: 100 litros
Longitud total: 5,213 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 25,1 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 19,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 13,9 l/100 km.
Consumo medio: 16,5 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 6,6



Rolls Royce Silver Spirit II

22.950.400 pts

PRECIO: 4/10

Es el modelo más accesible de Rolls Royce, pero no por ello resulta menos caro. La marca alada supone un monumento rodante a los mejores valores británicos y así se justifica la política de precios de la marca.

MECANICA: 7/10

Este motor de ocho cilindros en V a 90 grados es el mismo que monta el Bentley Mulsanne y es un prodigio de suavidad de respuesta y equilibrado ideal para rodar de forma placida y confortable.

COMPORTAMIENTO: 5/10

Sorprende, al conocer su elevado peso, la facilidad con que puede conducirse. La dirección resulta suave, pero sensible y precisa, y el coche aborda las curvas de todo tipo con aplomo, consiguiéndose unos buenos márgenes de seguridad. El límite vendrá dado por las dimensiones del coche y por unas suspensiones demasiado blandas.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 6.750 cc.
Alimentación: inyección electrónica.
Potencia: 225 caballos a 4.300 rpm.
Par máximo: 46 mkg a 1.600 rpm.
Peso: 2.320 kg
Capacidad del maletero: 425 litros
Longitud total: 5,270 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en III: 30,8 s.
Velocidad máxima: 203,2 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 21,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 14,5 l/100 km.
Consumo medio: 18,0 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 6,3



Bentley Turbo R

25.734.400 pts

PRECIO: 3/10

Este modelo inglés resulta evidentemente caro. Gran parte de su precio se debe a la fama y a la exclusividad de esta marca artesana, que produce con un gran conservadurismo y va dirigida casi exclusivamente a personalidades.

MECANICA: 6/10

El ocho cilindros turbocomprimido se ha quedado desfasado respecto a otras mecánicas mucho más modernas. En cuanto a gestión, mantenimiento y consumo está en desventaja.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Con un chasis de rigidez correcta y unas suspensiones firmes que no producen molestos balanceos de la caja, tampoco puede hablarse de un sobresaliente en este aspecto. La última tecnología, asistida por ordenador, ha podido con la mejor mecánica clásica y esto se nota cuando se compara el Bentley con otras berlinas de última generación.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 6.750 cc.
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.
Potencia: 320 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 67 mkg a 2.250 rpm.
Peso: 2.410 kg
Capacidad del maletero: 350 litros
Longitud total: 5,270 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 15,7 s.
Velocidad máxima: 221,1 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 23,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 12,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 15,3 l/100 km.
Consumo medio: 19,3 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 5,3



Rolls Royce Silver Spur II

26.425.600 pts

PRECIO: 3/10

Sucesor del Silver Wraith II, fue presentado en el 80 y modificado en el 89. Poseedor de una base similar a la del Silver Spirit II, cuesta, sin embargo, mucho más, siendo el más caro de la presente selección.

MECANICA: 7/10

Lo dicho anteriormente para el Silver Spirit II vale también en este caso. Las mayores dimensiones del Silver Spur II no suponen un incremento importante del peso y, por lo tanto, no restan en absoluto las prestaciones.

COMPORTAMIENTO: 5/10

En los Rolls Royce lo más importante son los pasajeros, que reciben un confort inigualable, y esta versión alargada no es una excepción. Las suspensiones encuentran su límite incluso antes que en el chasis corto y en esto los Rolls quedan en desventaja frente a sus primos Bentley, algo más firmes de comportamiento en curva.

FICHA TECNICA MOTOR

8 cilindros de 6.750 cc.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 225 caballos a 4.200 rpm.
Par máximo: 46 mkg a 1.600 rpm.
Peso: 2.880 kg
Capacidad del maletero: 550 litros
Longitud total: 3,060 metros.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en III: 31,3 s.
Velocidad máxima: 202,6 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 21,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 11,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 14,5 l/100 km.
Consumo medio: 18,0 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 5



COMPRAR Y VENDER



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

CORRADO G 60 Negro, impecable, techo y cinturones eléctricos, radio, 30.000 kms. 2.600.000. Tel: (91) 564 55 56.

RENAULT 21 TXE, año 87 M- HL, azul, aire, cierre, eleva-

nas, llantas, radio. 700.000 ptas Tel: (91) 564 55 56.

BMW 750, M-MT, cuero, techo, climatizador, alarma, verde metalizado. 4.300.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

*FINANCIACION VW CREDIT
*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

OCASION

JAGUAR XJ6, 3.2, M-MN

VEHICULO DE DIRECTIVO. COMPLETAMENTE NUEVO.

40.000 KMS.
4.150.000 PTAS
Sr. Corbalán.
TEL: (91) 5 64 57 82

PARTICULAR
LANCIA FERRARI 8.32
AÑO 90.
IMPECABLE, TODOS LOS EXTRAS,
PIONEER 100W.
40.000 KMS.
TEL: (91) 725 22 07

PARTICULAR VENDE
BMW 745
perfecto estado,
precio interesante,
Tel: 715 13 30

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

COLECCIONISTA VENDE CLASICOS DEPORTIVOS.

- Porsche 912 modelo Karman. Año 1966. 60.000 kms. Premio Club Porsche por su estado original.
- Alfa Romeo Duetto. Año 1967. Rojo. Motor. Pintura y tapizado nuevo.
- Alfa Romeo GT 2000 Bertone. Año 1972. Azul marino. tapicería roja. Rección reconstruido.
- Triumph TR-7. Año 1972. Motor. Pintura y tapizado nuevo.
- Porsche 911 SC 2.7. Atoda prueba. Motor 15000 Kms, pintura gris metalizada.

Información: ROBRIAUTO, S.A. Agencia Oficial Mercedes-Benz. Orense, 30. Tel.: 5 55 89 97-5 55 86 47

¡ANUNCIARSE HOY!

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

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



ALFA ROMEO 75
1.6, año 88, M-LL, blanco, aire acondicionado, 48.000 kms., 600.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

CHEROKEE 4.0 LTD, verde, año 91, M-

LW, 35.000 kms., enganche para remolque, compact disc, 2.600.000 ptas. Teléfono: (91) 564 55 56.

VOLVO Master 740, burdeos, M-LN, 30.000 kms. Tel: (91) 564 55 56.

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

CITROEN BX 16 TGS

M-KK. 60.000 KM. A/A. 750.000 PTAS. FINANCIABLES. ADMITO CAMBIO. JOSE MANUEL. 532 92 16. HORAS COMERCIO.

MOTOS

Minimotos

JOYAS SALVAJES



Montarse uno su propio equipo de Gran Premio por poco más del precio de un ciclomotor es posible. No hay que reducir costos, tan sólo el tamaño del material, algo que auténticos joyeros de la mecánica han hecho posible.

Los últimos motores llegados a España, procedentes de los mejores fabricantes italianos, son monocilíndricos de 40 centímetros cúbicos, con refrigeración líquida o por aire y disponen de una transmisión monomarcha. La potencia desarrollada por el pequeño cilindro tratado al Nikasil y el minúsculo cigüeñal que gira a 14.000 revoluciones por minuto, se transmite a través de un embrague centrífugo. Jugando con el espesor de los forros en éste y los desarrollos entre piñón y corona, el «jefe de mecánicos» del equipo puede adecuar la respuesta de la máquina a los distintos circuitos del campeonato.

Cuidados escapes con sus brillantes «petacas» de carreras y el inconfundible olor del «Racing Oil» quemado

ABRIR GAS SIN PELIGRO
A diferencia de sus hermanas mayores, en las minimotos se puede dar rienda suelta a las fogosidades deportivas. Las caídas no pasan de ser un pequeño revolcón sin consecuencias



ESPORÁDICAMENTE han surgido modelos reducidos de motos, unas veces minúsculos ciclomotores, otras, juguetes destinados a los más jóvenes (y mimados) aficionados. La actual fiebre de la minimoto nada tiene que ver con estos precedentes. De reciente introducción en España, en menos de tres años ya han conseguido poblar los hogares más moteros con unos 2.000 ejemplares vendidos.

Muchos compradores no pasan de exhibirlas en un lugar destacado de su librería. Otros, sin embargo, la han convertido en el centro de su ocio, creando una nueva, apasionante y económica forma de ver el motociclismo. Como capricho decorativo, las minimotos pueden resultar caras pues cuestan entre las 150.000 y las 250.000 pesetas. Pero si se contemplan como lo que son, auténticas motos con todos sus órganos mecánicos perfecta-

OBJETO DE DESEO
De lejos parece un atractivo juguete, de cerca no lo es. Se trata de una auténtica moto de dimensiones iliputlenses.



mente realizados, sorprende pensar que resultan equiparables, en cuanto al precio de compra, a un coche a escala dirigido por radiocontrol.

Otro factor sobresaliente de la breve historia de las minimotos es su fulgurante evolución. De un año a esta parte, las primeras soluciones técnicas que se adoptaron circunstancialmente han dado paso a un auténtico desarrollo que, en algún caso ha supuesto en Italia una inversión de hasta 80 millones de pesetas. Así, se ha pasado de una mecánica «tomada prestada» de las motosierras agrícolas a unos motores diseñados y perfeccionados para dotar a la moto de potencias de unos 7,5 caballos. Teniendo en cuenta que las minimotos pesan alrededor de los 20 kilos, ello da una relación peso/potencia de 2,6 kilos por caballo, suficientes para impulsar a un adulto a velocidades de hasta 100 kilómetros por hora.



do hacen el resto para imbuir a los sorprendidos espectadores en un auténtico Continental Circus en miniatura.

La evolución en pista de los mejores pilotos resulta sobrecogedora. Las apuradas de frenada (utilizando las dos manetas) son impresionantes, ruedan tan juntos que el líder casi siente el aliento de sus rivales en el cogote, y las tumbadas arrastrando la rodilla, la pierna, el pie e incluso en ocasiones algo más no se ven ni en «el 500».

Aunque el Jarama parecía un tanto desproporcionado para este reportaje, los pilotos del Fénix Autos-Moto Per Tutti Team sacan a cualquiera del error de apreciación. Ver como levantaban rueda en la rampa Pegaso o negociaban Le Mans sin cortar gas rompe los esquemas establecidos, al verles salir a boxes con la moto debajo del brazo. Aunque en la prueba no se dispuso del

equipo de telemetría de HRC, los pilotos estaban convencidos de pasar el último codo de Le Mans más rápido que las 500 de Gran Premio. Ante cualquier escepticismo, hicieron notar por los datos telemétricos «de verdad» que las reinas de todas las categorías lo hacen a 60 kilómetros por hora en frenada, mientras que para ellos, la S supone casi una recta y la pasan a fondo. Resulta lógico y hacen rascarse la coronilla al más pintado pensando en ello.

Pero no hay que pensar sólo en el aspecto «racing» de las minimotos. Cualquiera puede llevarlas con un poco de elasticidad y quizás bajando algunos kilos sobrantes. Con casco y mono resistente no existe ninguna posibilidad de hacerse daño y hay toda una gama de modelos de diferentes potencias y precios. Cualquiera trocito asfaltado y unos conos

DAVID Y GOLIAT
Sorprende ver rodar sin complejos en el Jarama unas minimotos capaces de alcanzar los 100 km/h.



G.R.C. P.L. AIRE
CILINDRADA: 39,69 c.c. POTENCIA: 6,3 CV a 13 500 RPM
PESO: 20 kilogramos. PRECIO: 195.000 Pesetas. IMPORTADOR: Motovicio
C/ Canillas 42. 28002 - Madrid. Tlf. (91) 416 83 59.



VITORAZZI-NR
CILINDRADA: 39,7 c.c. POTENCIA: No declarada PESO: 18 kilogramos.
PRECIO: 213 495 Pesetas. IMPORTADOR: Motos Bieneve
C/ Gardenias, 5. 28029 - Madrid. Tlf. (91) 311 56 48



POLINI 910 DIRT ROAD
CILINDRADA: 39,69 c.c. POTENCIA: 6,5 CV a 13 000 RPM PESO: 20
Kilogramos. PRECIO: 179 500 + I.V.A. Pesetas. IMPORTADOR: Remoto S.A.
Calle Ramón y Cajal, 4. Fornés de la Selva. Gerona. Tlf. (972) 47 63 40



DM1M AGUA

CILINDRADA: 39,9 c.c.
POTENCIA: 7,5 CV a 14.000 RPM
PESO: 25 kilogramos
PRECIO: 214.956 Pesetas.
IMPORTADOR: Moto Per Tutti
Calle Ardemans, 27 y 57.
28028 - Madrid. Tlf. 355 23 37.

de plástico son suficientes para montarse un circuito a medida.

Para Tomás Puyol, pionero en España en la comercialización de estas motos «anti-crisis», el peligro radica en que las fábricas comiencen a realizar motos demasiado sofisticadas, que encarecerían demasiado un mercado que empieza a ser muy popular. En España las ventas ya han igualado a las de Italia, «inventora» del asunto, y existen dos campeonatos federados, uno en Cataluña y otro en Madrid, todo esto a la espera de crear durante la próxima temporada un auténtico campeonato nacional.

Mientras tanto, en Italia la locura ha llegado a su paroxismo. Ya se ven chasis de carbono, piezas de avional, compuestos diferentes de goma en los neumáticos, armarios de herramientas de Fórmula 1 en miniatura y hasta algún piloto punte-

OBRA DE UN ORFEBRE
La minuciosidad en la realización de este chasis dice todo de la fabricación de estas maravillas.



MUNDO EN MINIATURA
Los escapes, las fibras, los frenos y las llantas están especialmente diseñados a semejanza de las grandes.

ro llegando al circuito de competición al volante de su Ferrari.

En España, la situación es por ahora mucho más realista y afortunadamente para los aficionados los presupuestos se mantienen muy asequibles. Antonio García García, el único fabricante español, con su marca AGG ya está trabajando en una respuesta adecuada a esta invasión transalpina.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo



El gran dilema de Carlos Sainz

UNA HISTORIA INTERMINABLE

De auténtica convulsión puede calificarse el curso de las negociaciones que han mantenido durante esta semana Repsol y Carlos Sainz con los responsables de Subaru y Ford para definir el equipo del español para el año 94.

PUEDE que cuando estas líneas vean la luz, Carlos Sainz y Repsol hayan decidido su futuro para la próxima temporada. Ni MOTOR 16 ni quien firma estas líneas van a apostar por uno u por otro, sencillamente porque a la hora de cerrar estas páginas la firma del piloto es-

pañol no figura en ningún contrato. Lo que sí se puede afirmar es que, de nuevo, alguien lo está haciendo mal.

El año pasado cuando se reflejó la aparición de Castrol en los ambientes del Toyota Team Europe estuvo claro que Carlos Sainz y Repsol tendrían que cambiar de equipo. Por otros

cauces, no cercanos a los ambientes del piloto español, se conoció el inicio de su relación con Lancia, y se pidió a algunos medios colaboración para no entorpecer las negociaciones. A pesar de ello fue el propio Carlos Sainz el primero en destapar la olla frente a unos cuantos periodistas transalpinos. Sin embargo, tras el RAC Rally de Inglaterra todavía subsistía la duda entre la marca italiana y continuar con Toyota. Cinco días después llegó el acuerdo entre el Jolly Club y Repsol, no Carlos Sainz, y éste decidió aprovechar el medio más cercano para dar la noticia. Ello dejó al descubierto a algunos compañeros cercanos al madrileño que habían apostado por su antiguo equipo.

En enero, en una comida de presentación del equipo Lancia-Repsol, se abogó por no repetir el error. Este año todo fueron especulaciones más o menos acertadas, pero siempre



eso: especulaciones. Algo estaba claro, la falta de implicación de Lancia y Abarth en el desarrollo del Lancia HF Integrale, vencedor de los últimos seis campeonatos, significaba la no renovación de Carlos Sainz con el Jolly Club ante la falta de resultados. Volver a Toyota era una opción no deseada, factible en algún momento pero que acabó olvidándose al aparecer Subaru y Ford.

Prodrive, el equipo de David Richards, ex copiloto de Ari Vatanen, parecía cumplir todas las premisas. La falta de un marca de hidrocarburos en Subaru facilitaba la entrada de Repsol, el equipo había demostrado su competitividad con la victoria del joven Colin McRae en el rallye de Nueva Zelanda y las garantías técnicas eran de primer orden. A todo ello había que sumar la oferta de un programa completo para el piloto español. Único inconveniente: la existencia de

un patrocinador principal, la tabacquera 555 que impedía una presencia mayor de Repsol en el equipo.

«Quiero el mejor coche. Y ése es hoy en día, el Ford Escort Cosworth», adelantaba Carlos Sainz antes del Rallye de Nueva Zelanda a Motor 16. El rumor de un acuerdo amistoso con Ford empezó a fraguarse en el Rallye de Portugal. Dos meses más tarde, en Córcega, se pudo ver al piloto de Lancia hablando asiduamente con Colin Dobinson y John Wheeler, responsables deportivo y técnico de Ford Motorsport. ¿Inconvenientes? La presencia de Mobil con opción por un año más, incompatible con Repsol y los contratos de sus dos pilotos actuales, Delecour y Biasion.

Así las cosas, Carlos Sainz prefería Ford, pero sus exigencias parecían ser mejor aceptadas en Subaru. Todo eran negociaciones. Así hasta el Rallye de Sanremo donde personas cer-

canas a Delecour hicieron hincapié en la prensa gala inclinando la balanza hacia Ford. Algo que también surgió en la prensa española publicado por dos personas ausentes de la prueba italiana y presentes en Hong Kong junto a una persona implicada en las negociaciones de Repsol.

Sin embargo, esa noticia se deshizo tres días después al cesar las negociaciones con Ford, lo que decantaba la decisión de Carlos Sainz y el Jolly Club de usar neumáticos Pirelli en el Rallye Cataluña, rompiendo el contrato con Michelin, firma que equipó y equipará los Ford Escort Cosworth oficiales el año que viene. Justo cuando Subaru terminaba de anunciar su paso a Pirelli para 1994.

La balanza volvía inclinarse hacia Subaru. A pesar de todo ello una publicación semanal anunció la vuelta de Sainz a Ford, a falta de definir flecos del acuerdo definitivo. Ese mismo día alguien en Repsol adelantaba, por el contrario, un casi total acuerdo con Subaru. Un fichaje anunciado para el 29 de octubre por el periódico deportivo de mayor difusión y con menos énfasis por una importante cadena de radio y un periódico nacional.

Las negociaciones estaban estancadas con Ford debido al número de carreras a disputar por el piloto español, ante la falta de algún patrocinador con el que cubrir el presupuesto, pasaban a cobrar nuevos bríos. Tanto es así que los contactos personales entre Carlos Sainz y Marlboro-Suiza para renovar el patrocinio personal del piloto español en el caso de decidirse por Ford podrían pasar al equipo para completar el programa. Posiblemente por ello, la aparición de David Richards en Barcelona el jueves 28 se pospuso. El director de Prodrive decidía jugar fuerte entablándose conversaciones telefónicas con Carlos Sainz durante los entrenamientos y que a la hora de cerrar estas líneas han puesto el futuro del español en el aire, llenando páginas y más páginas. Sólo la posible utilización de los mismos para decantar las conversaciones hacía uno de los lados, es la explicación lógica y en la que, hay que entrar más. Sólo volver a subrayar que por segunda vez las negociaciones se han llevado por mal camino, creando tiranteces y discordias entre el piloto, sus allegados y la prensa. Lamentable.

Esteban Delgado

Carlos Sainz, probador de excepción

Fulvia, Stratos, 037 Rally y Delta. Cuatro nombres míticos protagonistas de innumerables triunfos en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Motor 16 ha logrado ahora ponerlos a disposición de Carlos Sainz, justo antes de su adiós a Lancia, para recoger las expertas e interesantes opiniones del campeón español.

Esteban Delgado
Enviado especial

EN el próximo Rallye Cataluña-Costa Brava Carlos Sainz y Lancia ponen punto final a una relación que, desgraciadamente, no ha dado los frutos esperados durante esta temporada. Para el madrileño, Campeón del Mundo de 1990 y 1992 se trata de un ciclo más en su vida deportiva, siempre a la bús-

queda del triunfo. Para Lancia, en cambio, representa un nuevo punto final a sus actividades en el campo de los rallyes desde que volviera a incorporarse en 1982 a esta faceta del deporte del automóvil.

Hablar de Lancia significa, incontestablemente, hablar de Rallyes, con mayúscula. No en vano la marca italiana se ha proclamado Campeona del Mundo en diez ocasiones: los años 1974, 75, 76, 83,

87, 88, 89, 90, 91 y 92, y ha obtenido un total de 74 victorias sobre 246 participaciones oficiales. Estas cifras hablan por sí solas y no dejan lugar a dudas sobre su peso específico dentro de la especialidad.

Motor 16 no quería dejar pasar la oportunidad de reunir a Carlos Sainz, el piloto que ha logrado vencer mayor número de pruebas distintas del Campeonato del Mundo de Rallyes, sólo le restan Sanremo



POKER DE LANCIA

PARA EL CAMPEON

y Australia en su curriculum, con los vehículos que han permitido a Lancia establecer tan valioso palmarés.

Este reportaje ha sido posible gracias a la amabilidad de un industrial genovés, coleccionista de los modelos que han representado los intereses de la marca italiana Lancia a lo largo de tres décadas y a la buena disposición de Carlos Sainz que interrumpió sus apretados entrenamientos del rallye Sanremo.

Sólo la metereología parecía dispuesta a aguar la fiesta. Previamente se había localizado a Sainz en su hotel, en los inaccesibles Apeninos, para establecer la hora de la cita al día siguiente. La mañana apareció radiante en la costa genovesa, pero las nubes empezaron a cubrir el cielo en las montañas, mientras los cuatro immaculados vehículos abandonaban, rugiendo, su morada para

subir al camión que debía transportarlos al lugar de la prueba. Los temores ante la lluvia se confirmaban con gruesos goterones una hora más tarde, mientras *le macchine* eran alineadas a la espera de la llegada de Carlos Sainz y Luis Moya. Las miradas al cielo, no se debían a un problema personal,

sino a la falta del calzado adecuado de los dos modelos más potentes de la prueba: el Lancia 037 Rally y el Lancia Delta S4. También influía el posible y lógico rechazo del piloto del Jolly Club a probarlos en esas condiciones.

Sin embargo, la contemplación del sencillo, pero estable Fulvia, del esbelto y poderoso Stratos, del fiable y eficaz 037 Rally y del más terrible y excepcional de los vehículos de rallye de grupo B, el Delta S4, debió de hacer desaparecer cualquier sombra de duda, si alguna vez la hubo, en la mente de Carlos Sainz. Nada más bajarse de su *muleto* de entrenamientos se dispuso rápidamente a sentarse al volante del más cercano, justamente el todopoderoso Delta S4, a pesar de sus neumáticos lisos. Pero un problema de reglaje del asiento obligó a que Carlos tuviera que conformarse con probar inicialmente el Lancia



«EL DELTA S4 ES MI PREFERIDO. LA POTENCIA DEL MOTOR ES SENSACIONAL», DICE CARLOS.

037 Rally Evoluzione 3 que condujera Massimo Biasion en sus pasos iniciales en el Mundial de Rallyes con el Jolly Club. Este vehículo significó la vuelta de Lancia al Campeonato del Mundo en 1982, a pesar de no contar con un sistema de tracción total como el de los Audi Quattro, prefiriendo los técnicos de Turín trabajar sobre conceptos fiables y probados. Fruto de esas consideraciones éste era un vehículo con apariencia de Lancia Beta Montecarlo de circuitos venido a menos, con una excelente aerodinámica, de poco peso gracias al uso de materiales plásticos, de fácil acceso a sus órganos mecánicos y con tracción a las ruedas posteriores desde un motor en posición central, equipado con un compresor volumétrico por cuestiones de fiabilidad, simplicidad y respuesta, que permitía disponer del 90 por ciento del par motor a sólo 2.500 revoluciones. Sus suspensiones, de triángulos superpuestos, ofrecían un recorrido de 240 milímetros delante y 260 detrás que, combinados con muelles de progresividad variable, dobles amortiguadores y los distintos puntos



de fijación de los triángulos, permitían jugar a voluntad con la altura de la caja central. Una disposición simple y a la vez sofisticada dispuesta a obtener el máximo beneficio del neumático.

«El Lancia 037 Rally sigue siendo un coche de mi generación, con el que me he peleado bastante cuando

lo conducía Salvador Serviá. Quizá era el que tenía las suspensiones menos adecuadas y no me gustó mucho. No sé si fue por las circunstancias de la prueba, con *slick* bajo el agua, conduciendo un vehículo de dos ruedas motrices. Me gustó mucho el motor, sin ningún tipo de bache en su respuesta gracias al compresor volumétrico. De él destacaría una muy buena frenada y me recordaba un poco las reacciones del Renault 5 Maxi Turbo, con el que había que tener un poco de cuidado con el acelerador», comentaba Carlos nada más bajarse del coche.

No se puede menos que sentir algo, entre el escalofrío y el placer, contemplando el Lancia Delta S4. La marca de Turín tardó en disponer de un vehículo con tracción a las cuatro ruedas, pero cuando lo hizo volvió a marcar la pauta. Bajo el aspecto del modelo Delta lanzado en 1979, se ocultaba la misma estructura de nido en cromo-molibdeno del Lancia 037 Rally y la misma disposición de suspensiones. Tres diferenciales aseguraban la máxima tracción, aunque se tardó en definir la mejor solución. Pero el secreto mejor guardado residía en su motor, sobrealimentado a la vez por un compresor volumétrico mecánico, que funcionaba desde el ralentí hasta las 5.000 revoluciones por minuto, y una válvula *by-pass* que dejaba que entrase en acción un turbocompresor movido por los gases de escape hasta las 8.200 rpm. La com-

LA VIEJA GENERACION
Tanto el Fulvia como el Stratos sorprendieron a Carlos Sainz pese a ser vehículos de la época en que el piloto español era escolar.



POR SIEMPRE STRATOS
A pesar de su antigüedad, el Lancia Stratos no decepcionó a Carlos Sainz.

binación de ambos sistemas dio el resultado apetecido y con casi 500 caballos, la conducción del Lancia Delta S4 exigía una concentración sin límites, sin opción a un error como el que seguramente acabó con las vidas de Henri Toivonen y Sergio Cresto en el Tour de Córcega de 1986. La unidad cedida fue la utili-

zada por Miki Biasion en el Rallye de Montecarlo de 1986, una de las 20 construidas. «El Lancia Delta S4 fue sin lugar a dudas el coche que más me gustó de todos», recuerda Carlos Sainz. «Lo probamos con neumáticos lisos sobre agua y la sensación de potencia del motor fue extraordinaria. Mucho más po-

tente que mi Renault 5 Maxi Turbo. Yo recordaba el motor del Ford RS 200 con un agujero tremendo hasta 4.500 vueltas, momento en el que toda la potencia, similar a la del S4, llegaba de golpe. Aquí, la potencia está absolutamente dosificada, brutal, pero sin agujero entre las 2.500 y las 4.500 rpm. La combinación entre volumétrico y turbo está perfectamente conseguida y realmente me entusiasmó. La frenada era fenomenal, muy progresiva, porque la propia suspensión ayuda a ello. No frena totalmente plano. Baja, incluso, un poquito el morro. Todo el coche me dio un feeling muy bueno. Yo me esperaba sinceramente otra cosa. La gente me había dicho que el Delta S4 era muy difícil y me encontré con algo muy diferente. Y más en las condiciones de la prueba. La posición de conducción era un poco incómoda a causa del volante, mientras que el cambio era muy preciso, como en el 037, tipo Abarth, muy similar al de mi Delta. En la frenada y en el cambio se ve que es un coche de carreras».

Aún hoy, el Lancia Stratos sorprende, como ayer, por su línea es-



EL SABOR DE LOS VIEJOS MOMENTOS
Carlos Sainz pudo saborear casi tres décadas del mundo de los rallyes a través de los cuatro Lancia de esta prueba.

beita y compacta, donde se mezclan la elegancia y la agresividad. Ejercicio de estilo de Nuccio Bertone sobre mecánica Fulvia para el Salón de Turín de 1970, su existencia se debe a la capacidad de convicción de Cesare Fiorio ante la dirección de Lancia. Al igual que la sustitución de su motor por el V6 de 2,5 litros de cilindrada del Ferrari Dino 246 GT, capaz de desarrollar 270 CV en su versión 12 válvulas, situado en posición central. Una distancia entre ejes de 2,18 metros, extremadamente compacta, con una longitud de 3,70 metros y un casi perfecto centrado de masas, hacían del Stratos un vehículo ágil en cualquier terreno, solo limitado en tierra por el escaso recorrido de las suspensiones.

«Uno de los coches que me entusiasmó», Carlos Sainz lo decía como saboreando la palabra. «fue el Lancia Stratos. Tenía muchas ganas

de probarlo y no me decepcionó en absoluto a pesar de ser un coche de otra generación. Por un lado estaban el Fulvia y el Stratos, por otro el 037 y el Delta S4, contra los que he luchado. Lo que más me llamó la atención, de entrada, en el Stratos fue lo cerca que va el copiloto de ti a pesar de la posición de carreras. Luis y yo nos miramos y casi le podía dar un beso, incluso nos dio un ataque de risa. El ruido del motor era increíble. El coche, genial, un modelo que cuando salió se anticipó a la competición, no sólo en diseño sino con unas posibilidades técnicas increíbles. Yo diría que el 037 se podría considerar una evolución del Stratos en algunos conceptos. Su motor atmosférico y el sonido eran tremendos, pero ya con otro tipo de cambio y de sensaciones. Pero vuelvo a insistir que con el S4, el Lancia Stratos fue el que más me gustó».

«EN EL STRATOS SORPRENDE LO CERCA QUE VA EL COPILOTO», COMENTABA CARLOS SAINZ.

COMO EL R5 MAXI TURBO
El Lancia 037 Rally no entusiasmó especialmente al madrileño, seguramente debido a las condiciones de la prueba.



SIN COMPLEJOS
Carlos Sainz exprimió las posibilidades sin límite del Delta S4, quedando maravillado del motor y su potencia en todo momento.

insistía Carlos. Aquí, quien tenía algo que decir era Luis Moya que no abandonó en ningún momento a su piloto en la búsqueda de nuevas experiencias: «El Stratos es una cosa curiosísima. Lo primero que pregunté es cómo hace un copiloto para abrir un mapa en un Lancia Stratos sin que se cabree el piloto. ¿Donde pones la bolsa? Porque sólo hay un sitio en la puerta para el casco. En el RAC de Inglaterra, que entonces era secreto, tenías que llevar un montón de mapas. Que me lo expliquen, es algo que le voy a preguntar a Ilkka Kivimäki, copiloto de Markku Alen. También me sorprendió que no tuviera barras antivuelco, pero me dijo Fabrizio Tabaton, que fue una gran especialista en probarlas..., que me garantizaba que era de lo más seguro», aseguraba Luis Moya.

Quedaba en último lugar el Lancia Fulvia, el vehículo con el que la marca de Chivasso regresó a la competición en 1965, tras su aventura en la Fórmula 1. En su versión de más éxito, la HF 1600, popularmente conocida como *Fanalona* por sus ocho enormes faros Carello, su principal



calidad residía en la estabilidad y motricidad, merced a su suspensión independiente de triángulos superpuestos y ballesta transversal, además de una potente frenada. Como buen tracción delantera el Fulvia tenía un comportamiento característico, claramente subvirador. El uso intensivo de aluminio en puertas y capó, plexiglas en los vidrios y la eliminación de parachoques y sistema de calefacción le permitieron mantener una relación peso/potencia favorable frente a rivales más potentes, toda vez que los escasos 1.600 centímetros cúbicos del cuatro cilindros en V estrecha apenas desarrollaban centenar y medio de caballos. Sólo su pequeña cilindrada y los límites de la tracción delantera detuvieron su carrera.

«El Lancia Fulvia me gustó mucho también», comentaba Carlos Sainz como no sabiendo con cuál quedarse. «Creo que para lo que era, tiene

un motor de dos carburadores con una potencia bastante aceptable para su cilindrada y, sobre todo, con una suspensión a la antigua pero muy efectiva. Pero, bueno, a nivel de posición de cambio, es otro tipo de coche, aunque te sirve para ver la evolución experimentada. En cualquier caso es un auténtico coche de carreras».

«CON EL FULVIA SE ENTIENDE LA EVOLUCION DE LOS COCHES DE RALLY», DECIA EL MADRILEÑO.

La lluvia arreciaba y la niebla comenzaba a bajar. Sólo los cuatro vehículos parecían sentirse cada vez más a gusto, en su elemento, recordando tiempos pasados. Los hombres, por el contrario, añoraban ponerse a cubierto de las inclemencias del tiempo. Sainz y Moya volvieron a subir a su muleto dispuestos a reiniciar sus entrenamientos. Mientras, por todo el valle, el eco devolvía todavía los preciosos y mágicos sonidos de cuatro *macchine* de antaño que por unos momentos habían vuelto a la vida.

ULTIMA MORADA
Conservados como en su mejor época, los Lancia de rallyes duermen el reposo del guerrero, salvo en ocasiones como ésta.

Volante ELF 94

LA JUVENTUD AL PODER

Uno de los trampolines más acreditados hacia el mundo de la alta competición en monoplasas es el Volante Elf, que lleva más de 20 años formando pilotos. Por segunda vez se ha convocado en España, y el vencedor ha sido un joven gallego de 17 años, José María Pérez.



La mayoría de jóvenes que quieren plantearse su futuro deportivo en el mundo de la competición saben que uno de los pasos obligados es el de los cursillos de pilotaje. Ahí aprenderán los rudimentos del oficio y si demuestran su capacidad ya tienen una primera oportunidad para escalar hacia la pirámide del éxito. Esa oportunidad es el Volante Elf, una iniciativa con más de 20 años de historia aunque en España esta ha sido, tan sólo, la segunda edición.

La prueba tiene como premio algo muy apetitoso para las jóvenes promesas: ser piloto oficial del Equipo Elf en el próximo Campeonato de España de Fórmula Renault. En esta edición fueron 22 los aspirantes que se inscribieron en los cursos de pilotaje de la Escuela Elf Renault del Circuito de Cataluña que dirige Thierry Canga, escuela que cuenta, entre otros, con el patrocinio de Motor 16. Tras sucesivas eliminatorias la competición se redujo a los cuatro finalistas. Estos fue-

ron Jon Casais, Antonio Forné, José María Pérez y Francisco Rodríguez.

Casais, nacido en Oñate, Guipuzcoa, nació el 11 de Mayo de 1972 y lleva dos años en la Copa Renault Iniciación, en la que terminó cuarto la temporada pasada y tercero en la actual. Forné, gerundense de 23 años, ha sido tres veces subcampeón de Cataluña de Karting. El más joven de los cuatro es Pérez, nacido en Vigo en 1976. También se inició en el Karting y el pasado año fue Campeón de Gal-



PEQUEÑAS DIFICULTADES
La rotura del cambio de uno de los monoplasas impidió intercambiarlos.



EL COMIENZO DE UN CAMPEÓN
José María Pérez se impuso con claridad demostrando sus cualidades de piloto.



JOVEN VETERANO
Josué Burgueño, destacado este año en la Fórmula Renault, estuvo con los finalistas.

cia Junior y esta temporada ha terminado décimo en la Renault Iniciación. Por último Rodríguez, madrileño de 19 años, es todavía un kartista. Sus más prestigiosos resultados los ha logrado esta temporada: Campeón de Europa Fórmula A y quinto en el Gran Premio de Suzuka.

Para efectuar la selección, los cuatro aspirantes debían afrontar diversas tandas cronometradas de cuatro vueltas al Circuito de Cataluña a los mandos de dos monoplasas, de mo-

do que cada uno rodara con sendos coches para igualar las oportunidades. Sin embargo uno de los vehículos, que estrenaba cambio de velocidades, no ofreció el rendimiento esperado por un defecto del cambio. De todos modos, en seguida se vio que José María Pérez sobresalía. En efecto, el gallego se mostró siempre como el más veloz y además los jueces ratificaron con sus apreciaciones a pie de pista su mejor rendimiento.

Entre los miembros del jurado se

encontraban Josué Burgueño, actual piloto de la Escuela, y Franck Lagorce, ex laureado en Francia, cuarto en el Campeonato de Fórmula 3.000 y vencedor de las últimas carreras. Ambos ratificaron el mayor oficio del vencedor que además cumplía otro requisito importante: el de su juventud. Con ello José María Pérez va a poder disputar toda la temporada próxima de Fórmula Renault al volante de un monoplasa del equipo Elf.

○ José Luis Aznar

Enhorabuena Marc

El Festival de Fórmula Ford y la Copa del Mundo de esta especialidad se han celebrado, un año más y como es tradición desde hace más de 20 años, en el espectacular Circuito de Brands Hatch. Y, en esta edición, el español **Marc Gené** dio una gran satisfacción a todos los aficionados, ya que después de participar con brillantez en todo el Campeonato Británico de Fórmula Ford y obtener el Subcampeonato en el Europeo de la especialidad, se hacía también con la segunda posición final de la presente edición de la Copa del Mundo de esta competidísima categoría.

El piloto de Sabadell partía en la final desde la segunda fila de la parrilla de salida, pero un incidente en la primera curva le retrasaba hasta la quinta posición. A partir de aquí comenzó una espectacular remontada que le llevó a obtener la segunda posición en el podio y a marcar la vuelta rápida en carrera en su intento por alcanzar al vencedor del Festival Ford

93, el piloto oficial de Van Diemen, **Russell Ingall**.

Después de la carrera y tras la satisfacción de haber conseguido esta meritoria posición Marc Gené comentaba: «En mi vida hubiera pensado que podía conseguir este resultado. Sabía que tenía posibilidades de subir al podio, pero ser segundo y ser el único piloto con posibilidades de arrebatarme el primer puesto a Ingall... Veía que iba cogiéndole, fue una pena que se escapara en la primera vuelta, porque en carrera he sido tan rápido o más que Ingall y hubiese podido, incluso, basta ganarle». A pesar de todo, Marc Gené irradiaba euforia, no en vano ha sido el único piloto español capaz de subir al podio en el prestigioso Festival Ford. ¡Enhorabuena Marc! También estuvo presente en este acontecimiento Gonzalo Rodríguez, el piloto uruguayo encuadrado dentro del equipo Fadsport de la Fórmula Renault española. Rodríguez fue invitado a participar en el Festival Ford dentro del equipo alemán Walter Lechner y aunque estuvo siempre entre los primeros, no pudo correr en la final al no poder pasar su manga clasificatoria por un problema en los frenos de su coche.

Fotos: **José L. Bermúdez**



A TODO GAS

UNA BUENA COSECHA

La Federación Española de Automovilismo, una vez finalizados los campeonatos ingleses de Fórmula 3 y Fórmula Renault, citó a los distintos medios de comunicación en el circuito del Jarama para hacer balance público de los resultados de los programas que apadrina y presentar algunos de los nuevos proyectos de cara al 94.

El presidente, Carlos Gracia, acompañado de Blanca Fernández Ochoa, asesora ejecutiva del Consejo Superior de Deportes, se mostró muy satisfecho de la trayectoria en el 93 de todos sus equipos. En la Fórmula Renault Inglesa, el equipo **Racing for Spain** con Iván Arias, ha logrado el título de forma arrolladora, siendo superior a todos sus rivales. Javier Díaz, su compañero de equipo, también ha realizado una buena temporada, con actuaciones muy meritorias en su primer año en



Inglaterra. Este equipo, además, ha estado presente por primera vez en la competida F-3 con Pedro Martínez de la Rosa y, en el que iba a ser su año de aprendizaje, ha demostrado que está con los mejores, al menos así lo demuestran sus dos podios y el sexto puesto en el certamen.

En la Fórmula Renault Europea, los equipos de la Federación, tanto el Racing for Spain como el de **Ofensiva Dos**, han estado presentes con cuatro pilotos de un nivel excepcional: Iván Arias, Javi Díaz, David Bosch y Ángel Burgueño. Los cuatro han brillado a gran altura consiguiendo al final Arias el subcampeonato y Bosch el tercer puesto. Centrándose en los certámenes



españoles en los que han estado presentes los pilotos becados por el máximo organismo del automovilismo español, en la Fórmula Renault han dominado David Bosch y Ángel Burgueño, que en la última carrera se jugarán entre ellos campeonato y subcampeonato.

En la **Ofensiva Uno**, especialidad en la que participan los pilotos más jóvenes, llegados directamente del karting, los pilotos de este equipo, Alberto Hevia, José Antonio Páez, Jorge Nogués y José Ignacio Gabari han dominado, ocupando los primeros puestos de la clasificación en este orden.

Por lo que respecta a los futuros programas, el Banco Central Hispano 20, seguirá prestando su valiosísimo apoyo a estos equipos de promoción. El proyecto más cercano es la participación de Pedro Martínez de la Rosa en los Grandes Premios de Macao y de Fuji de F-3, pruebas



que cierran la temporada de esta especialidad y en la que se dan cita los mejores pilotos del mundo. También parece segura la permanencia en esta categoría, en Inglaterra en el 94, de Martínez de la Rosa, al que se unirá Iván Arias, que coincidiendo con la convocatoria de la Federación Española en el Jarama, tuvo ocasión de realizar una toma de contacto con el **Dallara** que ha pilotado Martínez de la Rosa. Además, la temporada que viene, estarán en Inglaterra, en la Fórmula Renault, Bosch y Burgueño que completarán el año con el Europeo de esa especialidad. El resto de programas están aún en el aire y a falta de redondear los presupuestos.

La anunciada retirada de Fiat de la Fórmula que lleva su nombre, hará que el equipo de la Ofensiva Uno encamine sus pasos hacia los rallyes, donde apoyaría a jóvenes equipos con los **Fiat Cinquecento**.

BOXES

EL MEJOR DEL AÑO

Como viene siendo habitual en los últimos años, el **IRTA** (Asociación Internacional de Equipos de Competición de Motociclismo) ha concedido su premio anual al mejor Gran Premio del Año 93 que ha recaído en el celebrado en Eastern Creek, Australia. La votación fue muy apretada ya que venció por sólo dos puntos al de S.P. de Italia celebrado en el circuito de Mugello.

ADIÓS A UN GRAN PILOTO

Uno de los pilotos más carismáticos de Fórmula 1 en los últimos años 50 y la década del 60, **Innes Ireland**, ha muerto víctima de un cáncer. A lo largo de una intensa carrera deportiva disputó 50 grandes premios. Sus momentos más brillantes los vivió pilotando para la escudería Lotus Climax, con la que logró una victoria en el año 61 en el Gran Premio de Estados Unidos.



CONTRAATAQUE DE HONDA

Después de no haber conseguido ningún título mundial en el 93, el gigante japonés Honda se prepara a fondo para la nueva temporada. Además de **Waldmann** y **Romboni**, contarán con moto oficial en 250, los españoles **Alberto Puig** y **Luis D'Ániz**, el holandés **Zeeenberg**, el italiano **Capirossi** y el japonés **Aoid**. Frente a éstos se sitúa el actual campeón, **Harada**, con Yamaha, que probablemente contará con **Kenny Roberts Jr.** como segundo piloto oficial. La marca italiana **Aprilia** presentará tres motos oficiales para **Stuggia**, **Rogiani** y **Bayle**, aunque todavía podría haber otra para **Blazet**. **Suzuki**, por su parte aún no ha definido su estrategia, pero es casi seguro que su material está en manos del joven **Tsujimura**.

◆ **ENSAYOS EN JEREZ**

El piloto alemán Rolf Waldmann ha efectuado unos ensayos en el circuito de Jerez a los mandos de la que será su nueva moto en la próxima temporada, una Honda oficial de 250 cc adscrita al Team HB. En estas pruebas los responsables del equipo alemán se encuentran muy satisfechos de la progresión de su piloto, que volverá a Jerez el próximo 14 de noviembre junto con su compañero Daviano Riccardi para continuar con el desarrollo de sus motos.

◆ **JOVEN CAMPEÓN**

El piloto gerundense Genta Marco ha puesto un broche de oro a su temporada logrando imponerse en el Campeonato de España de Karting en la Fórmula Super-A, considerada la máxima categoría de la especialidad. Este es el segundo título del joven Marco que ya fue Campeón de España en el 90 en categoría Junior.

◆ **KOCINSKI EN CASIVA**

Después de unas oscilantes negociaciones el piloto americano John Kocinski ha llegado finalmente a un acuerdo para pilotar las motos de la fábrica italiana Casiva en el Mundial de 300 en la temporada 94. El segundo piloto de esta categoría será el también americano Doug Chandler.

◆ **PORSCHE GANA LA IMSA**

A falta de la celebración de las dos últimas carreras, Porsche se ha asegurado el campeonato de marcas en la IMSA Supercar. Por su parte, el piloto de la marca alemana, Hans Stuck, obtiene en Sebring la séptima victoria en esta especialidad asegurándose así el título de piloto.

SERVIA PREPARA EL DAKAR

SALVADOR Serviá acaba de regresar de Italia a donde ha ido para supervisar la preparación del **Lancia Delta** con el que tomará parte en el próximo Dakar con el patrocinio de Trident. Este trabajo lo lleva a cabo la Jolly Club con la colaboración de Lamborghini. «Pese a que ahora esté de moda poner en tela de juicio a esta escudería, la verdad es que a mí siempre me ha ido muy bien con ellos. Por el momento el coche no está listo pero dentro de un par de semanas pensamos que podremos hacer las primeras pruebas» manifestó a este semanario el piloto de Pals. Adecuar el Delta a la carrera africa-



na no es fácil: «Piensa que es un coche pensado para correr sólo tramos de 40 kilómetros como máximo, por lo tanto, para comenzar lo más importante es adecuar los consumos de carburante y aceite. Para ello y para que el motor aguante mejor se ha rebajado mucho la potencia y se busca una mejor respuesta en bajos. El resto del coche se reforzará y se dotará a las suspensiones de mayor recorrido, aunque estamos limitados ya que no podemos hacer un chasis nuevo. Para ello ponemos llantas de 16 pulgadas pero con neumáticos de mucho balón para que también actúen como suspensión».

MOTOS: CALENDARIO 1994

TRAS el congreso de la F.I.M. ha quedado definido el calendario oficial para el Mundial de Velocidad del 94. Estará compuesto por 15 carreras y la mayor novedad será la prueba que se celebrará en Argentina. El calendario queda así: Australia (Eastern Creek) 27 de marzo; Malasia (Sha Alam) 10 de abril; Japón (Suzuka) 24 de abril; **España (Jerez) 8 de mayo**; Hungría o Austria 22 de

mayo; Francia (circuito por decidir) 29 de mayo; Alemania (Hockenheim) 16 de junio; Holanda (Assen) 26 de junio; Italia (Mugello) 10 de julio; Gran Bretaña (Donington) 24 de julio; Checoslovaquia (Brno) 21 de agosto; USA (Laguna Seca) 11 de septiembre; Brasil (Río de Janeiro) 25 de septiembre; Argentina (Buenos Aires) 2 de octubre y **Europa (Barcelona) 16 de octubre**.

ACUERDO PIRELLI-SUBARU

EN el pasado Salón de Tokio fue firmado un acuerdo exclusivo de dos años por el que Pirelli suministrará neumáticos al equipo **Prodrive** para el Subaru Impreza que participará en el próximo Campeonato del Mundo de Rallyes. Dicho acuerdo fue firmado por Carlo Banchieri, vicepresidente de la división de neumáticos de Pirelli, David Richards, director general de Prodrive, y Ryuichiro Kuze, presidente de la división técnica internacional de Subaru. El nuevo **Impreza** podrá equipar la gama completa de neumáticos Pirelli compuesta por dos tipos distintos de *slicks* para asfalto (en medi-

da 225/65 en llanta 17), otros dos para tierra (205/65 en llanta-15), uno mixto para asfalto/tierra y otros dos para nieve (135/90 en llanta 16).



DIFERENTES OPINIONES

UNA de las mayores preocupaciones de todos los equipos que toman parte en el Nacional de Turismos (CET) es el cómo se estructurará el Campeonato el año próximo. La admisión de la **Clase II FISA**, con la que este certamen será técnicamente «homologado en Europa», asusta a unos y anima a otros. Nissan tiene prácticamente definido su programa, participará con un Primera preparado en Inglaterra, un vehículo que en aquel país ha demostrado en el 93 un



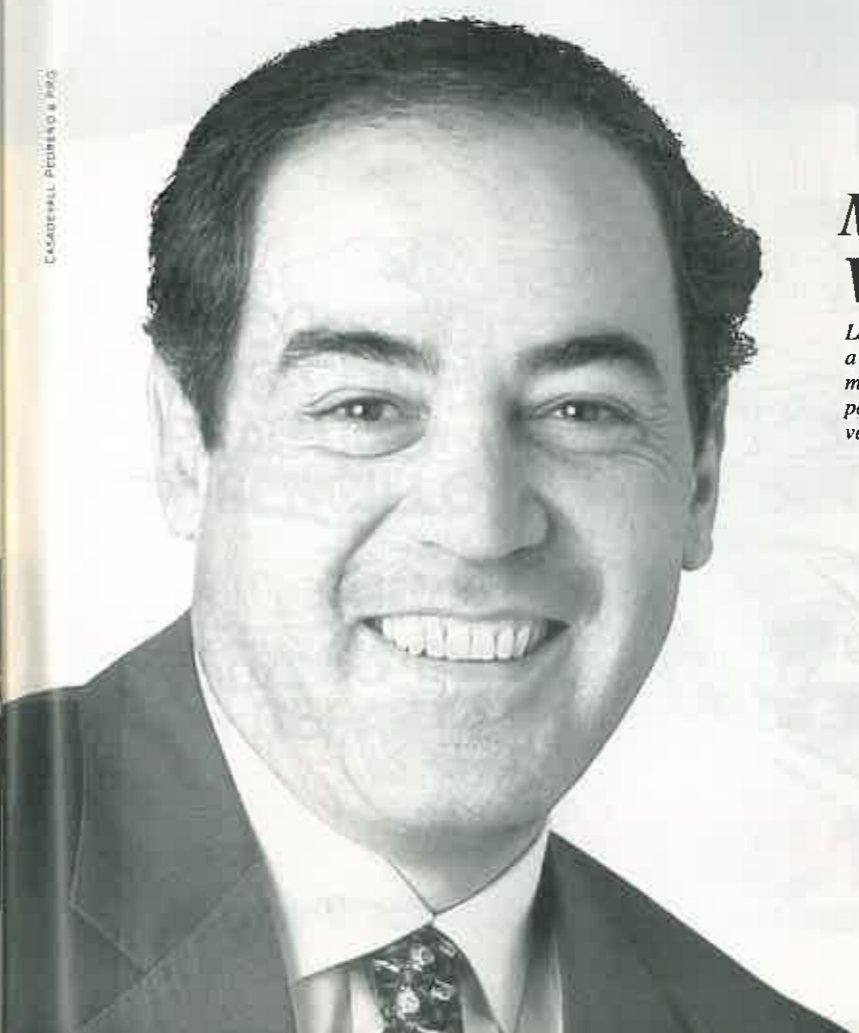
que a final de esta temporada logró importantes éxitos, tanto en Francia como en Italia. Queda por ver qué harán Ford y Alfa Romeo, la marca italiana, de seguir, contaría con los 155 T.S., que en Italia en las últimas carreras han dado muestra de un elevado nivel de competitividad. Renault, pese a haberlo estudiado, no tomará parte y tal vez vuelva a los rallyes, según manifestó días atrás Bernard Trament a este semanario. Con la entrada en competición de los nuevos coches, a los utilizados este año, se les permitiría emplear la tantas veces deseadas por todos, llantas de 18 pulgadas y los cambios de seis velocidades.

◆ **PREPARANDO EL FUTURO**

Roger Morback ha fichado como piloto oficial del BMW Junior Team para tomar parte el año próximo en el Campeonato Alemán, el célebre y competido DTM. El joven Jorgensen, destacado este año en el Nacional de Fórmula Ford, disputará la próxima temporada el Nacional y el Europeo de Fórmula Renault.

◆ **IRIZAR ES EL HOMBRE**

En el número de la semana pasada, por error, se dijo que el piloto que estuvo en Paul Ricard haciendo una demostración con el ZX 16V de la futura Copa de Citroën fue Aráez, cuando en realidad el piloto probador de la marca francesa y valioso colaborador en el desarrollo de este vehículo es Pablo Iñárriz. Rectificar es de castigo y a cada uno lo suyo.



*Miguel Angel García-Juez.
Viva la tarde.*

La radio que se merece la tarde con Miguel Angel García-Juez, de 16'00 a 19'00 h. Una radio independiente, animada y divertida. Aplaudiendo a muchos y pitando a otros tantos. Dando zarrazos, y también caricias. Sin pasión por nadie y sin prejuicios por nada. Dando a cada cual lo que de verdad se merece. Ni más, ni menos.



LA RADIO QUE TE MERECE.

La elección de Agnelli

GIOVANNI Agnelli, de 72 años, debería retirarse el próximo año al igual que su brazo derecho Cesare Romiti, dos años menor que él. Estaba previsto que el hermano pequeño de Giovanni, Umberto (59 años), le sucediera en la dirección del **Grupo Fiat**. Pero parece que no será así, en la medida en que el consejo de administración del Grupo, no sólo ha reducido de 15 a 11 el número de sus miembros, sino que ha abolido la norma del límite de edad para mantener según un comunicado la estabilidad de la actual dirección. Sin embargo, esa no ha sido la modificación más importante acaecida en Turín.

Los administradores, que han doblado el capital de Fiat, han convenido ceder a los accionistas de Fiat (sobre todo al holding familiar de los Agnelli) el capital de su cadena de grandes almacenes Rinascente, y hacer entrar en el capital del Grupo un cierto número de participaciones que constituirán su «núcleo duro». La aseguradora Generali, el grupo francés Alcatel, la Mediobanca italiana y el Deutsche Bank tendrán, entre los cuatro, el 10 por ciento del capital de Fiat. Ese núcleo duro y el 20 por ciento del holding de la familia Agnelli supondrá el 30 por ciento del total del Grupo.

Esas disposiciones (que darán a Fiat una liquidez cercana a diez billones de pesetas) muestran que el grupo italiano, lejos de alejarse del automóvil como había hecho en el transcurso de los años 70, ha decidido centrarse en él, y preferir a Cesare Romiti en vez de a Umberto Agnelli. Y eso a pesar de los fracasos sufridos en

sus tentativas de acercamiento a otros constructores. Conviene decir que Fiat ha querido siempre asegurarse la «parte del león» en las sociedades en las que se proponía participar. Tras fracasar, por esa razón, en su tentativa de unión con Ford Europa, Fiat ha vuelto a ver cómo se frustraban las conversaciones mantenidas recientemente con la mayoría de sus competidores europeos. El resultado no es otro que Fiat seguirá, sola, su camino bajo el báculo de un Giovanni Agnelli con menos poder, lo que no resultará fácil.

El Grupo Fiat, hasta hace poco segundo constructor europeo, hoy es el cuarto, y su penetración en el mercado italiano ha descendido de un 60 a un 43 por ciento. ¿Salvará al grupo la llegada del Fiat Punto? Bien acogido por la Prensa, y analizado de cerca por sus competidores, el Punto manifiesta una clara evolución. Su calidad es muy superior a la de los productos actuales de Fiat.

El Grupo se mueve. Según **Paolo Cantarella**, responsable del sector automóvil, Fiat ha reducido sensiblemente sus proveedores, sustituidos por técnicas de producción japonesas, y ha decidido su retorno a los «coches vivos», tan italianos. «Vamos a volver a la Fiat de los años 70», dice Cantarella, tanto en producción como en productos. Cantarella recuerda que Fiat es un grupo universal que produce cerca de 600.000 vehículos fuera de Italia, y precisa que Fiat debe invertir tres billones de pesetas en los próximos cinco años.



Edouard Seidler



FERVE TRIC F-609



DOCE funciones diferentes reunidas en un solo aparato

COMPRUEBA:

- 1 **BUJIAS**
Alta tensión y aislamiento
- 2 **DIODOS DE ALTERNADORES**
- 3 **TAPAS DE DISTRIBUIDOR**
Alta tensión y aislamiento
- 4 **LAMPARAS**
6-12 Voltios
- 5 **MEDIDA DE RESISTENCIAS**
(Rotor de alternador)
Ohmetro digital
- 6 **MEDIDA DE RESISTENCIAS**
(Estator de alternador)
Ohmetro digital
- 7 **NIVEL DE CARGA**
Baterías 6-12 Voltios
Voltímetro digital
- 8 **BOCINAS**
6-12 Voltios = / ~
- 9 **CARGADOR DE BATERIAS**
6-12 Voltios 4 Amperios
Voltímetro digital
- 10 **LUZ PORTATIL**
6-12 Voltios
- 11 **BOBINAS DE ALTA**
Automóviles y motocicletas
- 12 **CONDENSADORES**
Prueba de fugas

EL COMPROBADOR MAS COMPLETO, PRACTICO Y SENCILLO DE MANEJAR

imprescindible

PARA SU TALLER DE REPARACIONES

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

No es el Típico 4x4. Nuestros Ingenieros han Hecho Algunos Cálculos más a la Hora de Diseñarlo.



Mitsubishi Montero. Motores turbo diesel y V6 gasolina. Robustez mecánica. Transmisión Super Select 4x4. Amortiguadores regulables. Equipamiento completo. Suavidad en los mandos. Diseño elegante y dinámico. Acabado perfecto. Usted ya conoce los cálculos que han hecho nuestros ingenieros a la hora de diseñarlo. Compruebe ahora los resultados.

MITSUBISHI MONTERO



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

GAMA ROVER 600: LUJO A BUEN PRECIO

Coleccionable
PIN'S
DE REGALO

MOTOR 16

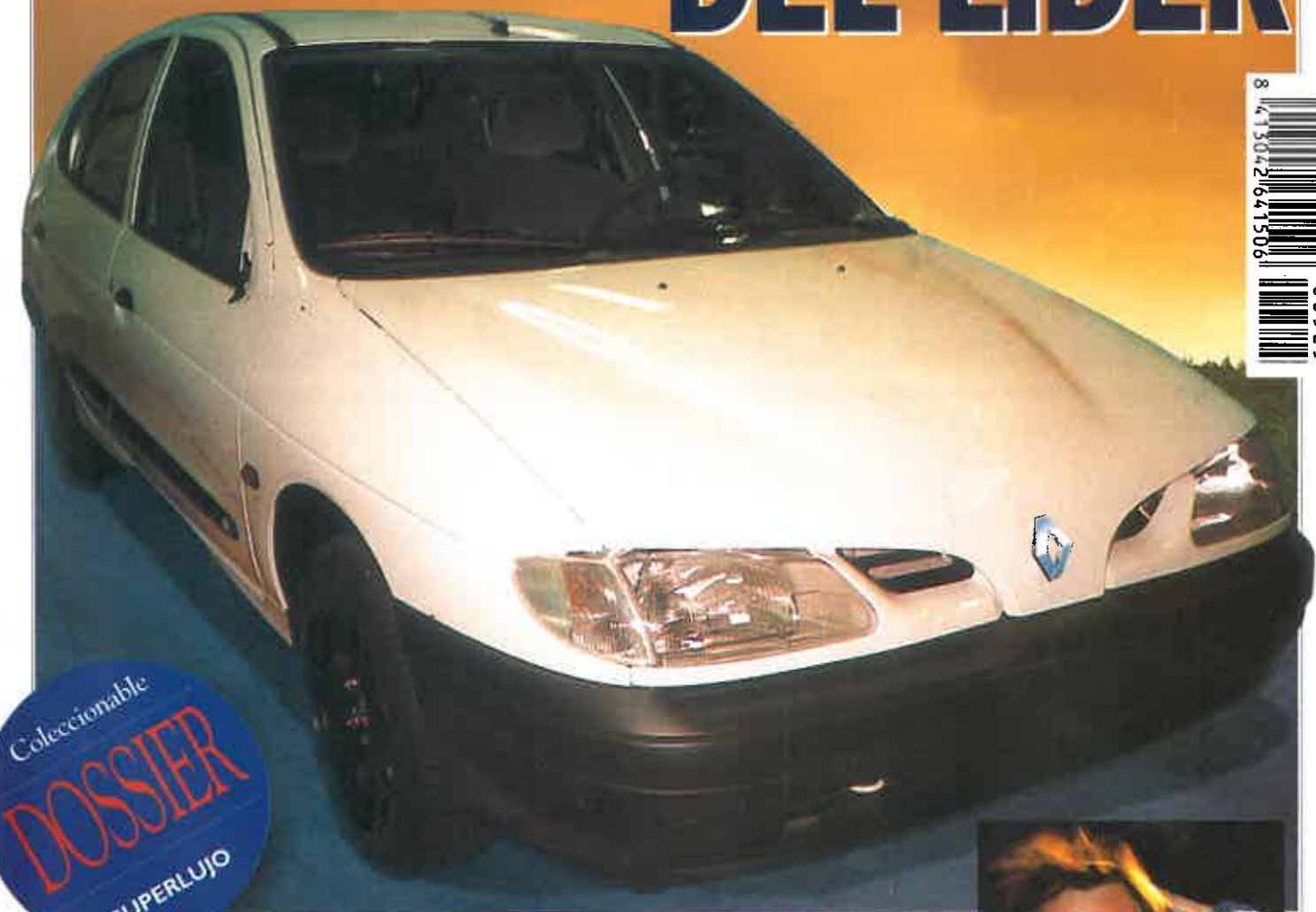
SEMANAL GRUPO

9 de noviembre 1993

Núm. 525 • 375 ptas.

EXCLUSIVA

RENAULT 19 LA NUEVA CARA DEL LIDER



00525

Coleccionable
DOSSIER
SUPERLUJO

Carlos Sainz UNA HISTORIA INTERMINABLE

