

Motor 16

SEMANAL

12 de abril 1994 • Núm. 547 • 375 ptas.

E X T R A

150

CONSUMOS

RIVALES

P R U E B A S

PRESTACIONES

DATOS TECNICOS

PRECIOS

VIRTUDES Y DEFECTOS



MAYOR CONTROL VISUAL AL VOLANTE

Ray-Ban
Driving Series
Gafas de Sol de Bausch & Lomb

Gafas de sol corrientes



Ray-Ban CHROMAX



Mayor potencia visual gracias al filtro **CHROMAX**.
Un avance revolucionario en la tecnología de la visión.

- Mayor intensidad en los colores.
- Mayor eficacia contra los reflejos.
- Mayor fuerza en el contraste.

CHROMAX™
COLOR CONTRAST TECHNOLOGY



LAS GAFAS DE CONDUCIR MAS AVANZADAS DEL MUNDO

Motor 16

Director:
Angel Carhenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego.

Director de Producción: Roberto Parras.

Publicidad:

Director Comercial: Juan Antonio Suanes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha.

Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera.

Publicidad Zona Cataluña: Loles Peyru. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oca. **Publicidad Levante:** Ramón Medina.

Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 70. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcora, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao. VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.

Impresión: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.

Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 327 03 90 y 327 01 56.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY. NIGHT 1989. Depósito Legal: M.80.247. 1989. Difusión controlada por OJD.



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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. **Consejero Delegado:** Luis Salama. **Director General Comercial:** Juan López.

ESTAS SEMANA



26
Colani
Corvette
Carisma
Spyder.

PUNTO DE MIRA

SU CASO

LO ULTIMO

Avance del Salón de Turín:

Festival Punto.

FRENTE A FRENTE

Citroën ZX 2.0i Volcane/

Peugeot 306 XSi.

FUERA DE SERIE

Colani Corvette

6 Carisma Spyder.

12 MOTOS

14 Yamaha FZR 600R.

DEPORTE

Prueba del

18 Seat Ibiza Copa.

EXTRA PRUEBAS

PRECIOS

26 A todo gas.

JUAN BALLESTA

30

34

39

127

156

162



30
Yamaha
FZR
600R.

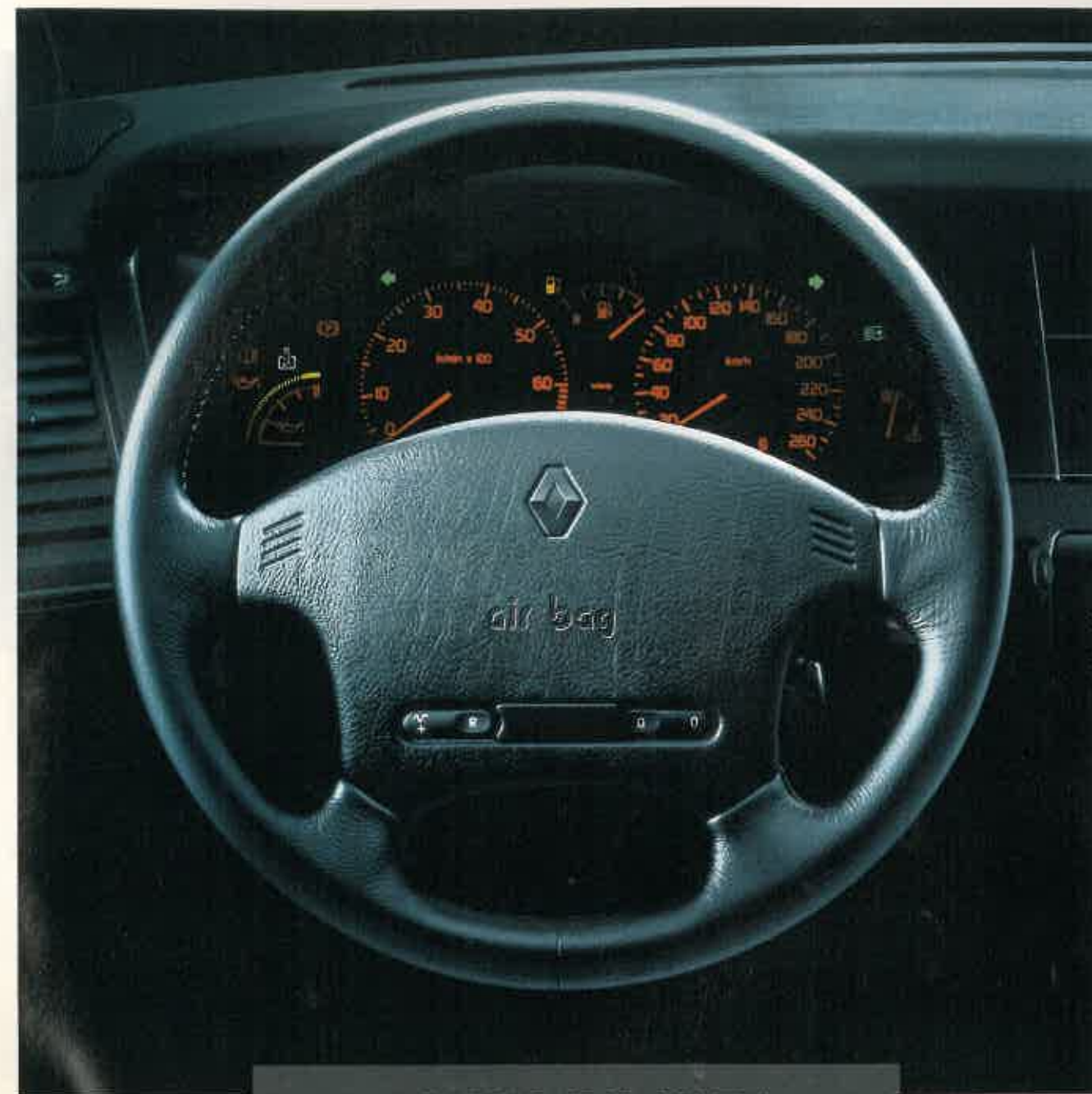


Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjeros: Portugal 580 escudos



AIR-BAG DE SERIE.

Air-bag de serie en toda la gama. ABS. Pretensores en cinturones delanteros. Barras de refuerzo en las puertas. Tracción integral a las cuatro ruedas. Dirección asistida variable. Suspensión controlada electrónicamente. Tren trasero autodireccional. Ocho mecanismos que ponen en marcha una sola sensación. Despiertan la sensación de seguridad. Una sensación que no tiene precio. Por eso Safrane incorpora el Air-bag sin coste adicional. Para que disfrute de la sensación que va más allá de los sentidos y que, sin embargo, tiene mucho



SEGURO DE VIDA.

que ver con el mundo de la tecnología. Con la personalidad de Renault Safrane y de quien lo conduce. Un mundo aparte donde las últimas innovaciones tecnológicas se unen a las sensaciones más fuertes. Un espíritu único que se resume en una palabra. Safrane. Porque Renault Safrane es más que un coche. Es una sensación.



SAFRANE

Más que un coche, una sensación.

La campaña del miedo

La nueva campaña de la Dirección General de Tráfico, dedicada a meter el miedo en el cuerpo a los conductores y con reflexión de fondo incluida del que «la hace la paga» y «carísimo», ha significado, según los primeros datos, un descenso de un **35 por ciento de víctimas** respecto a la Semana Santa pasada. Esto nos induce a pensar, con cierto temor, que los responsables, crecidos por los resultados, decidirán en el futuro darnos más de lo mismo a todos los españoles.

De esta forma, seguiremos viendo y escuchando a disminuidos físicos y psíquicos, víctimas de brutales accidentes, acusarse de errores cometidos y admitir públicamente que su situación actual se pudo evitar si hubieran actuado de otra forma. Y donde lo mejor del spot está en unas personas que, al explicar su tragedia, describen una sociedad que se caracteriza por **vivir tan deprisa** que no es capaz de verse reflejada en la pequeña pantalla. Se piensa que esas cosas sólo les ocurren a los demás.

Dicho lo anterior, no es justo, y aquí sí que caen en la trampa todos los medios dedicados a la información general, hablar tanto de esta espectacular campaña y olvidar el buen funcionamiento del operativo puesto en marcha por la DGT para aumentar la seguridad y la fluidez en las carreteras.

También obvian que los automóviles, gracias a las grandes inversiones que hacen las marcas en investigación, son cada vez más seguros. Esto, junto con una red viaria que ha experimentado una mejora notable, aunque todavía falta bastante para llegar a estar a la altura del resto de los países comunitarios, tiene mucho que ver en la reducción de los accidentes de tráfico. Porque, en lo que sí superamos a la mayoría de países europeos es en el **índice de siniestrabilidad**. A pesar de estas campañas. Por eso, lo verdaderamente importante es seguir construyendo autopistas, no autovías, como el Gobierno se empeñó en un principio, e invertir más dinero en programas dedicados a la educación vial con un mejor conocimiento por parte de los conductores de las máquinas que llevan entre las manos. Para esto, es necesario crear escuelas de conducción y no sólo escuelas que sirvan para aprobar. De esta forma, y siempre que la educación y el civismo de los individuos les obligue a no conducir bajo los efectos de ninguna droga, se podría llegar a cambiar el mensaje de terror de las últimas tres campañas y transmitirle a los ciudadanos las ganas de vivir y de disfrutar de su automóvil.

No debemos olvidar que el **99,9 por ciento** de los diez millones de vehículos que han circulado por nuestras carreteras estos días han vuelto sanos y salvos. Funcionar bajo la amenaza y el terror al final no resultará rentable para nadie. Ponerse al volante pensando en coches patrulla camuflados, la posibilidad de que puedan devaluarle a uno el carné (con el nuevo sistema de puntos), o conducir atenazado por el miedo, por carreteras que a veces no son seguras y están mal señalizadas, después de haber contemplado en televisión las imágenes de las consecuencias de los accidentes, narradas voluntariamente por las propias víctimas, nos hace sentirnos como niños. **Vigilados, amenazados y asustados**; que si nos portamos mal, nos comerá el coco.

Ángel Carbenilla

PUNTO DE MIRAR

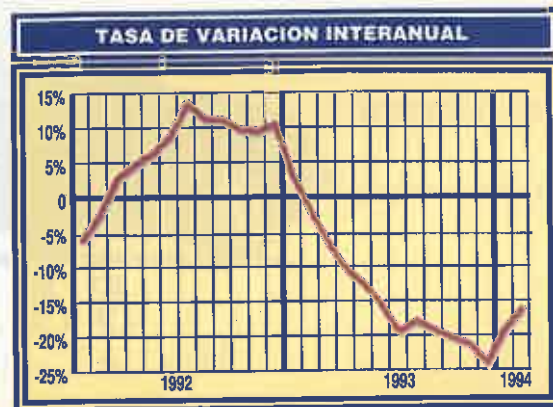
LIGERA ESPERANZA

COMO ya hemos publicado, las ventas en el pasado mes de febrero han sido de **61.906 unidades**, lo que representa un incremento del 6,13 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Ahora, sin premuras, se puede hacer un balance más pormenorizado de lo que esta cifra significa.

En primer lugar, en modo alguno puede hablarse de recuperación. El mercado, con un promedio de ventas mensuales de poco más de 60.000 unidades, está muy por debajo de las 80 a 85.000 que parecen normales en un país como el nuestro y que eran cifras habituales a finales de 1990 o mediados de 1992, últimos periodos conocidos de bonanza.

Estamos pues en **horas bajas**, pero también es verdad que en los dos últimos meses, se ha roto la tendencia a la baja. Seguimos en el agujero, pero al menos, hemos dejado de caer. La tasa de variación interanual sigue estando por debajo del cero. En el periodo **febrero 93 a febrero 94** (un año completo), el **descenso es del 16,3** por ciento. Muy grave, pero ya algo más lejos del terrorífico 24,09 por ciento que se daba en el pasado diciembre.

Así las cosas y sin grandes optimismos, podemos hablar de un mercado estimado para los tres próximos meses en el entorno a los 65.000 unidades de media mensual. Semana Santa y especialmente el pago de la Renta, son dos escollos que frenan la tibia marcha ascendente. Lo que ocurra en el tercer trimestre debe marcar la tónica del año y comprobar si efectivamente se llega a las 800.000 unidades vendidas.



♦ PREMIOS FORD

Diez años tienen ya los Premios Ford de Conservación, que vuelven a convocarse en una nueva edición, auspiciada por la UNESCO y al que podrán optar trabajos sobre conservación medioambiental en cualquier país europeo. España tiene una larga tradición de éxitos en este certamen, con programas como el de la salvación del Goo Pardo.



♦ RAFAEL CASAS EN SEAT

Un nuevo nombramiento en la cúpula directiva de Seat: Rafael Casas es el nuevo Director de Relaciones Institucionales, con dependencia directa de la Presidencia. Casas es un viejo conocido del sector de automoción, ya que fue responsable de Relaciones Públicas de General Motors en Zaragoza, antes de ingresar en Iberia como Subdirector de Comunicaciones Internas. Últimamente se ocupaba de las relaciones institucionales del Gobierno Autónomo aragonés en la capital de España.



ROLLS MEJORA

EL Grupo Industrial Vickers, que posee la división de automóviles **Rolls Royce y Cosworth** entre otras, acaba de anunciar su regreso a los **resultados positivos**. Después de las pérdidas experimentadas en el pasado, 1993 se ha cerrado con números negros y se prevé un futuro esperanzador. 1994 va a ser un año de consolidación y ligero crecimiento.

El Director Ejecutivo de la compañía, Sir Colin Chandler, declaró que este resultado ha sido posible gracias a la reconversión llevada a

cabo en los diferentes departamentos. Rolls Royce ha acabado 1993 con un saldo equilibrado después de dos años de grandes pérdidas. Las **ventas en 1993** fueron de **1.360 unidades**, lo que representa una ligerísima caída frente a 1992, año en el que se vendieron 18 unidades más. Por su parte, Cosworth, empresa volcada en la ingeniería y la competición ha cerrado el año con un resultado positivo, fruto fundamentalmente de las buenas temporadas en Fórmula Indy y Fórmula 1.

S E M A F O R O S



En la primera prueba del Campeonato de España de rallyes, en tierras canarias, **Luis Monzón y Gustavo Trelles** se enzarzaron en una dura discusión sobre la utilización de neumáticos no autorizados. Sin entrar en quién tiene o quién no tiene razón, la imagen de ambos pilotos, llamándose «**tramposos**» o «**imbéciles**», en nada beneficia a la imagen del deporte. Quien tenga pruebas para acusar, que acuda a los tribunales deportivos o calle. Sembrar sospechas entre los medios informativos y los aficionados es ruín y merece la severa actuación de los órganos federativos.



Algunos nos hemos olvidado cuándo se celebra San Blas, que dicen que es cuando llegan las cigüeñas. Pero lo cierto es que deben llegar con la primavera. Eso es al menos lo que opinan nuestro compañero **Victor Piccione** (que también es nuestro amigo, claro) y nuestro amigo **Pablo Antoñanzas** (que también es nuestro compañero, claro). Sus respectivas cónyuges han tenido a bien, en un gesto compartido, **traer al mundo a dos futuros contribuyentes**, que puedan garantizar nuestras futuras pensiones. En todo caso, estos son días felices para todos nosotros.

DE BUENA FUENTE

La bicha de Opel.-

Opel cede todas las semanas unos cuantos coches para El Gran Juego de la Oca.- En la última ocasión, los responsables del programa no han podido devolver el coche a Opel, porque una serpiente de generosas dimensiones se perdió entre los hierros de la estructura. Escalofríos tenía más de un responsable de la marca.

✓ FIAT, el rumor que no cesa.-

Empiezan a ser cargantes las noticias que llegan de Italia y que siempre tienen a Fiat por protagonista de posibles fusiones.- Primero fue Volvo, después Renault y Ford y ahora, Mercedes. La verdad es que en esta ocasión el rumor llega de Alemania y más que de una fusión, habla de un intenso programa de intercambio tecnológico en varios ámbitos: automóviles, camiones y aeronáutica.

Más sobre Fiat y Mercedes.-

Lo cierto es que el rumor se funda en una base cierta.- Es inminente la firma de un contrato entre el Gobierno italiano y Mercedes Benz para el desarrollo conjunto de un vehículo militar para sustituir al Campagnola. En este acuerdo intervienen la firma austriaca Steyr-Puch y Fiat, que ya han trabajado conjuntamente en el Fiat Panda 4x4, Lancia Delta Integrale, Alfa 155 y la versión Q4 del Alfa 164.

Sensatez británica.-

El nuevo ministro de Transportes británico, Robert Key es tajante en sus manifestaciones.- «No nos obsesiona el límite de velocidad y el empleo de alta tecnología para su control», ha dicho. El nuevo equipo quiere introducir una nueva figura: conductores «patrón» que recorran las carreteras para conocer las dificultades con las que diariamente se encuentran los usuarios británicos. De nuevo el sentido común de los británicos nos enseña el camino a seguir.

Muchas más gasolineras.-

En España hay 4.731 gasolineras, una de las cifras más bajas de la Unión Europea.- Los planes de la CLH insisten en la necesidad de ampliar la red de distribución hasta al menos 6.000 puntos, cifra que se debe de alcanzar a finales de siglo, lo que no ha gustado nada a los propietarios de gasolineras.

ALTA VELOCIDAD ALEMANA

El Gobierno alemán acaba de aprobar la construcción del primer tren comercial que se desliza sobre un campo magnético. Este tren unirá Hamburgo y Berlín a una velocidad de 400 kilómetros a la hora. Esto va a permitir que el tiempo necesario ahora, tres horas y media, se reduzca a menos de una hora. El proyecto será respaldado por el Gobierno alemán que se hará cargo de los raíles, mientras que el material móvil y la tecnología precisa para el proyecto será aportada por un consorcio privado en el cual están involucradas compañías tales como Siemens, AEG, Thyssen y Lufthansa.

LEXUS ESTRENA TIENDAS

La división de coches de lujo de Toyota ya tiene concesionarios en España. En principio son dos, uno en Madrid y otro en Barcelona. El de Madrid está situado en el Paseo de la Castellana número 104, mientras que en la ciudad condal la tienda está situada en el 96 del Paseo de la Bonanova. Próximamente, la red se ampliará con concesionarios en Valencia, Málaga y Bilbao. En estos momentos, la gama Lexus se compone de dos modelos, el GS300 y el LS400. Las previsiones de venta de Nipauto apuntan hacia unas cien unidades durante el presente año.



CATALUÑA: DOBLE DE HERIDOS

El número de heridos en accidente de tráfico según los datos recogidos por la Dirección General de Tráfico en Cataluña es la mitad que los que evidencian los recuentos de la Red Hospitalaria de Utilización Pública. Si los primeros declaran 32.283 en 1992, para los otros son 64.148. Esta enorme diferencia se debe, según manifestó Josep Lluís Pedragosa, Director del Instituto Catalán de Seguridad Viaria, a que los datos en los términos municipales los recogen las



policías locales y éstas utilizan diferentes criterios, cosa que no ocurre en la carretera donde lo hace siempre la Guardia Civil. Según la rigidez de ciertas policías algunos municipios pueden tener una fama de mayor siniestralidad que otros en que simplemente sus guardias son menos estrictos. Además hay que añadir los accidentes leves que van a los hospitales sin que haya parte en cuanto hay un previo acuerdo amistoso.

¿Por qué de pronto todo el mundo fuma Gold Coast?



145 pts.

Blend of U.S.A.

Está causando sensación

BARCELONA: INGENIEROS ESPECIALISTAS

El Director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona, Ferrán Puerta, presentó los dos cursos para posgraduados que deseen especializarse en temas de automóvil. Esta es la tercera edición del Master en Ingeniería del Automóvil que consta de 450 horas de clase que serán impartidas por 100 profesores a una treintena de alumnos. Este Master está enfocado de modo a que los alumnos puedan estar al día de las técni-



cas específicas de este sector y no sólo a nivel tecnológico sino también en cuanto a que se le dota de una visión muy global y multidisciplinaria. En el mismo acto se

presentó también el Posgrado de Gestión de Tráfico y Seguridad Viaria que constará de 142 horas y en el que se hace el nexo entre el automóvil y la estructura viaria.

DEL ROSA Carné por puntos **AL** AMARILLO

Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, ha anunciado la existencia de un primer borrador de lo que será el nuevo permiso de conducir por puntos. Hace ya más de un año que Muñoz manifestó el interés de la DGT en implantar en España este tipo de permiso, en vigor en Francia desde de julio de 1992 y posteriormente implantado en Alemania y Gran Bretaña.



EN estos momentos, los servicios jurídicos de la Dirección General de Tráfico han elaborado un «anteborrador» -en palabras de Miguel María Muñoz- que servirá de base para el futuro ordenamiento.

Como quiera que hay que modificar la actual Ley de Seguridad Vial, el proyecto tiene que seguir todo el trámite parlamentario, que no resulta en absoluto corto: consultas con todos los sectores implicados (previstas en el Plan Estratégico Básico), consultas a los ministerios afectados, Consejo de Estado, Consejo de Ministros y Parlamento... En total, y por muy rápido que camine y por más que se intente agilizar, no es fácil que entre en vigor antes de dieciocho o veinticuatro meses. Para finales de esta Legislatura, si es que llega a agotarse.

De las palabras de Mi-

guel Muñoz se desprende que este primer anteborrador recoge un crédito de diez puntos para cada conductor. Cada tipo de infracción cometida, además de su correspondiente multa económica (ya estipulada), supondrá la «inmediata e inapelable» cancelación de un determinado número de puntos.

Cuando el conductor agote todo su crédito personal, perderá el

carné de conducir de una manera inmediata y definitiva. Podrá obtener un nuevo carné de conducir, previo nuevo examen, pero nunca antes de haber transcurrido un año desde la retirada. El conductor sancionado podrá recuperar su crédito total, antes de agotarlo, si supera una serie de pruebas y cursos de reciclaje, que implantará la Dirección General de Tráfico.

Este sistema, que sobre el papel tiene numerosos y notables aspectos positivos, encierra un gravísimo problema de fondo: el automatismo inapelable en la cancelación de los puntos, sin ninguna posibilidad de defensa o recurso por parte del conductor sancionado.

Nuestro país parece haber elegido el sistema creado por el vecino país francés, en que tampoco es posible el recurso,



INAPELABLE
La pérdida de puntos por multas y sanciones es, según el anteborrador, imposible de recurrir.

«**La Dirección General de Tráfico, al elegir el modelo francés, no parece haber tenido en cuenta la amnistía administrativa que se produce en Francia con cada elección legislativa.**»

EL CASO FRANCES

EN el país vecino el crédito es de 12 puntos. Se retiran por las siguientes infracciones:

6 Puntos

Homicidio o causar heridas graves cuyo restablecimiento dure más de tres meses. Conducir borracho. Negarse a las pruebas de alcoholemia. Huir tras un accidente. Circular sin placas de matrícula o con el permiso de conducir suspendido.

4 Puntos:

Saltarse un semáforo. Saltarse una señal de stop. Conducir marcha atrás en autopista. Circular sin luces. Producir heridas cuyo restablecimiento sea inferior a tres meses.

3 Puntos:

Adelantar en línea continua. Circular por la izquierda. Adelantamiento peligroso. Estacionamiento sin señalización.

2 Puntos:

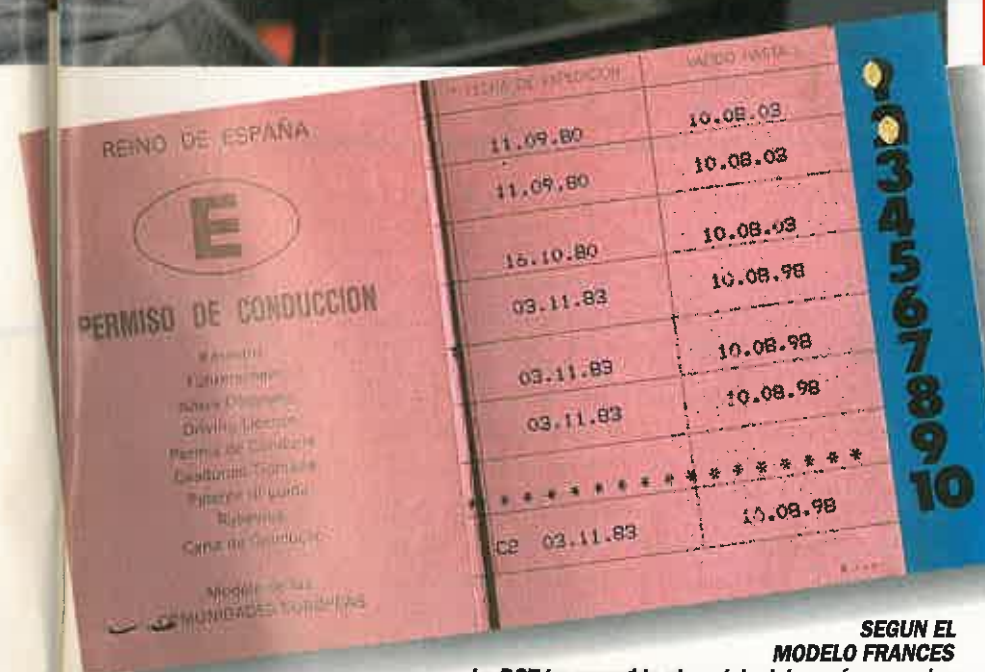
Utilización de los arcones. Acelerar el vehículo para dificultar o impedir el adelantamiento.

1 Punto:

Circular produciendo deslumbramiento. Pisar la raya continua.

Exceso de velocidad:

Hasta 20 Km/h:	1 punto
De 20 a 30 Km/h:	2 puntos
De 30 a 40 Km/h:	3 puntos
Más de 40 Km/h:	4 puntos



SEGUN EL MODELO FRANCES
La DGT ha escogido el modelo del carné por puntos francés, desestimando el alemán o el británico, mucho más flexibles.

frente al utilizado por los británicos o los alemanes, en que los jueces determinan los puntos que deben restarse, en función del hecho cometido, sus matices y sus circunstancias.

Cuando la Dirección General de

Tráfico española se inclina por el modelo francés, no parece tener en cuenta la amnistía administrativa que se produce en Francia (y que hasta ahora no existe en España), y que coincide con cada nueva elección legislativa.

El carné por puntos es pues un paso intermedio entre la retirada del permiso de conducir (el símil de la tarjeta roja en el deporte) y la advertencia previa (la tarjeta marilla).

Es un buen sistema si se consigue, además, la formación permanente y continua de todos los conductores, pero es de muy delicada aplicación si no se mantienen incólumes todos y cada uno de los derechos de los ciudadanos, incluidos desde luego los de presunción de inocencia y el derecho a la defensa.

Tiempo suficiente habrá para ir matizando y puliendo este inacabado proyecto, pero, por lo anunciado, y casi sentenciado, por el director general de Tráfico, no parece que la actual discrecionalidad, e incluso arbitrariedad, de muchas de las sanciones vayan a desaparecer.

José María Cernuda

DOBLE O NADA

LES envío esta foto como prueba de la última moda en Canarias, unos brazos de limpiaparabrisas dobles que aparentemente limpian mejor la zona de visibilidad de los vehículos. ¿Creen ustedes que barreran mucho mejor el cristal o que es simplemente una moda?

Rodrigo Bethancur
Santa Cruz de Tenerife



R.- No hemos comprobado personalmente este nuevo accesorio, sin embargo por su aspecto y color, más parece un sistema en proceso de desarrollo que un accesorio comercializado oficialmente. Un buen limpiaparabrisas debe contar con una goma de calidad que limpie de forma uniforme la luna y un muelle que ejerza la presión adecuada a cualquier velocidad. No cabe duda, cuatro limpiarán teóricamente mejor que dos, pero...

UN ZX AL ROJO

CON posterioridad a la prueba de 24 Horas GTi realizada por ustedes en el circuito del Jarama, he adquirido un Citroën ZX 16V y he podido comprobar, punto por punto, la veracidad de sus apreciaciones sobre el modelo. Es decir, gran estabilidad, muy buenos frenos, motor agradable pero muy poca garra a partir de 5.000 r.p.m.



La consulta que les quiero hacer, es sobre la temperatura del aceite, que en mi coche, llega a los 150° (zona roja), en cuanto se fuerza un poco la marcha en autovía o autopista (de 5.000 r.p.m. para arriba). El coche funciona muy bien, no gasta aceite, la presión es normal y la temperatura del agua también y el funcionamiento del termómetro parece normal, deduzco que es un defecto del modelo, achacable a que no lleva radiador de aceite. En una prueba como la que hicieron, y más en el circuito del Jarama, tendría que habérseles presentado este problema. Eso es lo que quisiera que me confirmaran.

Francisco Morano
Madrid

R.- La aguja de la temperatura de aceite de nuestro Citroën ZX 16V no llegó a visitar la zona roja del reloj. En cualquier caso y después de hablar con el departamento técnico de la marca francesa puede usted estar tranquilo... de momento. Mientras no se encienda la luz la cosa no debería ir a mayores pero tanto nuestra recomendación, como la de Citroën es que se pase por el taller de la marca más cercana para que le comprueben la temperatura real de su aceite en esas condiciones. Por otra parte, aunque usted quiera instalarle un radiador de aceite, Citroën no lo tiene previsto para ninguno de sus modelos.

CON PIES DE PLOMO

ME venden un Toyota Celica de importación (su primer dueño era estadounidense) del año 92, con 22.000 kilómetros por 2.600.000 pesetas. El motor es de 2,2 litros de cilindrada y 16 válvulas. ¿Me pueden facilitar sus potencia, prestaciones, recuperaciones, consumos, peso? ¿Cómo puedo saber el año de fabricación del vehículo y si se matriculó en el 92?, ya que según el vendedor la documentación está en EE UU. ¿qué les parece el precio? Si entrego el Calibra a cambio ¿que cantidad pongo a su juicio. No quiero cerrar la operación hasta no saber su consejo ya que confío plenamente en Motor 16.

Andrés Rabal
Aguilas (Murcia)



R.- El Celica que le venden tiene una potencia de 137 caballos a 5.400 rpm. y un par máximo de 19,4 mkg a 4.400 rpm. Su velocidad máxima oficial es de alrededor de 200 Km/h. y su consumo oscila entre los 7 y los 13 litros a los 100 kilómetros. Consultados algunos importadores paralelos parece extraño que la documentación del coche siga en Estados Unidos cuando teóricamente éste ya está en España y tiene que haber pasado las inspecciones obligatorias. El precio no es ningún regalo. Tenga en cuenta que está a punto de aparecer la nueva versión. Estamos seguros que en el mercado español se puede encontrar un Celica más potente en buen estado por muy poco más. Piénselo bien antes de cerrar la operación y exija los papeles.

¿QUE VA A VENIR?

TANTO yo como otras muchas conductoras que conozco estamos hechas un lío por las noticias que aparecen en la prensa sobre los minicoches que van a llegar. Pero sobre todo nos gustaría tener informaciones claras sobre el Swatch de Mercedes. ¿Es tan barato como se rumorea (800.000 ptas.), ¿será eléctrico o de gasolina?, ¿será tan versátil como bonito?, ¿tendremos que esperar mucho o nos compramos cualquier otro, llámese Y-10, Cinquecento, Twingo...

Iciar Velasco y cinco firmas más
Madrid

R.- El coche de Swatch y Mercedes no llegará hasta entrado el 96 y el precio rondará el millón y medio de pesetas. Aunque se ofrecerá con varios motores desde el principio, lo más lógico sería que fuese el de gasolina el que se comercializase en España. No será tan práctico como bonito. Será un dos plazas con espacio para dos niños pequeños.



Probe 24 V.

Siente el fuerte impulso de su poderoso motor V6 de 24 válvulas, uno de los más ligeros y compactos del mercado.

Descubre su paso firme y seguro: suspensión independiente a las cuatro ruedas, dirección asistida sensible al régimen del motor, sistema de frenos ABS de cuatro canales, doble airbag, estructura monocasco soldada de acero con célula central de protección, barras laterales en acero de alta resistencia a la torsión...

Y experimenta el placer que te proporciona su interior con asientos con ajuste lumbar y sujeción lateral de regulación eléctrica, equipo electrónico de sonido con código antirrobo, aire acondicionado sin CFC,...

Es el Probe 24V.

Simplemente fascinante. Por dentro y por fuera.

Si desea probar este modelo, llame gratuitamente al teléfono 900 51 51 51



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



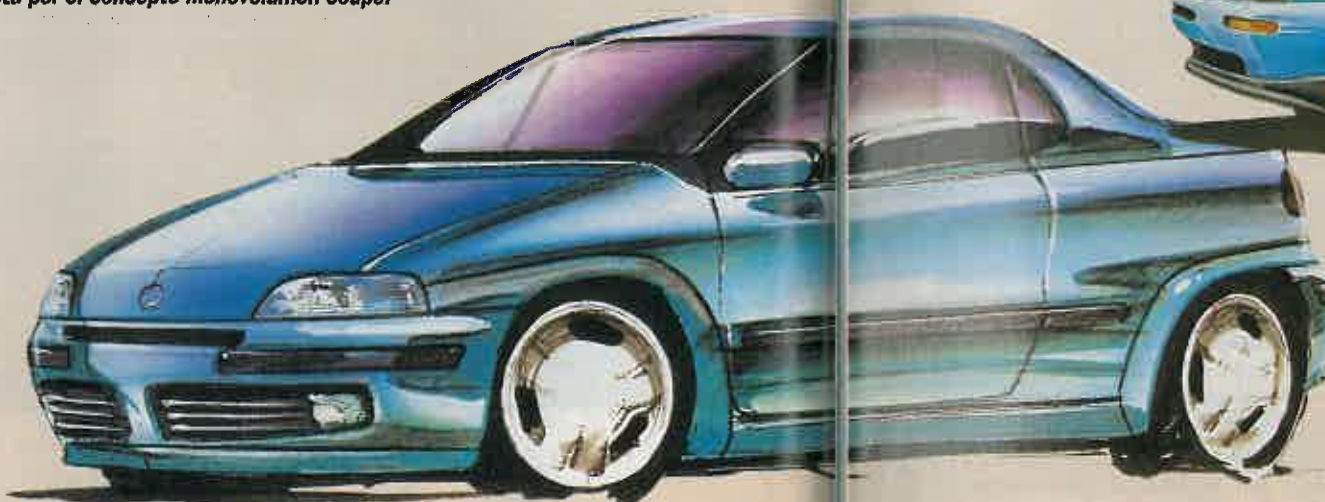
Pininfarina apuesta por el concepto monovolumen coupé.



Zagato ha «inventado» para Fiat un Punto de carreras.



Giannini cree que el Punto 4X4 es la mejor opción.



Bertone rememora conceptos pasados con su RACER.



SALÓN DE TURÍN
AVANCE



Coggiola propone un «pick-up» llamado Surf. Es un dos plazas.



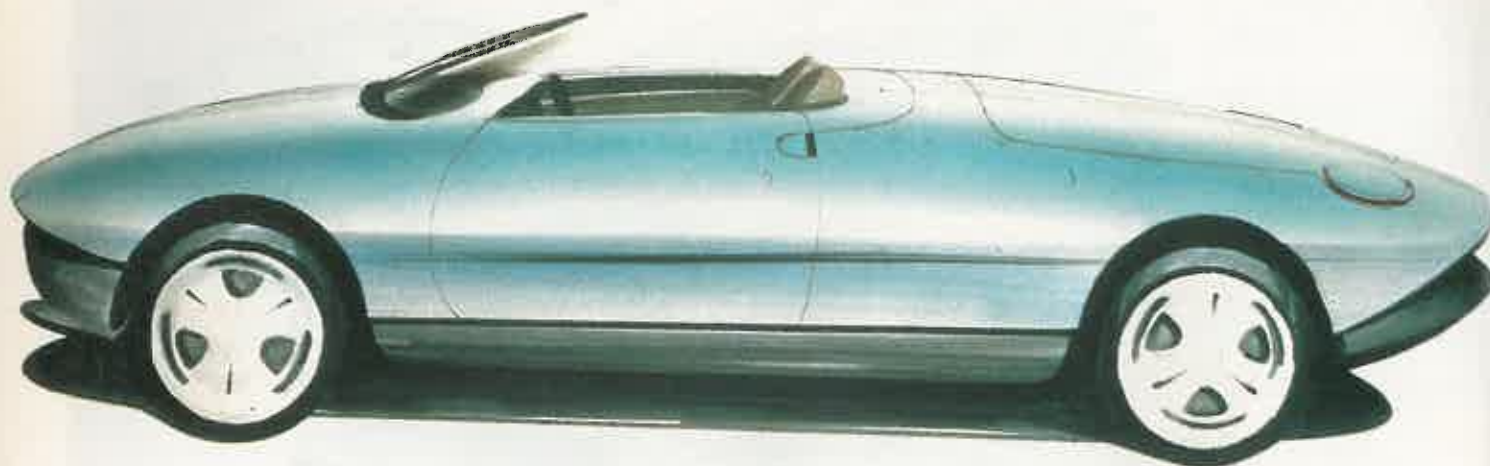
IDEA Estudio también se inclina por el monovolumen coupé deportivo.



Boneschi es el más arriesgado con su Punto de seis ruedas.

FESTIVAL PUNTO

El Salón de Turín abrirá sus puertas a finales del mes de abril con el Fiat Punto como protagonista. Paolo Cantarella ha dado carta blanca a los mejores diseñadores para que trabajen sobre su Punto. Este es el resultado.



FIAT ha diseñado, con Maggiora al frente de su estudio, el Punto Roadster.

EL día 22 de abril abre sus puertas al público el 65 Salón Internacional del Automóvil de Turín, un acontecimiento importante para Italia por cuanto en él se dan cita prácticamente la totalidad de los diseñadores, constructores y preparadores del país transalpino.

Esta edición va a tener un claro sabor Fiat, ya que se recupera la idea que hace dos años tuvo Paolo Cantarella, director ejecutivo de Fiat Auto, de promover y estimular el diseño de prototipos a partir de un modelo fabricado en serie. Hace dos años fue el Cinquecento y ahora le toca el turno al Punto del que se han preparado hasta nueve prototipos diferentes realizados por diseñadores de la talla de Bertone, Pininfarina o Giugiaro.

Desde un Punto todoterreno con tracción a las cuatro ruedas hasta un pick-up, pasando por uno de seis ruedas, un roadster o un Punto Coupé de competición, los maes-

tros italianos del diseño han dado rienda suelta a su imaginación partiendo de una base sólida, atractiva y sugerente, el nuevo «pequeño de Fiat».

El diseño más estilizado, la propuesta más elegante es, sin duda, la del centro de estilo de Fiat, con el jefe de diseño Maggiora al frente. Se trata de un *roadster* (la única carrocería abierta propuesta) que se adelanta en el tiempo al Punto Spider cuya producción tendría que comenzar a finales de este año. Un extraordinario ejercicio de estilo que aumenta considerablemente su tamaño en relación al utilitario y que reduce a dos sus plazas en favor de una trasera de líneas suaves y descendentes, líneas provocadoras que rememoran tiempos pasados.

El resto de los magos del lápiz se han inclinado por los coupés de 2+2 plazas aunque no faltan propuestas disparatadas y con poco fu-

turo. Una de estas es el *pick-up* de seis ruedas Doblone del diseñador Boneshi que apuesta por las dos puertas y los cuatro o cinco asientos en una configuración arriesgada en la que se utiliza un doble eje trasero y seis ruedas.

Coggiola no se queda atrás con otro Punto *pick-up* más estilizado al que llama Surf, una versión italiana del dos plazas americano dado a conocer por General Motors con el nombre de «El Camino».

Para los ratos de ocio, para pescar, cazar o simplemente para salir del asfalto e internarse en el campo, tanto Giannini como Pininfarina han optado por la tracción a las cuatro ruedas. El primero ha rediseñado la plataforma y la transmisión del Punto obteniendo un atractivo turismo que respeta escrupulosamente el diseño inicial y al que ha llamado Punto 4X4 TL (Tiempo Libre). El segundo combina la arquitectura de un coupé con los siste-

mas de tracción total habituales. Pininfarina no tiene todavía pensado el nombre con el que bautizaría este prototipo.

En el caso del carrocerero Bertone, la propuesta sobre la base de un Punto se realiza en la línea deportiva que siempre ha caracterizado a este mago del diseño. Lo

ha llamado RACER y conjuga en él un diseño agresivo y personal con una carrocería coupé agradable y vistosa.

MASERATI En Turín estará presente el nuevo Quattroporte.



FIAT PANDA La versión del Fiat Panda 94 cuenta con unos interiores renovados, acabados más cuidados y una nueva consola central que aumenta todavía más la capacidad para objetos pequeños.

El estudio del conocido Zagato (Zagatodesign), se inclina por una «berlinetta da competizione» con un proyecto llamado Sport Monomille en el que destaca una carrocería coupé con un impresionante alerón trasero y un ancho de vías aumentado considerablemente.

Por último el Instituto IDEA sugiere un monovolumen coupé de aspecto deportivo y frontal aerodinámico y estilizado muy similar en concepto al de Pininfarina. Una clara demostración de lo que puede dar de sí el Punto en manos de los mejores diseñadores del mundo.

En Turín también podrá contemplarse el nuevo Maserati Quattroporte, mucho más compacto y de líneas más suaves y estilizadas.

Y los Fiat Panda 94, cuyos interiores han sido dotados de nuevos acabados y tapicerías y de una nueva bandeja central que se suma al importante espacio del salpicadero que siempre ha caracterizado a estos utilitarios de la marca italiana.

Pero en el Salón de Turín, como siempre, habrá mucho más. ○

Citroën AX: Para los que no invierten todo su dinero en su coche.



Citroën AX First: 990.000* ptas.

*PVP recomendado AX First 1.1i 3p. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional no acumulable. Válido hasta fin de mes.



CITROËN

FRENTE A FRENTE

VIRTUDES

Comportamiento y frenos
Habitabilidad
Diseño original

PEUGEOT 306 XSi

PRECIO: 2.415.000 PTAS.

Peso superior
Plano carga maletero elevado
Rueda repuesto emergencia

DEFECTOS



Citroën ZX 2.0i Volcane / Peugeot 306 XSi

PELEA DE GALLOS

VIRTUDES

Comportamiento y estabilidad
Confort de marcha
Rendimiento y consumo

CITROËN ZX 2.0i VOLCANE

PRECIO: 2.479.453 PTAS.

Menor visibilidad posterior
Habitabilidad trasera
El A/A elimina la guantera

DEFECTOS



Dentro del agresivo segmento de los medios polivalentes con carácter, estos dos coches consiguen un más que convincente equilibrio. Mecánicamente muy similares, alcanzan con creces sus objetivos y ponen difícil su evaluación conjunta.



EL Peugeot 306 juega con la insuperable ventaja de ser el recién llegado. El ZX totaliza en su cuentakilómetros tres años de éxito comercial y esto repercute en considerarlo como un modelo ya suficientemente conocido. Por el contrario, el 306 ha llamado poderosamente la atención del público por un diseño especialmente acertado que sitúa desde el primer momento por delante al león frente a los chevronees en cuanto a la novedad estética.

Pero este diseño más actual no significa un cambio en el planteamiento iniciado por el ZX. Ambos coches se sitúan en los cuatro metros, una dimensión lógica en la generalidad de las necesidades automovilísticas. Su anchura es prácticamente idéntica pero no así su altura, resultando significativamente más elevado el techo del Citroën ZX. Aunque esto parecería a priori dar una ventaja a este último frente al 306 en cuanto a su habitabilidad, la realidad demuestra lo contrario, al disponer de mayor altura el Peugeot para sus ocupantes traseros. Además, el espacio del maletero es mayor, pese a la ingeniosa solución del Citroën, cuya banqueta trasera es corrediza y se adapta a las diferentes situaciones de carga. En lo que sí aventaja al Peugeot, más recogido transversalmente en su parte posterior, es en la anchura de sus plazas traseras, algo escasa en ambos casos. La carrocería del 306 se muestra algo más aerodinámica por el hecho de ser un poco más baja, por la mayor inclinación de su capó y parabrisas, amén de una trasera de formas más redondeadas.

Pasando a la posición de conducción, el ZX admite mayores tallas, desplazando algo más su banqueta. Ambos consiguen un perfecto reglaje en altura, tanto del asiento (mediante un sistema similar de palanca) como del volante. Los mandos resultan lo suficientemente ergonómicos como para olvidarse de ellos a las primeras de cambio. Detalle a resaltar en los dos, la ausencia de forro de goma en el pedal del acelerador, por lo que este puede resbalar de forma molesta según el tipo de calzado.

Equipando la misma mecánica, el motor 2.0i del grupo PSA, las diferencias al respecto son lógicamente



INTEGRADOS
Los mandos del ZX se reparten con naturalidad en el diseño. Al incorporar el aire acondicionado se añora la guantera.

TOQUE ESPECIAL
La terminación en negro distingue al Volcane. Los asientos son cómodos y los delanteros sujetan bien en curvas.

ARRIBA
El asiento es en ambos casos regulable en altura mediante una palanca telescópica.

ABAJO
En combinación con los volantes también regulables, la posición de conducción resultante es impecable.

ATERCIOPELADO
Es el interior del 306 XSi. Los asientos delanteros cumplen en conducción deportiva y los traseros disponen de prácticos soportes para los broches del cinturón.

DISEÑO ACTUAL
En el 306. Detalle del regulador de luz en la consola y del bloqueo de seguridad trasero.



VOLCANICO
El ZX con el motor de 123 caballos dispone de una fuerte personalidad cuando se necesite.



CARACTER
Por sus cualidades dinámicas, el 306 XSi invita a practicar una conducción aplicada y precisa.

CONTRA VIENTO.
Estos dos
temperamentales
franceses son
viajeros
impenitentes.



FICHA TECNICA

	ZX 2.0i Volcane	306 XSi
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
NP válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	123 CV (89 kW)/5.750	123 CV (89 kW)/5.750
Par máximo / r.p.m.	18,3 mkg (176 Nm)/2.750	18,3 mkg (176 Nm)/2.750
TRANSMISION		
Tracción	delantero	delantero
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1 ^a /2 ^a /3 ^a	8,8/16,4/22,4	8,5/15,2/20,7
Velocidad a 1.000 rpm 4 ^a /5 ^a	28,5/35,2	26,3/32,5
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	piñón y cremallera asist.	piñón y cremallera asist.
Vueltas de volante	4,2	3,4
Diámetro de giro (m)	10,7	10,9
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos macizos	discos macizos
Antibloqueo	opcional	opcional
SUSPENSIONES		
Delantero	independiente	independiente
Trasero	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 5,5 x 15	chapa de 5,5 x 15
Neumáticos	185 / 60 R14	185 / 55 R15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.055	1.140
Capacidad depósito combus.	54 l.	60 l.

mínimas. Tras una larga y fructífera evolución de la familia XU, este XU1012C obtiene un rendimiento muy notable y, lo que es más reseñable, con unas respuestas muy agradables a lo largo de su curva de utilización. Mucho par a bajas vueltas y conservando su *reprise* en las marchas largas, aportan a ambos modelos una marcha agradable y eficaz en cualquier carretera. La caja de cambios es de relación algo más cerrada en el 306 XSi, con lo que compensa su mayor peso (85 kilos) a la hora de moverse con agilidad y se impone muy ligeramente en velocidad punta, aceleraciones y recuperaciones. Diferencias mínimas por otro lado y que sólo se constatan a través del Correvit de pruebas.

Los consumos van muy parejos y puede hablarse de coches sobrios en este apartado. Los desarrollos más cortos del 306 XSi le hacen gastar algo más que el Volcane 2.0i en conducción deportiva pero lo compensa con creces en la ciudad y carreteras secundarias. El perfecto trabajo de la gestión Magneti Mare-

lli hace muy fácil controlar los consumos medios en la ruta y las autonomías se alargan hasta rebasar los 500 kilómetros en el ZX y los 600 en el 306 XSi, que dispone de seis litros más en su depósito de gasolina. Este detalle puede declinar a favor del Peugeot alguna decisión, sobre todo en el que piense más en viajar. Más teniendo en cuenta que aventaja en algunos centímetros de maletero al Citroën, siempre que éste no recurra a su astucia particular de correr la bandera hacia delante en detrimento del espacio entre asientos.

Si mecánicamente estos dos coches están casi parejos en un frente a frente directo, en estabilidad tampoco se puede hablar de grandes diferencias. Sin embargo, el Peugeot 306 ha nacido con una sobresaliente salud en este punto que le dota de un tacto sutilmente más deportivo. Algo más ancho de vías y un poco más largo en su distancia entre ejes, su mayor superficie de apoyo se nota a la hora de sacarle partido en un trazado de pruebas. Las suspensiones tienen también

Y MAREA
Su rendimiento,
aerodinámico,
seguridad y
consumo lo
posibilitan.



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ZX	306
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	11,1	10,4
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	6,8	6,4
En conducción rápida	14,2	14,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	9,2	9,3
A 140 km/h de cruce	10,5	10,3
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,1	9,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	534	625

SONORIDAD

	ZX	306
Al ralentí	47,5	46,4
A 60 km/h	62,4	63,5
A 90 km/h	66,7	65,2
A 120 km/h	70,5	68,2
A 140 km/h	72,8	71,8
A tope	80,3	79,4
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.		

PRESTACIONES

	ZX	306
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	188,1	193,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,4	16,9
1.000 m. salida parada (seg.)	32,2	31,3
0-100 km/h (seg.)	10,4	9,6
Metros recorridos	175,1	159,5
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,6	17,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,1	18,9
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,5	32,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,8	35,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,9	9,1
Metros recorridos	251,3	253,1
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,8	12,7
Metros recorridos	360,1	359,9

FRENOS

	ZX	306
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	17,1	18,2
A 100 km/h	48,7	44,8
A 120 km/h	70,7	63,2

OPCIONES

Citroën ZX 2.0i Volcane: Aire acondicionado: 156.001 ptas. Pintura metalizada: 35.031 ptas. ABS: 204.747 ptas.
Peugeot XSi 2.0.: Aire acondicionado: 164.300 ptas. Pintura metalizada: 33.000 ptas. ABS: 176.800 ptas.

EQUIPAMIENTO

	ZX	306
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevalunas eléctricos (D./I.)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

DATOS DE COMPRADOR

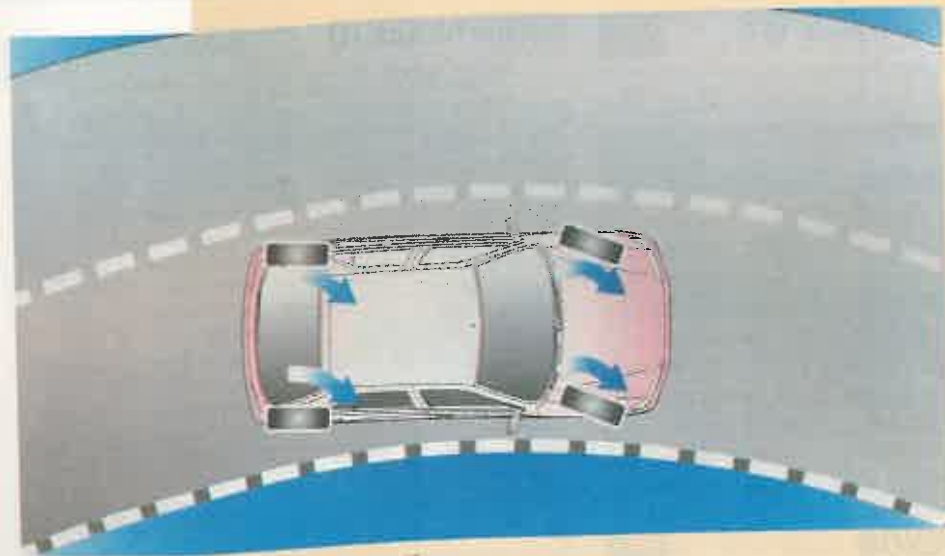
CITROËN Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A., Doctor Esquerdo, 62, 28007 Madrid. Teléfono (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros y seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos en toda España. **PEUGEOT Fabricante/Importador:** Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, km. 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.143 puntos en toda España.

INTERESES COMPARTIDOS



La familia de motores XU llevan a cuevas millones de kilómetros equipando a numerosos modelos del grupo francés PSA. Los Citroën BX 19 GT, Peugeot 205 GT, o la gama 309, son algunos ejemplos ya lejanos de la evolución de este tipo de mecánica. Nacido como un proyecto de motor diesel ligero, ha ido perfeccionando sus óptimos planteamientos hasta esta última y sofisticada generación de la era electrónica.

El compartido sistema de eje autodireccional (esquema del tren trasero del ZX), aprovecha una pequeña pivotación elástica y regula de las ruedas posteriores en el mismo sentido que las anteriores. Esto elimina el efecto de deriva, continuando el giro trazado por la dirección (esquema del 306 en una curva).

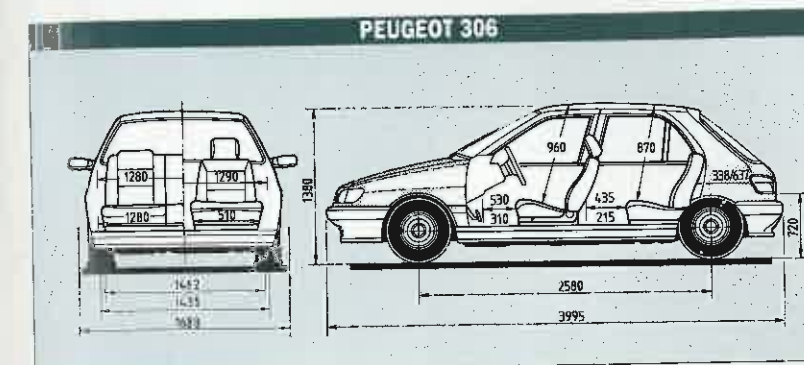
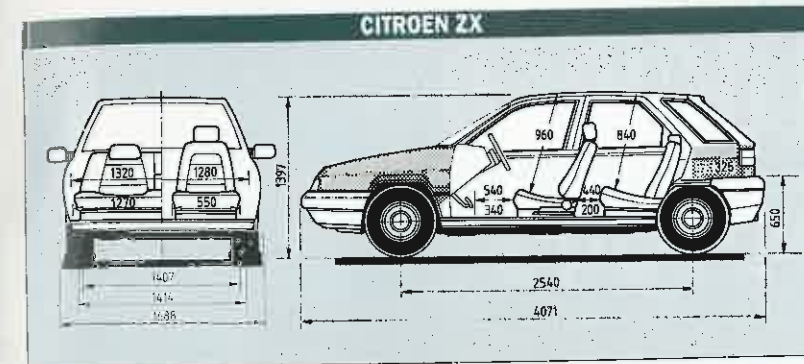


un tarado perceptiblemente más duro que el confortable Citroën y provocan unas reacciones más ágiles en conducción deportiva. Los frenos también marcan una pequeña diferencia a favor del 306 XSi, nacido con una vocación más cercana al deportivo S16 de 155 caballos que el planteamiento general del ZX Volcane en comparación por analogía con el ZX 2.0i 16V Code, también de 155 caballos pero sólo disponible en tres puertas. Globalizando el comportamiento, el ZX 2.0i Volcane tiende más a crear esa atmósfera tan particular de los Citroën en cuanto a un confort de marcha por encima de la media. Por suspensiones y diseño de los mandos, obtiene un tacto más mullido que el 306 XSi, de mayor firmeza en su rodar.

En ambos coches, la plataforma está dotada con un eje autodireccional trasero similar. Sumado a una excelente dirección asistida de serie, más desmultiplicada en el ZX, confiere a los dos franceses una precisión digna de elogio. Las trazadas tienden a ser más ideales independientemente del tipo de curva, ayudando mucho el coche en este aspecto a su conductor. Incluso los pasajeros llegan a percibir ese firme «encarrilamiento» que produce una sensación de mayor adherencia al asfalto. La neutralidad de ambos modelos proporciona una conducción muy segura, aumentada por un sistema de antibloqueo de frenos ABS que resulta más caro en el caso del Citroën.

El confort de marcha no puede ser criticado. Tanto el Citroën ZX como el Peugeot 306 disponen de un habitáculo que nada tiene que envidiar en cuanto a equipo, acabado, insonorización y aireación a modelos de mayor tamaño. Es curioso el hecho de que, aunque las medidas del sonómetro lo desmientan, el 306 XSi produzca más sensación de ruido mecánico. Sus relaciones de cambio más cortas deben ser las responsables de este hecho, quizás transmitido más por las vibraciones que por el sonido filtrado al habitáculo.

Los interiores presentan un diseño más actual en el 306. El tiempo no pasa en balde y las últimas tendencias influyen evidentemente en el producto. Lo que sí está claro es el avance en pocos años en el cam-



MECANICA

1º CITROËN

Este apartado queda lógicamente en empate. Ambos coches equipan el mismo motor y sus características generales son muy similares.

1º PEUGEOT

A semejanza del ZX, el 306 ha adoptado el sistema de eje trasero autodireccional, que tiene el efecto de acortar las trazadas.

COMPORTAMIENTO

1º PEUGEOT

El 306 XSi obtiene un comportamiento muy neutro y deportivo, acompañado de unos frenos especialmente potentes.

2º CITROËN

El ZX no desmerece en absoluto, pero pierde algo de terreno frente al 306 por su menor superficie de apoyo.

RENDIMIENTO

1º CITROËN

Este apartado es consecuencia del primero. El ZX se ha beneficiado indudablemente del nuevo motor 2.0i compartido.

1º PEUGEOT

La mecánica resulta muy adecuada y gratificante, permitiendo disfrutar con la conducción deportiva sin renunciar al turismo confortable.

CONFORT

1º PEUGEOT

La insonorización y la aireación son suficientemente confortables como para afrontar viajes largos con cuatro personas.

2º CITROËN

Las cotas traseras limitan un poco el espacio de los pasajeros, quedando el techo algo bajo para los más altos.

CARROCERÍA

1º PEUGEOT

Resulta un ejemplo de aprovechamiento máximo de un habitáculo, con un maletero algo mayor y más espacios para objetos.

2º CITROËN

Pierde un poco de visibilidad trasera respecto al más moderno 306. Su maletero puede agrandarse con la banqueta deslizante.

ECONOMÍA

1º PEUGEOT

El precio se ajusta al máximo a lo existente hasta ahora en el mercado, ofreciendo un buen equipo.

2º CITROËN

Sus consumos son casi un calco del 306 y resultan muy discretos. La opción de los frenos ABS resulta sensiblemente más cara.



A TRAIÇION
El ZX 2.0i Volcane estaba prácticamente solo en su terreno hasta la llegada de su primo, el 306 XSi. Con un diseño muy acertado, el Peugeot no ha tenido escrúpulos de familia al plantear esta pelea.

aceite. Los acabados coloridos del ZX le dan un toque especial sin llegar a ser llamativo y, en los dos casos, el mullido y tapizado de los asientos resulta adecuado para viajar largas etapas sin problemas.

Peugeot todavía no ha fijado exactamente el precio del 306 XSi de 5 puertas, pero teniendo en cuenta la diferencia entre los modelos de tres puertas, el precio del Peugeot resulta más que competitivo frente a su homólogo y compatriota. Puede decirse que el 306 XSi comparte los mismos y excelentes argumentos del ZX 2.0i Volcane, los mejora en algunos aspectos y los avala con una preciada juventud.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez

Colani Corvette Carisma Spyder

LA VELOCIDAD DEL FUTURO



Una escultura sobre ruedas. Con suaves formas redondeadas, el Colani Carisma es una obra maestra del diseño. Tiene también una aerodinámica increíble y la velocidad máxima es de vértigo. Una versión aligerada de este coche ha alcanzado en Estados Unidos una velocidad de más de 400 kilómetros por hora. El futuro ha llegado a la alta velocidad.





IMAGEN MODERNA
Es la que ha querido conseguir Colani con este Corvette.

INTERIOR ORIGINAL
La mezcla de cuero negro y amarillo predomina en el interior del coche.



COLANI lo ha hecho de nuevo! En su nuevo centro de diseño cerca de Toulouse, el más avanzado del mundo, ha creado un automóvil sensacional. Un super Corvette tan diferente que el Chevrolet Corvette «normal» hecho por General Motors parece casi como un autobús de Londres. El blanco Corvette Carisma Spyder carrozado por Colani es un prototipo que apunta a ser uno de los más «excitantes» del futuro. Un futuro en el que el diseño será tan importante como la aerodinámica. En la carrocería del Carisma Cabrio se aprecia

una «fuerza» que delata la inspiración de su creador aunque se caracteriza también por su elegancia.

El Chevrolet Corvette existe como modelo de General Motors desde hace 40 años. Ha sido el gran éxito de coche deportivo en la historia de los Estados Unidos. Para cualquier aficionado americano, el Corvette significa en el campo de la automoción el sueño americano. Un *speedster* «todo músculos» con una carrocería suficientemente conocida.

Colani ha desechado por completo la carrocería del Corvette: «como todo en la industria americana; la carrocería es demasiado conservadora», dice Colani. «Con mi nuevo Corvette, me gustaría demostrar que un deportivo normal con motor delantero y demás órganos mecánicos tradicionales pueda tener una imagen moderna y muy avanzada».

Ya en 1967, Luigi Colani obtuvo una patente alemana que llamó forma de C (C de Colani) y que ha sido la base para la configuración del Carisma Spyder, donde los bajos apéndices aerodinámicos delanteros son los principales responsables de transmitir la mayor cantidad posible de aire a la parte trasera del vehículo que, por cierto, tiene un llamativo diseño con una forma de cuña muy acusada. Un diseño que proporciona tal presión hacia abajo que el Colani Carisma absorbe literalmente la carretera.

Para que no se originen turbulencias a lo largo de la parte posterior del coche, los sendos tubos de escape situados a cada lado perforan y aparecen tanto a la derecha como a la izquierda de la reforzada carrocería de fibra de vidrio justo detrás de las ruedas traseras. No menos

destacable es el conjunto de los grupos ópticos, de color rojo e integrados, al igual que los delanteros, en la carrocería. La luna delantera del coche es ancha y plana y, sobre todo, está muy inclinada. Las ventanillas son grandes y destacan los abultamientos transparentes de la parte posterior situados justo detrás de los reposacabezas, que permiten una perfecta visibilidad de la parte posterior; en conjunto, las líneas continúan siendo elegantes y «suaves».

Las enormes puertas proporcionan una buena accesibilidad a la cabina, que está muy avanzada. El interior no puede ser más atractivo. Un genuino y original cuero negro y amarillo es la nota dominante en un ambiente donde vuelven a estar presente las formas futuristas y redondeadas. Los asientos, también tapizados en piel, se han hecho especialmente para el Carisma Spyder. El volante tiene un diámetro considerable y destaca por la ausencia de radios; incluso la palanca de cambios ha sido diseñada ergonómicamente.

El Carisma mide 5,20 metros de largo, dos metros de ancho y 1,24 metros de alto y pesa 100 kilos menos que el Corvette. El Colani puede presumir de una velocidad máxima muy elevada y una versión con techo rígido y aligerada de peso ha conseguido en 1992 una punta de 401,7 kilómetros por hora durante un intento de récord en el lago salado de Bonneville, en Utah, donde quedó demostrada la efectividad del concepto de forma de C.

Con el Corvette Carisma, Luigi Colani ha traído, ciertamente, la velocidad del futuro al presente. ○

NUEVA GUIA BMW 1994. EL PLACER DE CONDUCIR. EL PLACER DE VIAJAR.

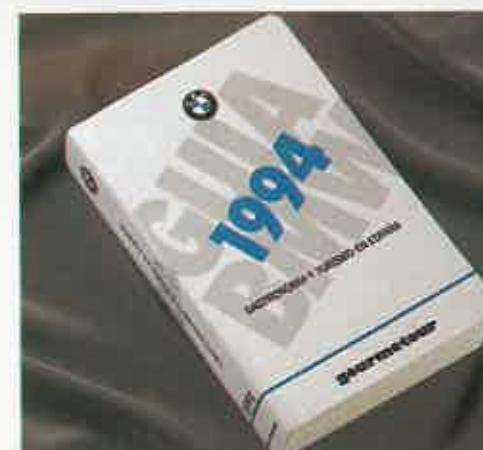
Ruiz Nicoli

NUEVA GUIA BMW 1994. GASTRONOMIA Y TURISMO EN ESPAÑA.

Hay conductores que disfrutan sólo de la carretera. Otros, gozan de la riqueza gastronómica y cultural a lo largo del camino. Pero sólo aquellos que combinan ambos aspectos disfrutan del placer de viajar.

Para ellos, BMW presenta su nueva Guía BMW 1994. Actualizada permanentemente por expertos, reúne en un solo volumen más de 10.000 direcciones útiles.

A partir de ahora, consulte la nueva Guía BMW 1994. Hará, de cada uno de sus viajes, un placer.



GUIA BMW 1994:
10.251 direcciones de interés.
1.987 restaurantes. 1.469 hoteles. Museos y monumentos. Centros de artesanía y compras. Mapa general de carreteras con localización de los restaurantes más destacados. 68 planos de las principales ciudades. Simbología para facilitar la información. De venta en librerías y quioscos.





Yamaha FZR 600R

ALMA DE CARRERAS

Presentada hace tres meses, la Yamaha FZR 600R viene dispuesta a ser una de las reinas de su clase, una de las más competitivas del mercado. Su vocación es claramente deportiva y va dirigida a aquellos usuarios que piden, sobre todo, placer de pilotaje.

PARA defenderse en este sector tan tremendamente competitivo, el de las superdeportivas de cilindrada media, Yamaha ha rediseñado su FZR. Rediseñarla quiere decir hacerla prácticamente nueva y así de la vieja casi no ha quedado nada puesto que incluso el nombre ha ganado una sigla más, una R final que pone de manifiesto ese talante *racing*. Aunque brevemente, puesto que ya se presentó en el número 530 de Motor 16, repasemos un poco la técnica de esta nueva moto. El motor es completamente nuevo, pese a que su arquitectura y características definitorias sean las mismas. Culata nueva, con válvulas en un ángulo entre ellas menor,

conductos de admisión más directos y breves, modificada la circulación del líquido refrigerante, escapes cuatro en uno, carrera más corta y, por fin, cilindros, con recubrimiento cerámico, son las novedades más importantes a la hora de obtener un mejor rendimiento. El ángulo de los cilindros con la vertical es ahora menor y con ello el motor más corto, lo que permite también acortar la distancia entre ejes en un centímetro.

Si se habla de chasis hay que decir que aquí se perfecciona una técnica ya probada y eficaz: la tecnología Génesis consistente en hacer oficiar al motor como elemento activo en la rigidez del chasis, un Deltabox en ace-



PRUEBA
Motor 16

VIRTUDES

Carácter deportivo
Frenos
Motor

YAMAHA FZR 600R
PRECIO: 1.299.000 PTAS.

Precio
Colores
Ligereza delantera

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR:

De cuatro cilindros paralelos inclinados hacia adelante. Cuatro tiempos refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 62,0 x 49,6 mm. Cilindrada total: 598 cc. Relación de compresión: 12 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 11.500 rpm. Par máximo 6,7 Kgm a 9.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Cuatro carburadores Keihin CVKD a depresión de 34 mm. Encendido electrónico CDI.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples en húmedo.

BASTIDOR:

Chasis Deltabox. Horquilla delantera telehidráulica de 41 milímetros de diámetro y 130 mm. de excursión. Suspensión trasera Mono-cross y 120 milímetros de recorrido. Freno delantero doble disco de 298 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones. Freno posterior de disco de 245 mm de diámetro. Neumático delantero 120/60ZR17. Neumático posterior 160/60ZR17.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.415 milímetros. Longitud máxima: 2.050 milímetros. Altura máxima: 1.180 milímetros. Anchura máxima: 685 milímetros. Altura del asiento: 800 milímetros. Peso en seco: 184 Kilogramos. Depósito de combustible: 19 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	7,6
CARRETERA	
A 120 km/h de cruce	6,5
CARRETERA	
Conducción deportiva	10,8

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	230
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	11,5



COMO MIMARLA

Cambio de neumáticos

Cada 8.000 kilómetros. El precio es de 55.600 pesetas.

Cambio de aceite y filtro

Cada 6.000 kilómetros. Cuesta aproximadamente 6.300 pesetas.

Puesta a punto

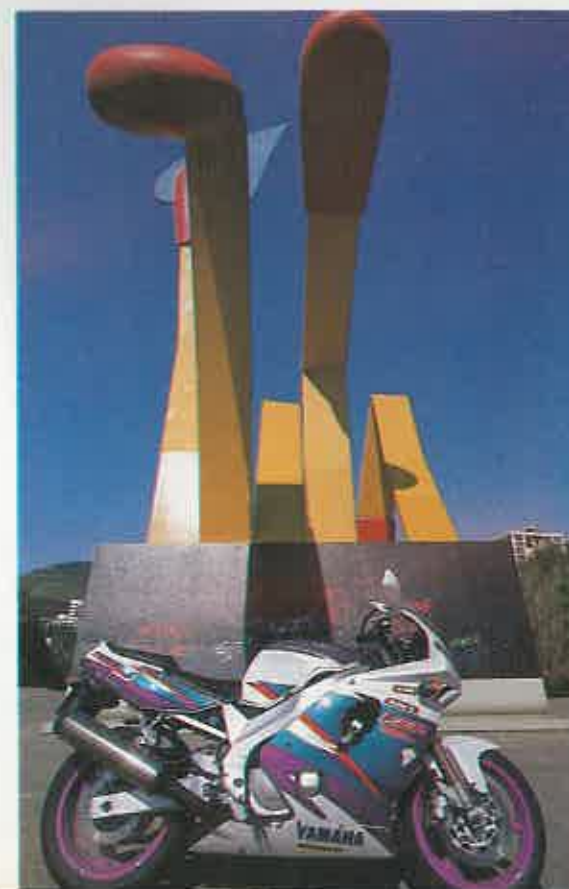
Debe realizarse cada 6.000 kilómetros. El precio de cada una es de 23.500 pesetas. A los 18.000 kilómetros se realizará una puesta a punto más en profundidad, cuyo precio será de 41.000 pesetas.

Cambio de pastillas de freno

Se hará cada 10.000 kilómetros. El coste de esta operación es de 23.000 pesetas.

Cambio de cadena y coronas

Debe hacerse cada 25.000 kilómetros. Cuesta 25.000 pesetas.



ro. Las suspensiones también han evolucionado, un nuevo sistema de reenvíos en el conjunto mono-cross trasero y unas barras más gruesas delante. Los frenos flotantes delanteros no han cambiado, pero las llantas de 17 pulgadas son ahora de mayor garganta. Queda, por fin, la estética. Esa es más criticable, no nos entusiasma ese color morado de las llantas ni ese verde de parte del carenado, pero eso son cosas muy particulares. En cambio, agresivos y personales, tanto que más de uno los ha copiado, son los «ojos de zorro», es decir los dobles faros delanteros. La posición de conducción es ahora menos de carreras que antes y la cúpula, más alta, ofrece mayor protección y los retrovisores mejor visión.

Pero salgamos a la carretera que es lo que todos estamos esperando. Y la primera impresión, que no nos va a abandonar en toda la prueba, es el sonido que percibe el conductor: esta moto suena realmente de carreras. Al girar en vacío, el motor emite un sonido tan embriagador y sube de vueltas con tal facilidad que uno cree estar en una parrilla de salida esperando a que el semáforo cambie a verde. En marcha, ese sonido, que viene principalmente de la admisión, pero también del escape es un verdadero placer para quienes gustamos de las mecánicas veloces. Además, si uno se anima con el acelerador, los viandantes irremisiblemente se giran para ver qué sucede. Eso tiene su contra, pues en manos de desaprensivos este sonido puede convertirse en un factor negativo. Con todo esto resulta que el motor sube de vueltas sin esfuerzo, con alegría, su curva es muy progresiva y si sus bajos son muy correctos, es a partir de la mitad del régimen hacia arriba cuando se dispara de verdad.

En conducción en carreteras viradas en las que se debe de ir con tiento con el acelerador, la potencia viene con energía pero sin brusquedades, salvo que uno las provoque, a partir de 4.000 ó 5.000 revoluciones acelera ya hasta arriba y uno cambia bastante antes de llegar al límite puesto que una cosa es ir de prisa y otra correr en Supersport. El cambio de velocidades es realmente muy suave, silencioso y rápido, siendo este último factor un ele-



mento más a la hora de contribuir al carácter deportivo de la FZR y sacarle partido al motor.

En conducción deportiva los frenos son excelentes, al iniciar la presión en el delantero primero parece que no frene demasiado, muy posiblemente ésa sea una cuestión de tacto, pero cuando aprietas la maneta de verdad, entonces hay que agarrarse porque su potencia es fantástica. Las suspensiones, traen

un tarado de fábrica más bien «duri-llo» pero pueden modificarse en ambos sentidos. Tal como están, van bien para una conducción deportiva en buen piso, pero si hay muchos baches es recomendable suavizarlas. El chasis, rígido y noble, se comporta a la perfección y sólo se le puede reprochar una cierta sensación de ligereza delante. No es que no se sujete ni que al chasis o suspensiones les falte rigidez, pero

hace falta rodar un poco para familiarizarse y tal vez la razón esté en que ahora la posición de conducción carga menos en las muñecas a diferencia del modelo anterior y de la mayoría de deportivas. Ese cambio a una posición más cómoda, más erguida, es el que puede hacer que yendo «por faena» nos parezca que tengamos menos apoyo. En cuanto al equipamiento y acabados no hay nada que reprochar, aunque no estaría de más un reloj de nivel de combustible. Estribos, manetas, conmutadores son de buena calidad y todo está donde debe estar. El asiento es duro, pero como tiene que ser en una moto de estas características.

Las prestaciones y los consumos están en consonancia con sus rivales, una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora y un consumo medio de unos ocho litros cada cien kilómetros. Queda hacer el balance económico. En este sentido hay que decir que es la más cara del segmento, 70.000 pesetas más que una CBR, 160.000 más que una ZZR y 170.000 más que la RF. Es el precio que hay que pagar por tener la más racing de las cuatro. ○

DE CARRERAS
La primera impresión que produce la FZR 600R es que se trata de una moto de carreras. Ya en marcha, confirma esta impresión.



BIEN CONCEBIDA

El chasis de la nueva FZR es rígido y noble, y se comporta a la perfección. Los frenos, por su parte, tienen un comportamiento excelente.

Texto y fotos: José Luis Aznar

Seat Ibiza Copa

MAS POR MENOS



Los Ibiza 2.0 GTI, preparados por Seat Sport, sustituyen esta temporada a los Marbella en la Copa de promoción de la marca para los rallyes de tierra. En la pista del circuito de Martorell, Motor 16 probó uno de los nuevos Ibiza.

ESTAMOS en tiempos de crisis, hay que apretarse el cinturón y por eso Seat ha intentado ofrecer el máximo con lo mínimo. Se pretende que, a partir de una base sana como es el Ibiza 2.0 GTI, se pueda correr con un mínimo costo. Por eso se ha buscado hacer el menor número posible de cambios al coche para ofrecer un vehículo eficaz, fiable y, por ende, económico. Además se ofrecen succulentos premios como aliciente.

La Copa Ibiza toma el testigo de la Marbella que se ha mantenido durante siete años en «cartel». Es un paso más, algo «más serio», por que el coche tiene una potencia de 115 caballos frente a los 52 de su predecesor. Según Gabi Cortés, responsable de Seat Sport, «se pretende que sea un paso previo a un Grupo A». Se disputarán siete pruebas coincidentes, seis de ellas, con el Campeonato de España de Rallyes de Tierra y habrá primas de desplazamiento y participación que ascienden a 55.000 pesetas. También, durante las cinco primeras carreras se amortizan 550.000 pesetas como ayudas a la compra del coche y kit de competición.

Si se añaden los premios, al piloto que esté regularmente sobre la quinta y séptima plazas le saldrá la temporada gratis, una temporada



en la que la marca habrá repartido 40 millones de pesetas en premios. El coche se podrá obtener con un descuento del 12 por ciento y financiar al 8 por ciento por Fiseat. Otro punto importante es que los pilotos contarán con asistencia y recambios en cada prueba.

Hablemos ahora del coche en sí.

escape. Latiguillos Aeroequip, pastillas Necto especiales, eliminación del repartidor de frenada trasero, neumáticos Michelin M5 -los más duros de la casa que tendrán un 26 por ciento de descuento- son otros elementos que se han incorporado al Ibiza de la Copa.

Manteniendo todo el esquema de

serie, las suspensiones son el elemento más evolucionado y el coche es 25 milímetros más alto. Las sustituciones afectan a los silent-blocks, cambiados por otros más duros, los amortiguadores, ahora unos Bilstein de gas tarados un 50 por ciento más duros que los de serie, y los muelles, a los que se ha aumentado la dureza en idéntico porcentaje; no se podrán efectuar variaciones en la geometría, tarados y reglajes de la suspensión. Prueba de la fe de los responsables de la marca en su producto es que no se ha reforzado la carrocería,

PEQUEÑO GRUPO A
Los Ibiza serán muy competitivos en la categoría de dos ruedas motrices.



DE SERIE
El motor, de excelentes bajos, se ha mantenido de serie y no son necesarios trabajos de aligerado o sustituciones de piezas.

Ya hemos dicho que la filosofía que ha presidido la elaboración de esta versión «Copa» del Ibiza ha sido la economía, y por eso sólo se han hecho los cambios imprescindibles. Tanto es así que el motor es absolutamente de serie y se precintará, al igual que la centralita electrónica. En virtud del extremado control de calidad, que en la actualidad rige para las piezas de serie, los propios técnicos de Seat Sport han comprobado que éstas se ajustan perfectamente a los datos de homologación y por lo tanto son innecesarios aligerados y sustituciones, tan típicos en las copas monomarcas de antaño. Otra de las virtudes del propulsor son sus excelentes bajos, que lo hacen muy adecuado para este tipo de competiciones. El cambio, ahora de relación cerrada, junto con el autoblocante, un grupo más corto y un embrague cerámico, también los montará y precintará Seat.

Se habla mucho de precintos para, dada la experiencia de los hombres de Seat Sport en este tipo de certámenes, llevar los temas de verificaciones con el máximo rigor, como siempre. En pro de una imagen ecológica se mantiene el catalizador a partir del cual se ha sustituido el



salvo con los elementos de seguridad y las barras entre las torretas delanteras y traseras. Las llantas son de aleación y se suministran ocho, las autorizadas, en el kit. El kit cuesta 420.000 pesetas de las que al piloto se le reembolsan nada menos que 300.000. Queda por añadir los elementos de seguridad, el kit OMP, que está valorado en 199.500 pesetas.

Antonio Rius es el piloto que, con Manuel Casanovas, su copiloto, ha estado definiendo desde septiembre el coche en estrecha colaboración con Enrique Pons, el responsable técnico de Seat Sport. Para Rius: «El coche podría ser más "ra-

SEGURIDAD
Seat Sport proporciona todos los elementos de seguridad, incluido baquets, en un kit especial valorado en algo menos de 200.000 pesetas.



cing", pero hemos buscado el compromiso entre facilidad de conducción, rendimiento en todos los terrenos y buen nivel de competitividad. Creo que hemos conseguido un coche que es fácil de llevar, que permite algunos fallos al piloto que, sobre todo, podrá divertirse y aprender. En realidad es un Grupo A en pequeño. Rius también oficiará de monitor para todos aquellos inscritos en la Copa que deseen asistir a un cursillo de pilotaje en la pista de Seat Sport para familiarizarse con el coche y aprender sus trucos.

En esta Copa podrán participar todos los pilotos salvo los que están en las listas de notoriedad de la FIA y de la FEA, con lo cual es de esperar que se pueda asistir a carreras abiertas entre pilotos desconocidos y otros que, aún sin palmarés importante, ya tengan una cierta experiencia.

«Estamos seguros que con este coche, los pilotos de la Copa podrán estar muy arriba en la clasificación general de dos ruedas motrices», concluye con una sonrisa Gabi Cortés, un hombre que conoce a fondo todos los secretos de la competición y muy especialmente de las copas de promoción. Por eso está tan seguro de que con este Ibiza Seat está ofreciendo a los futuros Carlos Sainz una herramienta verdaderamente eficaz.

José Luis Aznar



AL VOLANTE

Antes de poder probar el Ibiza Copa, doy unas vueltas como copiloto de Rius, quien se divierte como un chiquillo mientras conduce y me va explicando algunos secretos: «Fíjate en los bajos que tiene. Esta curva la podemos hacer en segunda», me lanza cuando con el coche completamente atravesado, contravolanteando a tope, y pisando a un tiempo gas y freno, negocia una cerrada curva. «Uno de los secretos está en emplear el pie izquierdo para frenar mientras mantienes el derecho en el acelerador», sigue explicándome mientras no cesamos de dar tumbos, derrapar, girar y levantar enormes polvaredas. «La cuestión añade está en que con el acelerador y el volante diriges el morro y al apretar el freno con el pie izquierdo mientras sigues dando gas, haces que el eje trasero derrape y el coche gire y no subvire».

Cuando me toca coger el volante enseguida me encuentro a gusto y me encanta la obediencia del tren delantero. Además, cuando le cojo confianza, practico frenar con el pie izquierdo y la cosa es realmente excitante salvo cuando en algunas ocasiones se me acumula un poco el trabajo y acabo por no saber dónde debe ir cada pie y me hago algún pequeño lío. Una recomendación es que no intenten hacer lo mismo con su coche porque en ese caso los frenos delanteros acabarán «fritos» y es que aquí aguantan porque los discos son sobrados para el peso del coche, especialmente en tierra, y las pastillas son mucho más duras que unas de calle. Rius, en este tema es tajante: «Hemos hecho muchas pruebas y nunca hemos tenido problema alguno». Las suspensiones no tienen un tarado excesivamente duro y son un compromiso excelente para mantener el coche sujeto y al tiempo absorber bien los típicos agujeros y baches de las pistas de tierra. En cuanto al motor, se aprecia la relación más cerrada del cambio, y sin ser un pura sangre se le nota una garra y un brío nada desdeñable. Cuando me bajo, lo hago realmente contento porque he probado un coche de carreras pero al mismo tiempo humano. ¡Cómo se van a divertir esos chicos de la Copa, y qué envidia me dan!».



en la que la marca habrá repartido 40 millones de pesetas en premios. El coche se podrá obtener con un descuento del 12 por ciento y financiar al 8 por ciento por Fiseat. Otro punto importante es que los pilotos contarán con asistencia y recambios en cada prueba.

Hablemos ahora del coche en sí.

escape. Latiguillos Aeroequip, pastillas Necto especiales, eliminación del repartidor de frenada trasero, neumáticos Michelin M5 -los más duros de la casa que tendrán un 26 por ciento de descuento- son otros elementos que se han incorporado al Ibiza de la Copa.

Manteniendo todo el esquema de

PEQUEÑO GRUPO A
Los Ibiza serán muy competitivos en la categoría de dos ruedas motrices.

serie, las suspensiones son el elemento más evolucionado y el coche es 25 milímetros más alto. Las sustituciones afectan a los silent-blocks, cambiados por otros más duros, los amortiguadores, ahora unos Bilstein de gas tarados un 50 por ciento más duros que los de serie, y los muelles, a los que se ha aumentado la dureza en idéntico porcentaje; no se podrán efectuar variaciones en la geometría, tarados y reglajes de la suspensión. Prueba de la fe de los responsables de la marca en su producto es que no se ha reforzado la carrocería,

SEGURIDAD
Seat Sport proporciona todos los elementos de seguridad, incluido baquets, en un kit especial valorado en algo menos de 200.000 pesetas.



DE SERIE
El motor, de excelentes bajos, se ha mantenido de serie y no son necesarios trabajos de aligerado o sustituciones de piezas.

Ya hemos dicho que la filosofía que ha presidido la elaboración de esta versión «Copa» del Ibiza ha sido la economía, y por eso sólo se han hecho los cambios imprescindibles. Tanto es así que el motor es absolutamente de serie y se precintará, al igual que la centralita electrónica. En virtud del extremado control de calidad, que en la actualidad rige para las piezas de serie, los propios técnicos de Seat Sport han comprobado que éstas se ajustan perfectamente a los datos de homologación y por lo tanto son innecesarios aligerados y sustituciones, tan típicos en las copas monomarcas de antaño. Otra de las virtudes del propulsor son sus excelentes bajos, que lo hacen muy adecuado para este tipo de competiciones. El cambio, ahora de relación cerrada, junto con el autoblocante, un grupo más corto y un embrague cerámico, también los montará y precintará Seat.

Se habla mucho de precintos para, dada la experiencia de los hombres de Seat Sport en este tipo de certámenes, llevar los temas de verificaciones con el máximo rigor, como siempre. En pro de una imagen ecológica se mantiene el catalizador a partir del cual se ha sustituido el



salvo con los elementos de seguridad y las barras entre las torretas delanteras y traseras. Las llantas son de aleación y se suministran ocho, las autorizadas, en el kit. El kit cuesta 420.000 pesetas de las que al piloto se le reembolsan nada menos que 300.000. Queda por añadir los elementos de seguridad, el kit OMP, que está valorado en 199.500 pesetas.

Antonio Rius es el piloto que, con Manuel Casanovas, su copiloto, ha estado definiendo desde septiembre el coche en estrecha colaboración con Enrique Pons, el responsable técnico de Seat Sport. Para Rius: «El coche podría ser más "ra-

cing", pero hemos buscado el compromiso entre facilidad de conducción, rendimiento en todos los terrenos y buen nivel de competitividad. Creo que hemos conseguido un coche que es fácil de llevar, que permite algunos fallos al piloto que, sobre todo, podrá divertirse y aprender. En realidad es un Grupo A en pequeño». Rius también oficiará de monitor para todos aquellos inscritos en la Copa que deseen asistir a un cursillo de pilotaje en la pista de Seat Sport para familiarizarse con el coche y aprender sus trucos.

En esta Copa podrán participar todos los pilotos salvo los que están en las listas de notoriedad de la FIA y de la FEA, con lo cual es de esperar que se pueda asistir a carreras abiertas entre pilotos desconocidos y otros que, aún sin palmarés importante, ya tengan una cierta experiencia.

«Estamos seguros que con este coche, los pilotos de la Copa podrán estar muy arriba en la clasificación general de dos ruedas motrices», concluye con una sonrisa Gabi Cortés, un hombre que conoce a fondo todos los secretos de la competición y muy especialmente de las copas de promoción. Por eso está tan seguro de que con este Ibiza Seat está ofreciendo a los futuros Carlos Sainz una herramienta verdaderamente eficaz.

José Luis Aznar

AL VOLANTE

Antes de poder probar el Ibiza Copa, doy unas vueltas como copiloto de Rius, quien se divierte como un chiquillo mientras conduce y me va explicando algunos secretos: «Fíjate en los bajos que tiene. Esta curva la podemos hacer en segunda», me lanza cuando con el coche completamente atravesado, contravolanteando a tope, y pisando a un tiempo gas y freno, negocia una cerrada curva. «Uno de los secretos está en emplear el pie izquierdo para frenar mientras mantienes el derecho en el acelerador», sigue explicándome mientras no cesamos de dar tumbos, derrapar, girar y levantar enormes polvaredas. «La cuestión añade está en que con el acelerador y el volante diriges el morro y al apretar el freno con el pie izquierdo mientras sigues dando gas, haces que el eje trasero derrape y el coche gire y no subvire».

Cuando me toca coger el volante enseguida me encuentro a gusto y me encanta la obediencia del tren delantero. Además, cuando le cojo confianza, practico frenar con el pie izquierdo y la cosa es realmente excitante salvo cuando en algunas ocasiones se me acumula un poco el trabajo y acabo por no saber dónde debe ir cada pie y me hago algún pequeño lío. Una recomendación es que no intenten hacer lo mismo con su coche porque en ese caso los frenos delanteros acabarán «fritos» y es que aquí aguantan porque los discos son sobrados para el peso del coche, especialmente en tierra, y las pastillas son mucho más duras que unas de calle. Rius, en este tema es tajante: «Hemos hecho muchas pruebas y nunca hemos tenido problema alguno». Las suspensiones no tienen un tarado excesivamente duro y son un compromiso excelente para mantener el coche sujeto y al tiempo absorber bien los típicos agujeros y baches de las pistas de tierra. En cuanto al motor, se aprecia la relación más cerrada del cambio, y sin ser un pura sangre se le nota una garra y un brío nada desdeñable. Cuando me bajo, lo hago realmente contento porque he probado un coche de carreras pero al mismo tiempo humano. ¡Cómo se van a divertir esos chicos de la Copa, y qué envidia me dan!».



◆ **NUEVOS CD BECKER**

El compact disc (CD) con grabación de sonido digital y exploración laser ha concedido al conductor de coche el más puro placer musical en carretera durante bastantes años. Los CD multicargas guardados en el maletero del coche y controlados por la radio del coche ofrecen a sus oyentes horas de agradable música. Ahora, Becker introduce sus dos nuevos CD multicargas llamados Silverstone 2630 y Silverstone 2640 SE con amortiguadores electrónicos. Los dos CD multicargas de Becker, el Silverstone 2630 y el Silverstone 2640 SE son fáciles de instalar en el coche y su mejor



BECKER VUELVE OTRA VEZ

CONJUNTAMENTE con el aumento de su actividad en el comercio, Becker vuelve después de 14 años. Equipado con su nueva imagen y alta gama de productos específicamente diseñados para los clientes en el sector, la empresa intenta alejarse de su vieja imagen de ser un fabricante de radios para coches a otro más innovador: el de convertirse en especialistas en el sistema auto-HiFi. La variedad de mecanismos que incorporan un diseño moderno con una tecnología futurista engloba desde la más alta gama de mecanismos para el CD-Multicarga hasta las prometedoras etapas de potencia compuestas para los sistemas de altavoces de gama.

Este año la novedad es que Becker presenta su nueva gama de

productos dirigiéndose a los compradores del sector. Los autorradios de coche tienen, como una de sus características, un nuevo y moderno diseño con una superficie de uso más claro y fácil de utilizar (ETC -easy to control- fácil de controlar). El ETC es el nombre otorgado a la operación esquemática de guiarse por el menú pulsando suavemente las teclas del autorradio. Este método es parecido al que se utiliza en el mundo de los ordenadores.

Entra la nueva gama de Becker cabe destacar el modelo México 2330, perteneciente a la Top Class. También con los modelos Grand Prix 2230 y Monza 2130, Becker pretende dejar los standards de sus productos en el segmento más alto del mercado.



BECKER
AUTOMOTIVE SYSTEMS

lugar de instalación es en el maletero. Su simple conexión a los mecanismos de nueva generación como son el México 2330, Grand Prix 2230 y Monza 2130 utilizando conectores DIN ISO los hace muy atractivos. La disquetera del Silverstone 2630 está protegida contra las peores sacudidas con un amortiguador de goma lleno de silicona. El modelo Silverstone 2640 SE (el SE significa «shock elimination», eliminación de sacudidas) ofrece además un amortiguador electrónico adicional.

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

Las Pruebas del Año

Durante los últimos 12 meses han pasado por las páginas de Motor16 175 coches agrupados en 115 pruebas, cuyo resumen se presenta a continuación. Todo este volumen de pruebas suponen 300.000 kilómetros por todo tipo de carreteras, unos 30.000 litros de combustible y cientos de horas dedicados a sesiones de fotos. Todo para hacer llegar a nuestros lectores todas las características, las impresiones de conducción, las virtudes, los fallos, es decir, todo sobre los coches que se venden en España, y, por supuesto con el máximo rigor.



A FONDO pag.

Alfa Romeo 164 Gama.....	44	Ford Scorpio 2.5i TD S.W.....	55
Alfa Romeo 155 TD.....	45	Honda Civic Coupe LSi.....	56
Audi 100 S4.....	45	Honda Civic CRX VTI.....	56
BMW Serie 5 Gama.....	46	Honda NSX.....	57
BMW 325 TDS.....	48	Honda Prelude 2.2 VTEC.....	57
BMW 325 TDS Automático.....	48	Hyundai Scoupe GT.....	58
Citroën Xantia 2.0i 16v.....	49	Innocenti Elba.....	58
Chevrolet Blazer S-10.....	49	Lancia Delta 1.8 ie.....	60
Chrysler Le Baron LX.....	50	Lancia Delta 2.0 16V.....	60
Chrysler Vision.....	50	Lancia Delta HF LS.....	62
Chrysler Voyager 3.0.....	51	Mazda 121 1.3.....	62
Chrysler Voyager SE TD.....	51	Mazda 323 F 1.6i.....	63
Fiat Punto Gama.....	52	Mazda 626 2.0.....	63
Fiat Tipo 2.0 ie.....	54	Mercedes C 180.....	64
Ford Escort 1.8 TD.....	54	Mercedes S 350D.....	64
Ford Mondeo 2.0i 16V S.W.....	55	Mercedes 600 SL.....	65
		Mercedes C 250D.....	65
		Nissan Micra 1.3 SLX.....	68

Nissan Serena 2.0 SLX.....	68	Renault 19 RSi.....	80
Nissan Sunny 2.0 DLX.....	69	Renault 19 1.8 Automático.....	80
Nissan Terrano 2.7 TD.....	69	Renault Espace 2.8 V6i.....	81
Nissan Terrano II 2.7 TD SG.....	70	Renault Laguna 2.0 RXE.....	81
Nissan Terrano II Largo.....	70	Renault Clio Williams.....	82
Opel Astra 1.6 Auto.....	71	Renault Safrane Biturbo.....	82
Opel Astra GSi 1.8 16V.....	71	Rover 600 Gama.....	83
Opel Deportivos Gama.....	72	Saab 9000 CST.....	84
Opel Corsa Swing 1.5 D.....	74	Saab 900 2.0 S.....	84
Opel Vectra V6 Automático.....	74	Saab 900 V6 SE.....	85
Peugeot 306 Gama.....	75	Seat Córdoba 1.8.....	85
Peugeot 306 TD y D.....	76	Seat Córdoba 1.4 y TD.....	86
Peugeot 106 Rallye.....	77	Subaru Impreza 1.8 GL.....	87
Peugeot 306 S16.....	77	Subaru SVX.....	87
Pontiac Transport.....	78	Suzuki Samurai y Vitara.....	88
Porsche 911 Carrera.....	78	Toyota Carina E 1.6.....	89
Range Rover Vogue SE.....	79	Volvo 440 1.6.....	89
Renault Twingo.....	79	Volvo 850 GLT S.W.....	90

Volvo 850 T5.....	90	Volvo 940 Turbo Plus S.W.....	91
VW Caravelle AllStar.....	91	VW Golf GTi.....	92
VW Vento VR6.....	92		

COMPARATIVAS pag.

PEQUEÑOS

Opel Corsa 1.4 / Renault Clio 1.2.....	93
Rover 114LD / Citroën AX 14 TD / Peugeot 106 XND.....	94
Nissan Micra 1.0 / Opel Corsa 1.2 / Seat Ibiza 1.3.....	95
Ford Fiesta XR2 / Renault Clio RSi / Opel Corsa 1.6 GSi / Seat Ibiza GTi.....	96
Seat Ibiza 1.9D / Peugeot 205D.....	98

MEDIOS

Citroën ZX 1.9D / Peugeot 306 D / Renault 19 1.9 D.....	99
---	----

Citroën ZX 1.6i / Opel Astra 1.6i / Renault 19 1.8i / Peugeot 306 XR.....	100
---	-----

DESCAPOTABLES

Ford Escort Cabrio / Opel Astra Cabrio / Rover 216 Cabrio / Renault 19 Cabrio.....	102
--	-----

BERLINAS

Lancia Dedra 1.8 / Rover 414.....	104
Citroën Xantia 2.0 / Ford Mondeo 2.0.....	105
Alfa Romeo 155 1.7 TS / Rover 416 GSi.....	106
Opel Vectra V6 / Renault Laguna V6 / Volkswagen Passat VR6.....	107
Ford Mondeo CLX 1.8 TD / Citroën Xantia 1.9 TD SX / Peugeot 405 GRDT / Renault 21 TD.....	108
Renault Laguna 1.8 RT / Opel Vectra	

1.8 / Peugeot 405 GR / Ford Mondeo 1.8 / Citroën Xantia 1.8 / Seat Toledo 1.8.....	110
--	-----

BERLINAS DEPORTIVAS

Opel Vectra 2.0 T16 / Peugeot 405 Turbo 16.....	112
---	-----

BERLINAS LUJO

Honda Accord SR 2.3i 16V / Rover 623Si.....	113
Hyundai Sonata V6 / Mitsubishi Galant V6.....	114
Audi 80 16V / BMW 318iS / Mercedes C180.....	115
Mercedes C220 / BMW 320i.....	116
Citroën XM TD / Renault Safrane 2.5 DT.....	117
Renault Safrane 2.2 / Mitsubishi Galant V6.....	118

Alfa Romeo 164 2.5 TD / Rover 825 SD.....	119
Citroën XM Exclusive / Renault Safrane Baccara.....	120
Ford Probe V6 24V / Opel Calibra 2.5 V6 24V.....	121

PRUEBAS ESPECIALES pag.

Consumo Urbano.....	122
---------------------	-----

BAJO LA LUPA pag.

Peugeot 306 XT 1.6.....	124
Seat Ibiza 1.8 CLX.....	125

TODO TERRENO pag.

Nissan Terrano II 2.4 / Opel Frontera Sport.....	126
--	-----

S U M A R I O



Al girar la llave de contacto, el rugido preciso de un corazón de 16 válvulas, 140 CV.

Al pisar el acelerador, la sensación de que un deportivo de altura va a rendirse a sus pies.

Al coger una curva, el agarre que proporciona un tren de

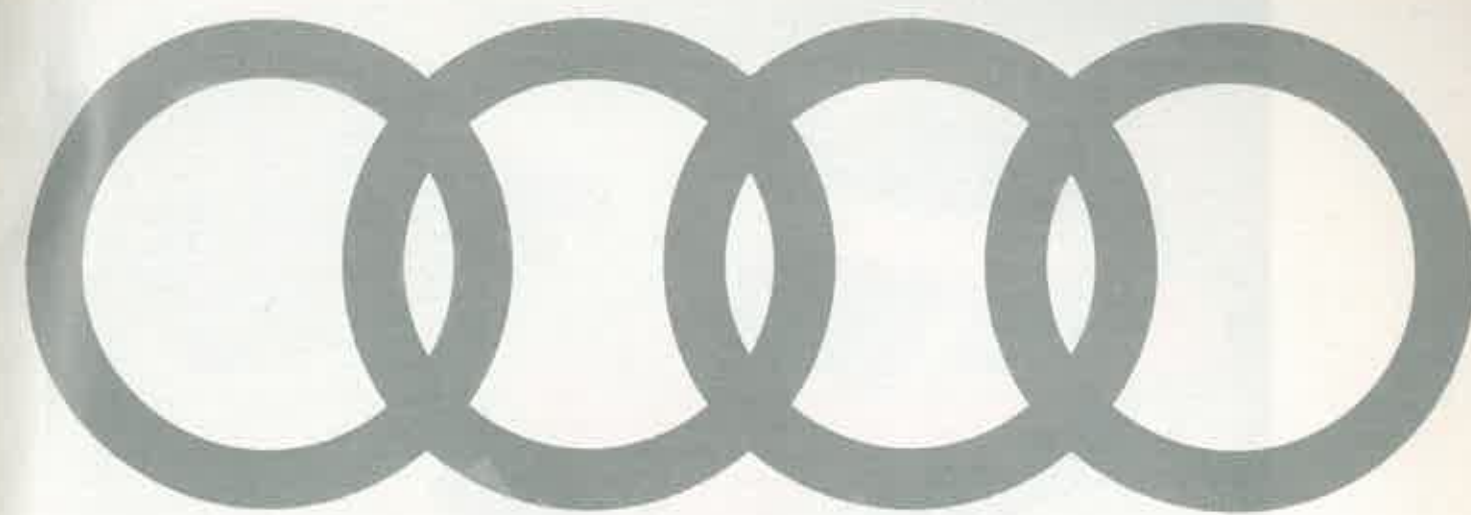
rodaje de carácter excepcional, unos amortiguadores más rígidos y una suspensión rebajada.

Al contemplarlo por fuera, el toque de los mejores carroceros alemanes, la belleza de líneas, unas llantas de aleación ligera y unos neumáticos sobredimen-

sionados que devoran el asfalto.

Al conducirlo, una seguridad indescriptible. Airbag. ABS. Sistema exclusivo Ten. Protecciones laterales. Zonas preparadas para absorber la energía de un choque. Todo de serie.

Al contemplarlo por dentro,



140 CV. 16 V.

0 a 100 km/h en 9,6 seg.

Llantas de aleación y neumáticos 205/60.

Tren de rodaje deportivo.

Asientos deportivos.

Volante de cuero.

Le presentamos el nuevo Audi 80/16 V.

Audi 80/16v

el placer de tener unos asientos deportivos que pueden regularse en altura, una instrumentación clara y precisa y tres relojes analógicos adicionales de control: presión y temperatura del aceite y voltímetro.

Al hacer un corto viaje, el

máximo placer.

Al hacer un largo viaje, el mínimo cansancio.

Al mirar al futuro, un galvanizado integral de la carrocería con el cual podrá tener una garantía contra la perforación por corrosión de 10 años.

Al compararlo, un equipamiento incomparable.

Al verlo, un Audi.

Al sentirlo, un 16 V.

Audi.

A la vanguardia de la técnica.



Gama Alfa Romeo 164 DISEÑO ITALIANO

El verano pasado algunos Alfa Romeo 164 experimentaron cambios importantes sobre todo en el aspecto mecánico. La versión turbodiesel se potenció en ocho caballos, con lo que se convirtió en una brillante berlina de lujo con unos consumos reducidos al máximo. Los motores V6 de tres litros de cilindrada aportaron como novedad cuatro válvulas por cilindro y unas potencias de 210 y 230 caballos de potencia.

El equipamiento se ha aumentado. El salpicadero muestra una in-

formación detallada y además se ofrecen algunos elementos de serie interesantes como un antirrobo, las cortinillas traseras o un reposabrazos delantero central. Climatización automática, cuatro elevalunas eléctricos o faros regulables en altura.

En el aspecto dinámico, los 164 gozan de un comportamiento envidiable, aunque en las versiones más potentes la dirección, demasiado sensible, y el impresionante par, hacen peligrar el agrado de conducción en aceleración fuerte o a alta velocidad en autopista o au-

to vías. La suspensión de dureza variable, de serie en el Quadrifoglio y opcional en el V6 24V., llega a solucionar parcialmente el problema y mejora ligeramente el aplomo del coche, que ya de por sí es bastante bueno.

La mecánica de 210 caballos se ha mostrado durante las pruebas como la más lógica, al ser más dócil y equilibrada en todos los sentidos. Cuenta con una mejor elasticidad a bajas revoluciones y unas cifras de aceleración muy similares. Los tres modelos montan antibloqueo de frenos de serie y cuatro discos (ventilados los delanteros) con el mismo diámetro. Aguantan bien la utilización prolongada.

164 Super TD
Una mecánica económica aunque ruidosa, combinada con un confort de marcha elevado.
Precio 4.633.000 Ptas.

164 S V6 24V.
Mecánica suave y potente con prestaciones elevadas. La dirección es muy sensible.
Precio 5.595.000 Ptas.

164 QUADRIFOGLIO
Altas prestaciones y confort de marcha frente a dirección sensible y consumo alto.
Precio 6.950.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 511)

	FICHA TÉCNICA		
	SUPER TD	SUPER V6 24V.	QUADRIFO.
Cilindrada c.c.	2.500	2.959	2.959
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V	6 en V
Nº de válvulas/cilindro	2	4	4
Alimentación	Iny. ind. turbo e interc.	Inyec. electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	125 CV(91,9 kW)/4.200	210CV(152 kW)/6.300	230CV(168 kW)/6.300
Par máx/rpm	30 mkg(294,3 Nm)/2.000	28mkg(270 Nm)/5.000	29mkg(280 Nm)/5.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Disc. vent./Discos ABS	Disc. vent./Discos ABS	Disc. vent./Discos ABS
Peso (kg)	1.510	1.510	1.510
Acel. 0-100 km/h (s)	11,3	8,1	7,8
1.000 m. salida parada	32,8	28,6	28,3
Rec. 1km desde 40km/h IV	34,5	33,1	32,5
Rec. 1km desde 40km/h V	42,7	36,8	36,4
Velocidad máx. (km/h)	202	240	245
Cons. urbano (l/100 km)	9,0	15,0	15,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,6	8,2	8,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,5	10,8	11,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,9	65,5	65,4
Frenada a 100 km/h (m)	43,8	46,1	41,8



Alfa Romeo 155TD 2.5 EL MEJOR DE CLASE

VIRTUDES

- Precio
- Prestaciones
- Comportamiento

DEFECTOS

- Tacto pedal de freno
- Rueda de repuesto emergencia
- Rumorosa mecánica

Precio 3.295.000 Ptas.

El Alfa Romeo 155 turbodiesel más potente tiene un público definido que, por lo general, no es otro que el profesional que recorre muchos miles de kilómetros al año, que quieren un coche amplio y cómodo, le gusta mantener velocidades de cruce elevadas o adelantar con la brillantez de un gasolina y que el consumo no sea elevado. Si el presupuesto oscila entre los tres y los tres millones y medio de pesetas, éste es el coche ideal para ellos.

El motor de este 155 es el mis-

mo que ya utiliza su hermano mayor, el 164, con ligeras modificaciones. Se trata de un motor algo ruidoso a ralentí pero muy brillante, elástico y económico.

El comportamiento es intachable gracias al rígido bastidor, los frenos son potentes, aunque con un tacto algo esponjoso, la suspensión cómoda y la dirección rápida. El equipamiento de serie es completo aunque no lujoso. Incluye climatización automática entre otros elementos importantes, aunque la rueda de repuesto es de emergencia.



Audi S4 4.2 SIN LIMITE

VIRTUDES

- Comportamiento
- Motor elástico
- Equipamiento de serie

DEFECTOS

- Precio elevado
- Consumo de combustible
- Tacto del pedal de freno

Precio 9.322.000 Ptas.

El secreto de no poder encontrarle «las cosquillas» a un monstruo de 280 caballos, casi cinco metros de longitud y más de tonelada y media de peso, reside en un sofisticado sistema de tracción total a las cuatro ruedas que permite transmitir al suelo tan elevada potencia sin la menor pérdida y sin la menor incorrección.

Sin duda el Audi S4 es uno de los coches más seguros que ruedan por nuestras carreteras. Este aspecto, unido al excelente nivel de acabado típico de los productos ale-

manes y el interesante y completo equipamiento, hacen de este modelo una opción muy interesante para todos aquellos que se puedan permitir pagar nueve millones de pesetas, una cifra elevada sólo comparable a la de rivales como el Safrane Biturbo.

Los problemas más importantes con los que se va a encontrar el comprador de este Audi son tan obvios como el consumo alto o el precio elevado del coche, al margen de un tacto del pedal de freno que no se corresponde con su eficacia real.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.500 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba iny. y turbo.** Potencia máxima: **125 CV (92 kW) a 4.200 rpm.** Par máximo/rpm: **30 mkg (294 Nm)/2.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos ABS op.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.340 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,8 s.** 1.000 m. salida parada: **32,6 s.** Velocidad máxima: **195 km/h.** Consumo urbano: **9,2 l/100 km.** A 90 km/h: **6,0 l/100 km.** A 120 km/h: **7,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,2 m.** (Publicado en el Nº 528)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **4.172 c.c.** Número de cilindros: **8 en V.** Nº válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Iny. elect. mult.** Potencia máxima: **280 CV (206 kW) a 5.800 rpm.** Par máximo/rpm: **40,8 mkg (400 Nm)/4.000.** Tracción: **A las cuatro ruedas con dif. central Torsen.** Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent. en las cuatro ruedas ABS.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso: **1.680 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,1 s.** 1.000 m. salida parada: **27,2 s.** Vel. máx.: **248 km/h.** Consumo urbano: **16,3 l/100 km.** A 90 km/h: **11,7 l/100 km.** A 120 km/h: **13,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,5 m.** (Publicado en el Nº 534)



BMW 325 TDS UN AVION DIESEL

VIRTUDES

- Brillantez mecánica
- Comportamiento en seco
- Acabado impecable

DEFECTOS

- Plazas traseras justas
- Precio elevado
- Aire acondicionado opcional

Precio 4.590.000 Ptas.

El comprador de este vehículo tiene que ser un viajero empedernido al que le guste ir rápido, con necesidad de un coche de representación y al que no le importe pagar un sobreprecio de medio millón respecto al 325 TD de 115 caballos para disfrutar del diesel más veloz que existe ahora en el mundo.

El 325 TDS es más brillante que muchos deportivos de tipo medio y también que algunos hermanos de gasolina. La utilización del intercooler, que enfría el aire de admisión después de ser comprimido por el

turbo sobre el motor de seis cilindros turbo de 2,5 litros de cilindrada que monta la versión TD, junto con un equipo electrónico para la gestión de la inyección y el encendido han ejercido un efecto milagroso.

Pero tan sorprendente como las prestaciones o el consumo es la forma de entregar la potencia, ya desde las 1.500 revoluciones se nota el empuje de un motor portentoso. Como en otros Serie 3, la habitabilidad no es su fuerte y el precio, con aire acondicionado de serie, se le escapa a las economías medias.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Bomba inyectora y turbo**. Potencia máxima: **143 CV (105 kW)** de **4.800 rpm**. Par máximo/rpm: **26,5 mkg (260 Nm)/ a 2.200**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Autom. de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos, ABS**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.385 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,7 s.** 1.000 m. salida parada: **32,1 s.** Velocidad máxima: **211 km/h**. Consumo urbano: **10,0 l/100 km**. A 90 km/h: **6,1 l/100 km**. A 120 km/h: **8,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **39,1 m.** (Publicado en el Nº 531)



BMW 325 TDS Aut. MENUDA SUAVIDAD

VIRTUDES

- Suavidad del cambio
- Comportamiento en seco
- Acabado impecable

DEFECTOS

- Plazas traseras justas
- Precio elevado
- Aire acondicionado opcional

Precio 4.910.000 Ptas.

NUESTRO mercado siempre ha sido reactivo al cambio automático. Se juntaban dos razones: la poca experiencia del conductor español con este mecanismo y el alto precio que se hacía pagar por sistemas que no respondían a lo que se esperaba de ellos. Ahora las cosas han cambiado radicalmente, salvo en un aspecto. El sistema funciona a la perfección, el comprador parece que va conociéndolo más pero el precio sigue siendo elevado en relación a las versiones manuales. La adaptación del cambio automático

de BMW al 325 TDS no ha entrañado ningún problema y sí muchas satisfacciones. Se trata de un cambio suave que aprovecha a las mil maravillas el rendimiento de una mecánica excepcional. Como es habitual en la Serie 3, todo lo referente al comportamiento, acabado o habitabilidad se repite nuevamente. Nobleza siempre que las condiciones del piso sean las idóneas, acabado impecable y materiales de calidad. La habitabilidad, algo escasa en las plazas traseras, es el mayor inconveniente del 325 TDS Aut.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Bomba inyectora y turbo**. Potencia máxima: **143 CV (105 kW)** de **4.800 rpm**. Par máximo/rpm: **26,5 mkg (260 Nm)/ a 2.200**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos, ABS**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.350 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,2 s.** 1.000 m. salida parada: **31,0 s.** Velocidad máxima: **213 km/h**. Consumo urbano: **9,2 l/100 km**. A 90 km/h: **6,0 l/100 km**. A 120 km/h: **7,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,8 m.** (Publicado en el Nº 523)



Citroën Xantia 2.0 16V CUESTION DE RAZA

VIRTUDES

- Comportamiento
- Amplitud interior
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Motor perezoso
- Guantero pequeña
- Precio

Precio 3.825.441 Ptas.

SIN duda el Xantia 2.0i 16V. es un coche que colmará de satisfacciones a su poseedor, siempre y cuando éste no vaya con la idea preconcebida de disfrutar de 155 caballos desbocados. Los del Xantia son tranquilos y pensados para una conducción familiar. El coche tiene un equipamiento completo y entre las opciones sólo se echa en falta el airbag, que estará disponible en breve.

El comportamiento general del coche no plantea el más mínimo problema. El coche se agarra al as-

falto y lo único que se echa en falta es un comportamiento más progresivo que la suspensión hidroneumática se encarga de enmascarar.

La habitabilidad está muy conseguida y el maletero no decepciona al comprador. Lástima que la guantera prácticamente desaparezca cuando se incluye el aire acondicionado. El precio también habría que situarlo en el apartado de los defectos, casi cuatro millones de pesetas es una cantidad alta si se tiene en cuenta la llegada de nuevos y más baratos modelos V6 en la competencia.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.199 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **220 CV (162 kW)** a **5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **31,6 mkg (310 Nm)/3.750**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Automática de 5 vel.** Dirección: **Recirculación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.490 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,8 s.** 1.000 m. salida parada: **28,4 s.** Velocidad máxima: **235 km/h**. Consumo urbano: **15,0 l/100 km**. A 90 km/h: **9,8 l/100 km**. A 120 km/h: **11,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,6 m.** (Publicado en el Nº 526)



Chevrolet Blazer V6 CHAQUETA SPORT

VIRTUDES

- Engranaje automático del 4WD
- Equipamiento muy completo
- Habitabilidad y confort

DEFECTOS

- Limitaciones en el campo
- Eje trasero saltarín
- Consumo elevado

Precio 3.841.853 Ptas.

ESTE vehículo 4X4 apareció en el mercado americano ya hace casi una década y desde entonces ha sido el vehículo ideal para un buen número de conductores que, sin querer renunciar a las virtudes de un coche familiar, entienden el automóvil como algo más que un elemento que sirve para ir al trabajo o a la compra. Resulta tremendamente confortable en carretera y posee un equipamiento completísimo que podría equipararse al de cualquier modelo de lujo. La mecánica del Blazer es genuinamente

americana y no presume de tecnología de vanguardia. Se trata de un motor de alto cubaje, baja potencia en relación y un poderoso par que se traduce en una fuerza de empuje brutal desde muy bajas revoluciones. En el campo puro y duro, el Blazer se encuentra con algunas limitaciones, el eje trasero es saltarín y el consumo elevado, sin embargo la tracción 4X4 y la caja de reductoras se pueden engranar con sólo apretar un botón. El maletero, por su parte, cuenta con un elevado volumen de carga.



Chrysler Lebaron LX SABOR AMERICANO

VIRTUDES

- Capacidad de recuperación
- Calidad de acabado
- Facilidad de conducción

DEFECTOS

- Eje rígido trasero
- Escasa capacidad de giro
- Habitabilidad trasera

Precio 3.313.528 Ptas.

ES un tracción delantera de casi 4,7 metros de longitud, suspensión independiente delante, eje rígido trasero y dirección asistida. Es un producto genuinamente americano y de cierto carácter deportivo. Cuenta con un motor de seis cilindros poco potente pero muy elástico, con un poder de recuperación impresionante.

El LeBaron es un coche singular, por ejemplo en el techo hay un hueco para dejar las gafas y otro con velcro para guardar el mando a distancia. También en el techo se sitúa

una brújula y un indicador de la temperatura exterior. Cuando se superan los 24 kilómetros por hora los seguros de las puertas se bajan automáticamente... por el contrario es opcional el detalle de los elevadores eléctricos. Para ser un coche de su tamaño, las plazas traseras son algo justas y el comportamiento del eje rígido trasero no es de lo mejor del coche. Afortunadamente es fácil de conducir y la calidad de acabado es destacable. Su precio también hay que calificarlo de llamativo, sobre todo en relación a sus rivales.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.972 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **136 CV (100 kW) a 5.200 rpm**. Par máximo/rpm: **22,7 mkg (223 Nm)/ a 2.400**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Cuatro disc. vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso: **1.340 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,7 s**. 1.000 m. salida parada: **31,9 s**. Velocidad máxima: **196 km/h**. Consumo urbano: **11,5 l/100 km**. A 90 km/h: **7,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **44,1 m**. (Publicado en el Nº 522)



Chrysler Vision A KILO POR METRO

VIRTUDES

- Motor elástico
- Equipamiento completo
- Precio atractivo

DEFECTOS

- Propulsor ruidoso
- Plazas traseras poco cuidadas
- Maletero justo

Precio 4.995.000 Ptas.

YA es posible encontrar en el mercado español un coche de cinco metros de longitud por un precio razonable: cinco millones de pesetas. El Vision, uno de los automóviles de una nueva generación de la marca norteamericana Chrysler, quiere irrumpir con fuerza en Europa y, en consecuencia, ganar terreno a los fabricantes más representativos del Viejo Continente: Mercedes y BMW.

Para empezar su precio es absolutamente razonable en relación a la media del segmento, menos de

cinco millones de pesetas con un equipamiento extenso en el que se incluye doble airbag y aire acondicionado, además de lo normal en un vehículo de estas características.

La carrocería es muy aerodinámica y se combina con un motor de seis cilindros en V que proporciona una suavidad de marcha elogiada. La disposición de la luna trasera, muy inclinada, hace que el habitáculo en verano sea muy caluroso. Y el diseño de los asientos no recoge el cuerpo adecuadamente en los terrenos más virados.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.523 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **208 CV (155 kW) a 5.850 rpm**. Par máximo/rpm: **29,8 mkg (292 Nm)/3.450**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos, ABS**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.615 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,5 s**. 1.000 m. salida parada: **31,5 s**. Velocidad máxima: **214 km/h**. Consumo urbano: **16,8 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **53,7 m**. (Publicado en el Nº 542)



Chrysler Voyager LE PARA PASAJEROS

VIRTUDES

- Variedad mecánica
- Precio atractivo
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Poca versatilidad
- Espacio para equipaje reducido
- Asientos poco manejables

Precio 3.289.660 Ptas.

EL Voyager LE 3.0 Aut. es un monovolumen americano que comparte muchas características con el Pontiac. Aunque también hay que decir que es de los modelos familiares con estructura monovolumen menos versátil. Los asientos de los pasajeros son corridos, motivo que impide eliminar un solo asiento para aumentar la capacidad de carga sin apenas reducir el espacio para ocupantes.

Las banquetas no son giratorias y ni siquiera se puede reclinar el respaldo para echarse una siesta. Sin

embargo se viaja con comodidad. La banqueta corrida trasera puede desplazarse, con lo que sí se puede regular el espacio disponible para las piernas de los pasajeros de la última fila.

A más espacio menos volumen para equipajes, sin embargo debajo de los asientos hay muchos huecos aprovechables. Para convertirlo en furgoneta de carga hay que desmontar los asientos completos, muy pesados y poco manejables. El motor es agradable y el cambio automático muy cómodo y eficaz.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.972 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **141 CV (104 kW) a 5.200 rpm**. Par máximo/rpm: **23 mkg (225 Nm)/2.600**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Aut. de 4 velocidades vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos, ABS**. Suspensión (del/tras): **Indep./Eje torsional**. Peso en orden de marcha: **1.585 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,1 s**. 1.000 m. salida parada: **35,2 s**. Velocidad máxima: **180 km/h**. Consumo urbano: **12,8 l/100 km**. A 90 km/h: **9,8 l/100 km**. A 120 km/h: **13,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **- m**. (Publicado en el Nº 494)



Chrysler Voyager TD ITALO AMERICANO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Vehículo funcional
- Comportamiento

DEFECTOS

- Diámetro de giro amplio
- Palanca de cambio corta
- Motor ruidoso

Precio 3.014.084 Ptas.

SOBRE las virtudes del Chrysler Voyager no vamos a descubrir nada nuevo. Del mismo modo, tampoco hace falta revelar el potencial de los motores italianos diesel VM. Sin embargo, la unión de estos dos elementos sí va a dar mucho que hablar. Se trata de una versión pensada especialmente para los mercados latinos, puesto que el motor turbodiesel es el que ofrece unas características de potencia y par más acordes al uso de un monovolumen familiar.

El motor es ruidoso, sin embargo

ofrece un rendimiento óptimo en toda circunstancia. Este Voyager es noble, ágil y seguro en su comportamiento. Aunque en las curvas más cerradas la carrocería se balancea, las ruedas mantienen la trayectoria elegida por el conductor. Los frenos detienen el coche en distancias cortas pero pierden eficacia con el uso continuado.

En esta versión se dispone de siete cómodas plazas con tres filas de asientos. El diámetro de giro es demasiado amplio y la palanca de cambio algo corta.



Gama Fiat Punto IMAGEN PARA EL FUTURO

SALVO las versiones Cabrio y automática, que aparecerán más adelante, la gama Punto ya rueda por las carreteras españolas. La carrocería del nuevo Fiat es compacta, con una gran distancia entre ejes y vías considerablemente anchas. Una tendencia a seguir en los últimos tiempos para la mayoría de los utilitarios.

Las cualidades más destacables respecto al Uno son una mayor habitabilidad, que no la capacidad del maletero, prácticamente de las mismas dimensiones, una excepcional visibilidad periférica y unos innovadores grupos ópticos traseros dispuestos verticalmente en los montantes del portón posterior.

La carrocería puede ser de tres o cinco puertas excepto en el deportivo GT y en el 55 6 Speed que se ofrece sólo en versiones tres puertas. La gama arranca con los 55 caballos del motor Fire, mecánica largamente probada en los Uno y que

ahora, con los pistones más aligerados, ha ganado en suavidad de funcionamiento. Como originalidad, Fiat ofrece la caja de cambios manual de seis velocidades en la versión 55, algo insólito en un coche pequeño pero que permite aprovechar al máximo las posibilidades del motor. El siguiente paso es el Punto con el motor de 1,2 litros con inyección multipunto y 75 caballos de potencia, nueva versión de la familia Fire que destaca por unos consumos especialmente reducidos.

El GT, tope de la gama, equipa el motor 1.4i con turbocompresor y hace gala de 136 caballos de potencia, con un poder de respuesta sobresaliente que satisface sin tacha a los más deportivos.

Para la versión turbodiesel, por su parte, el motor elegido es el 1.7 con inyección indirecta, una mecánica con 75 caballos de potencia que garantiza unas características muy ambivalentes para ciudad-carretera.

Una faceta en la que Fiat ha incidido especialmente es en la seguridad. En este aspecto son destacables la estructura reforzada del habitáculo, el pretensado de los cinturones de seguridad, el airbag para conductor y el pasajero, etcétera.

Pero lo que más destaca de esta nueva carrocería es un habitáculo especialmente agradable y confortable. Muy amplio, ofrece una visión panorámica inusual en este segmento; los asientos son cómodos y de buenas dimensiones en las cuatro plazas, además de disponer de una excelente insonorización aerodinámica.

El acabado evidencia otro esfuerzo de la marca por superarse. Los plásticos, de diseño suave y moderno, presentan un buen ensamblaje y los mandos e interruptores se integran en ellos de forma natural y bien estudiada. En cuanto a la decoración, ocho acabados distintos en tejidos de cálidas tonalidades se

combinan con los 13 colores disponibles para la carrocería.

El comportamiento en carretera hace gala de un compromiso muy bueno entre el confort de marcha y la estabilidad, aunque el tarado algo suave de los amortiguadores no se encuentra muy a gusto cuando se

aumenta el ritmo hacia una conducción deportiva. Incluso, la versión GT, con un tarado de suspensiones más duro, agradecería unos amortiguadores algo más duros en el eje delantero.

Llegados a este punto, Fiat ha ofrecido un coche muy interesante

para el público con amplias posibilidades comerciales.

La versión con el motor de 90 caballos, la caja de cambios automática y el modelo con la carrocería descapotable completarán en breve una gama que está enfocada para gustar y alcanzar el éxito.

PUNTO 55S

Aunque no se le puede montar el aire acondicionado, su amplitud y su agradable motor compensan esta laguna.

Precio 1.180.000 Ptas.

PUNTO 55 6V EL

Lo mejor del cambio de seis velocidades son las recuperaciones y el menor consumo en ciudad. Eso sí, es más caro.

Precio 1.290.000 Ptas.

PUNTO 75 SX

Cuenta con un motor polivalente y económico pero sus prestaciones son algo pobres y las suspensiones blandas.

Precio 1.488.000 Ptas.

PUNTO GT

Aceleraciones, equipamiento, estabilidad y confort de marcha son sus mejores bazas. Pero los consumos son elevados y la suspensión algo blanda.

Precio 2.003.000 Ptas.

PUNTO TD 5P SX

Un motor elástico, aunque algo ruidoso, un consumo reducido y un equipamiento de serie elevado.

Precio 1.736.000 Ptas.

(Publicado en el N° 536)

FICHA TÉCNICA

	55 S	55 6V EL	75 SX	GT	TD SX
Cilindrada (c.c.)	1.108	1.108	1.242	1.372	1.698
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elect. y turbo	Inyección diésel y turbo
Potencia máx./rpm.	55CV(55kw)/5.500	55CV(40kw)/3.500	75CV(54kw)/6.000	136CV(98kw)/5.750	72CV(52kw)/4.500
Par máx./rpm.	8,7mkg(85Nm)/3.500	8,7mkg(85Nm)/3.500	11mkg(106Nm)/4.000	21,2mkg(204Nm)/3.000	14mkg(134Nm)/2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos/tambores
Peso (kg)	840	865	935	1.000	1.050
Accel 0-100 km/h (s)	14,5	15,5	13,3	7,8	14,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,0	35,7	38,1	30,1	36,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V-VI	40,2	37,40	43,0	36,4	42,0
Vel. máx. (km/h)	162	159	166,4	204	163
Cons. urbano (l/100km)	8,2	7,8	8,4	10,1	7,1
Cons. a 90 km/h (l/100km)	4,9	5,0	5,4	6,5	4,8
Cons. a 120 km/h (l/100km)	6,8	6,9	7,2	7,4	6,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,9	67,9	67,1	65,8	76,5
Frenada a 100 km/h (m)	52,0	50,2	54,9	36,5	53,1



Fiat Tipo 2.0 i.e. 16v VESTIDO DE SPORT

VIRTUDES

- Estabilidad excelente
- Habitabilidad
- Desarrollos bien adaptados

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Puesto de conducción
- Calidad de acabado

Precio 2.440.000 Ptas.

EL Tipo más potente, con la carrocería de tres puertas, adquiere un aspecto más juvenil y deportivo. Ese es el espíritu buscado por la firma IDEA para su diseño. Y además mantiene la personalidad del Tipo. Sus generosas puertas laterales facilitan el acceso a las plazas traseras. Su aspecto se realza por el nuevo frontal y por las grandes ventanillas traseras, además de por sus llantas específicas. El puesto de conducción sigue contando con un asiento un poco alto para el conductor, y a su instrumentación

se unen relojes para la presión y la temperatura del aceite. Su motor multiválvulas tiene una enorme facilidad para subir de revoluciones, resultando muy elástico. Gracias a lo acertado de los desarrollos del cambio, la mecánica resulta siempre tremendamente eficaz. Suspensiones, frenos (el ABS es opcional) y dirección siguen estando a gran altura. En él se ha mejorado mucho la seguridad activa y pasiva, con refuerzos en las puertas y airbag opcional. Sólo se echa en falta una mejor calidad de acabados.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.995 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **142 CV (102 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **18,7 mkg. (180 Nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.190 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,1 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **204 km/h**. Consumo urbano: **11,2 l/100 km**. A 90 km/h: **7,8 l/100 km**. A 120 km/h: **9,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,5 m**. (Publicado en el Nº 514)



Ford Escort 1.8 TD SOPLIDO MÁGICO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Calidad de acabado
- Consumos

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Puesto de conducción
- Mandos de los elevavinas

Precio 2.239.000 Ptas.

LA incorporación de un turbo y un intercooler en el motor diesel que anima al Escort ha propiciado que sus prestaciones cambien por completo. El enorme incremento de potencia le coloca en el grupo de cabeza de los turbodiesel de su segmento. Además, ese motor de 1,8 litros tiene un consumo muy ajustado, logrando una autonomía ejemplar. Además, es un motor elástico de gran rendimiento a bajo régimen, y muy cuidadoso con el medio ambiente. Hay que mencionar, sin embargo, su excesiva rumo-

rosidad. El cambio de marchas, de desarrollos acertados, tiene un tacto suave y un manejo preciso. Las suspensiones han recibido un trato específico y ofrecen tarados muy acertados. Frenos y dirección tienen un nivel de funcionamiento excelente. Si exteriormente no dice nada nuevo, en esta versión Ghia, el acabado interior es magnífico. Además es un coche amplio y confortable cuyo puesto de conducción podría haber sido mejorado. El equipamiento es completo y las opciones tienen un precio interesante.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.753 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección y turbo**. Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 4.500 rpm**. Par máximo/rpm: **18,1 mkg (178 Nm)/2.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.095 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,1 s**. 1.000 m. salida parada: **35,1 s**. Velocidad máxima: **176,6 km/h**. Consumo urbano: **7,3 l/100 km**. A 90 km/h: **4,9 l/100 km**. A 120 km/h: **7,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,9 m**. (Publicado en el Nº 513)



Ford Mondeo 2.0i SW EL PODER FAMILIAR

VIRTUDES

- Comportamiento
- Frenos
- Equipamiento

DEFECTOS

- Motor tranquilo
- Recuperaciones lentas
- Espacio plazas traseras

Precio 3.239.000 Ptas.

CON la motorización más alta y el mejor acabado, Ghia, se vende el Mondeo familiar, y ha llegado para llamar la atención por su precio, igual al de las versiones normales, y por el motor utilizado en él. El hecho de existir en la versión más lujosa tan sólo puede limitar su demanda, de momento, pues aparecerán otras. Entre los familiares de su segmento, por precio, es la mejor opción de compra, sobre todo teniendo en cuenta un equipamiento más que sobresaliente que incluye airbag; incluso para pasajero en op-

ción, y una gran nivel de seguridad. Ofrece un gran espacio de carga, gracias a una suspensión trasera modificada al efecto, si bien las plazas traseras resultan pequeñas. El motor empleado le depara potencia y suavidad de funcionamiento. Su consumo se mantiene dentro de límites normales. En frenos y dirección su nota es muy alta, y su comportamiento (con o sin carga) es otra de las virtudes, por estabilidad, seguridad y confort, de este familiar elegante, perfectamente equipado y, además, de uso versátil.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **136 CV (100 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **17,9 mkg (175 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambor**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.332 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,2 s**. 1.000 m. salida parada: **31,5 s**. Velocidad máxima: **204 km/h**. Consumo urbano: **10,4 l/100 km**. A 90 km/h: **7,1 l/100 km**. A 120 km/h: **9,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,0 m**. (Publicado en el Nº 517)



Ford Scorpio 2.5i TD PODEROSO Y PACIENTE

VIRTUDES

- Respuesta del motor
- Equipo y acabados
- Confort del habitáculo

DEFECTOS

- Delicado en curvas cerradas
- Rumorabilidad en frío
- Tapón gasolina con llave

Precio 4.709.000 Ptas.

BAJO su afable y sofisticada apariencia, el Ford Scorpio familiar esconde músculos de auténtico pegador, gracias al nuevo motor 2,5 turbodiesel. Además, tiene un precio acorde con el resto de la gama y ofrece un habitáculo agrandado, dotado de infinidad de elementos de seguridad y un equipamiento riquísimo. Pero lo más importante es su motor, un motor que, sin anunciar una potencia especialmente llamativa, muestra una excelente curva de rendimiento, muy adecuada a una utilización relajada y con prestacio-

nes al nivel de un motor de gasolina, incluso superior en cuanto a cilindrada. Y con unos consumos muy ajustados. La transmisión ha sido reforzada en cambio, embrague y diferencial. Son al mismo tiempo más robustos y suaves en su funcionamiento. Para amortiguar la rumorabilidad del motor se ha usado buena cantidad de material insonorizante con un resultado óptimo. Rodar con él es un auténtico placer, con un comportamiento enfocado hacia el confort. En cuanto a lo demás, basta decir que es un «Ghia».



Honda Civic Coupe LSi UN TOQUE DE DISTINCION

VIRTUDES

- Buen rendimiento del motor
- Cambio preciso
- Techo solar eléctrico de serie

DEFECTOS

- Carencia de opciones
- Precio elevado
- Nivel sonoro alto

Precio 2.585.000 Ptas.



Honda CIVIC CRX Vti CONVERTIBLE

VIRTUDES

- Originalidad del sistema
- Equipamiento completo
- Prestaciones

DEFECTOS

- Maletero reducido sin techo
- Rumorabilidad en alta
- Una única versión

Precio 3.860.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.493 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica multipunto**. Potencia máxima: **102 CV (75 kW) a 5.900 rpm**. Par máximo/rpm: **13,6 mkg (133 Nm)/4.900**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.015 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,1 s**. 1.000 m. salida parada: **31,6 s**. Velocidad máxima: **190 km/h**. Consumo urbano: **8,7 l/100 km**. A 90 km/h: **6,9 l/100 km**. A 120 km/h: **8,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,1 m**. (Publicado en el Nº 546)

suave y con carácter empuja deciso hasta su límite. Es un motor que aparenta ser más de lo que es por su buena respuesta. Lo que enturbia la alegría de este motor es su voz, sonora y hasta molesta si lo mantenemos alto de revoluciones. El comportamiento en carretera es satisfactorio, con unas suspensiones entre duras y blandas. La línea de este coupé aprovecha el espacio y permite en el Civic viajar en su parte posterior con desahogo, lo que no suele ser normal en este tipo de vehículos.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.595 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **160 CV (118 kW) a 7.600 rpm**. Par máximo/rpm: **15,3 mkg (150 Nm)/7.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.160 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,2 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **207 km/h**. Consumo urbano: **8,6 l/100 km**. A 90 km/h: **7,1 l/100 km**. A 120 km/h: **9,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,1 m**. (Publicado en el Nº 502)

un consumo bajo salvo en conducción meramente deportiva. Dirección y frenos no son criticables, al contrario, cumplen su cometido perfectamente. En cuanto a la suspensión, sólo se muestra un poco dura en caminos muy bacheados. Su conducción es una delicia. Tiene un acertado equilibrio entre confort de suspensión y estabilidad. Su interior es llamativo y cómodo y sólo merece reproche la ausencia de huecos para dejar cosas. Con algunas lagunas de instrumentación, el equipamiento del CRX es sobresaliente.



Honda NSX PURASANGRE

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Precio
- Habitáculo caluroso
- Seguro muy caro

Precio 13.000.000 Ptas.



Honda Prelude VTEC COMO UN AVION

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Rendimiento del motor
- Comportamiento

DEFECTOS

- Plazas posteriores justas
- Nivel sonoro elevado
- Peso excesivo

Precio 4.625.000 Ptas.

AUNQUE se trate de un dos plazas de altas prestaciones y moderna tecnología pensado para correr, en él se puede hablar de un coche polivalente. Dejando a un lado lo que cuesta, el NSX atrae por su altísima tecnología y por su atractivo diseño, pero además ofrece una facilidad de conducción al alcance del más novato de los conductores. Es un coche que se puede utilizar a diario a pesar de sus características de superdeportivo. Las elevadas prestaciones de su motor se conjugan con un exce-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.977 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **274 CV (201 kW) a 7.300 rpm**. Par máximo/rpm: **29 mkg (284 Nm)/5.400**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.370 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,0 s**. 1.000 m. salida parada: **25,0 s**. Velocidad máxima: **270 km/h**. Consumo urbano: **15,1 l/100 km**. A 90 km/h: **8,3 l/100 km**. A 120 km/h: **11,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,2 m**. (Publicado en el Nº 531)

lente nivel de confort. La versión actual incluye dirección asistida sin que por ello pierda su vocación deportiva, al contrario. También han variado, para mejor, las relaciones de su cambio de marchas. Otras mejoras atañen a la seguridad, con la adopción de *airbag* y pretensores de cinturones para los dos pasajeros. Las puertas reciben refuerzos de protección lateral. El motor V6 es sencillamente fantástico por su sistema de distribución variable, y frenos y suspensiones crean un equilibrio muy difícil de igualar.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.156 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección elect.** Potencia máxima: **185 CV (136 kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **21,6 mkg (212 Nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.320 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,9 s**. 1.000 m. salida parada: **29,0 s**. Velocidad máxima: **233,4 km/h**. Consumo urbano: **10,7 l/100 km**. A 90 km/h: **8,0 l/100 km**. A 120 km/h: **10,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,3 m**. (Publicado en el Nº 521)

de atractiva y fluida línea que esconde un habitáculo 2+2 que impide que dos adultos se acomoden en las plazas traseras. Su puesto de conducción destaca por un excelente diseño y el equipamiento es más que razonable. El Prelude es una auténtica gozada en carretera. Muestra gran firmeza en sus reacciones y su confort de marcha es digno de una berlina de categoría. El sistema de dirección a las cuatro ruedas se muestra eficaz, lo que ayuda a que tenga una estabilidad de primera incluso sobre pisos deslizantes.



Hyundai S Coupé GT PRECIO DE CHOQUE

VIRTUDES

- Precio
- Equipamiento de serie
- Comportamiento

DEFECTOS

- Tacto pedal de freno
- Ausencia de cierre centralizado
- Volante demasiado grande

Precio 2.358.000 Ptas.

DISPUESTA a triunfar, la marca coreana Hyundai utiliza todos los argumentos a su alcance, empezando por una atrevidísima política de precios. Buen ejemplo de ello es el modelo S Coupé GT, su coche más deportivo. De diseño muy llamativo, ofrece un equipamiento muy completo. Entra por los ojos por su afilada línea y sus formas redondeadas. En el S Coupé hasta los apéndices aerodinámicos quedan bien. Su interior resulta un poco soso y abusa demasiado del plástico, pero está bien realizado y acabado. Su

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 1.495 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 3. Alimentación: Inyección electrónica y turbo. Potencia máxima: 115 CV (85 kW) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 17,3 mkg (170 Nm)/4.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Tambor. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso: 976 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,0 s. 1.000 m. salida parada: 30,3 s. Velocidad máxima: 200,6 km/h. Consumo urbano: 11,4 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 km. A 120 km/h: 8,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,8 m. (Publicado en el Nº 527)

instrumentación es muy sencilla pero cuenta con todo lo imprescindible. Un volante algo grande preside un conjunto con asientos bien diseñados faltos de sujeción lateral; y para tratarse de un coupé, cuenta con espacio suficiente para cuatro pasajeros. Su mecánica, de tres válvulas por cilindro y turbo, es muy suave y tiene un magnífico rendimiento. Sus prestaciones son más que aceptables. La suspensión prima el confort, pero perjudica la estabilidad; muy buena. Los frenos no aguantan esfuerzos prolongados.



Innocenti Elba PEQUEÑO FAMILIAR

VIRTUDES

- Relación precio-tamaño
- Capacidad del maletero
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Resistencia de los frenos
- Calidad de acabados
- Sonoridad elevada

Precio 1.400.000 Ptas.

NO es moderno, ni sorprende por su equipamiento ni por la calidad de acabado, pero destaca por su aquilatado precio y por la disponibilidad de espacio útil. Hoy, el Elba es el único producto de Innocenti, y se fabrica en Brasil. Con cuatro metros de longitud, es el familiar más pequeño del mercado pero ofrece mucho espacio aprovechable, tanto para pasajeros como para carga, con un maletero sobresaliente. Su habitáculo, válido para cinco personas, cuenta con asientos algo blandos con dos reglajes: respaldo

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: 1.498 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 76 CV (55 kW) a 5.600 rpm. Par máximo/rpm: 11,8 mkg (113 Nm)/3.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: Cremallera. Frenos (del/tras): Discos/Tambores. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 950 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,8 s. 1.000 m. salida parada: 35,7 s. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo urbano: 9,5 l/100 km. A 90 km/h: 6,3 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 62,9 m. (Publicado en el Nº 506)

y banqueta. En cuanto a equipamiento, dispone de lo necesario, y tiene como opciones la pintura metalizada y el cierre y las ventanillas eléctricas. En lo referente a comportamiento, no resulta muy cómodo por ciertos rebotes del eje trasero y por la amortiguación blanda. Su motor, de poca potencia, es discreto en su rendimiento. La dirección, no asistida, no es excesivamente dura, mientras que los frenos son suficientes aunque con cierta tendencia al calentamiento. Ante todo, el Elba destaca por capacidad y precio.

Este es el nuevo Peugeot 306 Coupé S16. Poderoso. Libre. Rápido de reflejos. Fuerte de corazón. Majestuoso por su belleza. Seguro de sí mismo. Ágil de movimientos. Grande en su interior.

NUEVO PEUGEOT 306 COUPE S16.



PODEROSO Y LIBRE

• **Rápido de Reflejos:** De 0 a 100 km. en 9,2 seg.

• **Fuerte de Corazón:** 1.998 cc. 16 válvulas, 155 CV.

• **Majestuoso por su belleza:** Espectaculares detalles exclusivos de serie: faldones laterales, alerón trasero, faros antiniebla, volante sport y tapicería de cuero.

• **Seguro de sí mismo:** Muy seguro de sí mismo en los elementos de protección: chasis indeformable, estructura reforzada, barras de protección lateral, además de ABS y dirección asistida de serie.

• **Ágil de movimientos. Grande en su interior:** Con la maniobrabilidad de los coches más compactos

y el confort y la amplitud de los de tamaño superior.

Así es el nuevo Peugeot 306 Coupé S16. Poderoso y libre.

Gama Peugeot 306: Modelos 3 y 5 puertas y versiones gasolina, diesel, turbodiesel y automático. Desde 1.480.000 ptas*.

PEUGEOT 306. EL RIVAL

*P.V.P. recomendado Península y Baleares (IVA, Impuesto de Matriculación, Transporte y Promoción incluidos).


PEUGEOT



Lancia Delta 1.8 ie LE APARIENCIA DEPORTIVA

VIRTUDES

- Rigidez del chasis
- Detalles de equipamiento
- Comportamiento

DEFECTOS

- Motor poco brillante
- Visibilidad trasera
- Rueda repuesta emergencia

Precio 2.369.000 Ptas.

TRAS casi tres lustros de existencia, Lancia ha sacado un nuevo Delta que no tiene nada que ver con el anterior. Su aspecto recuerda en su frontal al Dedra, mientras que la parte trasera rememora al Alfasud. Sin embargo, sus líneas redondeadas, muy actuales, han perdido personalidad. Ahora bien, ofrecen más espacio para pasajeros y equipaje. Al entrar en el nuevo Delta se observa una buena calidad de terminación, buenos asientos, que no logran la mejor postura de conducción, una instrumentación

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	1.756 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 105 CV (76 kW) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 14,3 mkg (137 Nm)/3.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos/Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso: 1.200 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,5 s. 1.000 m. salida parada: 35,0 s. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo urbano: 10,4 l/100 km. A 90 km/h: 7,2 l/100 km. A 120 km/h: 9,0 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 56,3 m. (Publicado en el Nº 516)

suficiente que se lee bien y un equipamiento de serie lleno de detalles. Su motor 1.8 decepciona al acelerar y recuperar, pero a favor cuenta con una gran suavidad. Poco brillante en prestaciones tiene, por el contrario, un consumo moderado. El punto fuerte del Delta es su chasis. Nunca pierde la compostura y las suspensiones realizan un excelente trabajo al ser tan eficaces como cómodas. Bien de frenos y dirección, en el nuevo Delta se aprecia una clara connotación deportiva enmascarada por su motor.



Lancia Delta 2.0 16V LS FORZA DELTA

VIRTUDES

- Potencia
- Comportamiento
- Acabado interior y equipo

DEFECTOS

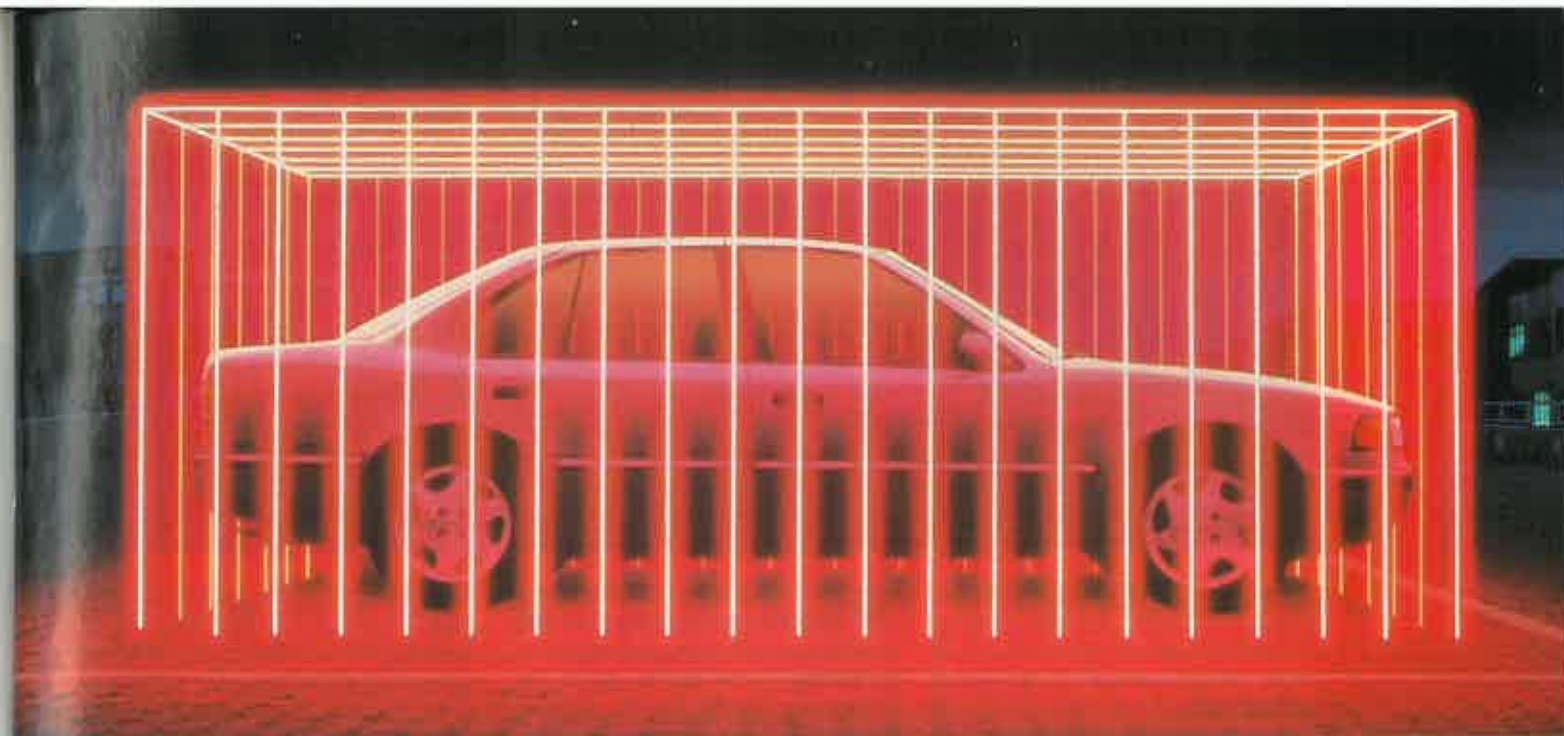
- Falta respuesta a bajo régimen
- Tacto del cambio
- Visibilidad trasera

Precio 2.835.000 Ptas.

SINÓNIMO de tradición deportiva, el nuevo Delta no decepciona y, con su motor de dos litros, consigue un equilibrio muy satisfactorio. Ese algo más que se le pide al Delta con respecto a otros modelos ha sido bien resuelto. Su imagen, bien distinta al anterior, ha suavizado sus formas, es más «amable», menos agresiva. Sus elementos aerodinámicos realzan sus estampas. Ha ganado en vigencia y perdido en personalidad. Su interior, sin embargo, ha ganado mucho, y en cuanto a equipo y acabado ha

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	1.995 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 142 CV (102 kW) a 6.000 rpm. Par máximo/rpm: 18,7 mkg (180 Nm)/4.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,2 s. 1.000 m. salida parada: 31,6 s. Velocidad máxima: 210,6 km/h. Consumo urbano: 12,8 l/100 km. A 90 km/h: 7,6 l/100 km. A 120 km/h: 8,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 47,4 m. (Publicado en el Nº 510)

dado un gran salto hacia adelante. Su motorización da una relación peso/potencia muy favorable para un coche de cuatro metros con aspiraciones deportivas, un motor que descubre su auténtica personalidad a partir de 4.000 vueltas. Entonces es tan generoso como enérgico en la entrega de potencia. El cambio es acertado en sus desarrollos, aunque es impreciso en su manejo. El comportamiento es lo mejor del Delta. Es neutro, ágil y estable, con buenos frenos y mejor dirección. Además, su precio es interesante.



La innovación de Bosch que ofrece más seguridad y más comodidad.

Nuevo Bloctronic Bosch RF 2000. La protección perfecta para su automóvil.

Le esperamos en:
Expomóvil 94
Pabellón 4, Nivel 8, Stand 809

Bloctronic Bosch RF 2000 es el nuevo sistema de protección integral más perfecto para su automóvil. Por medio del transmisor de radio puede activar y desactivar funciones tales como ultrasonidos, alarma pánico, cierre centralizado y protección del maletero. Incluso, ofrece la posibilidad de personalizar la protección de su automóvil. Bloctronic RF 2000 es la última innovación de Bosch para proporcionarle más seguridad y más comodidad. **Bosch. Así de seguro.**



BOSCH

Si desea más información, envíe este cupón a:
Robert Bosch, S.A. Dpto. VAM - C/Hermanos García Noblejas, 19 - 28037 Madrid.

Nombre _____ Empresa _____
Dirección _____ C.P. _____
Localidad _____ Teléfono _____
¿Tiene instalado algún sistema de alarma en su automóvil? ☐ SI ☐ NO



Lancia Delta HF LS POTENCIA CON GARRA

VIRTUDES

- Prestaciones de primera
- Comportamiento eficaz
- Motor brillante

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Cambio impreciso
- Frenos poco resistentes

Precio 3.740.000 Ptas.

SUSTITUIR a un modelo con el historial del antiguo Delta no era tarea fácil, pero las siglas HF aplicadas al modelo nuevo han obrado un efecto mágico. Si hasta esta versión se hablaba de coche moderno, de excelente seguridad y buen confort de marcha, para los nostálgicos del antiguo faltaba carácter. Pues bien, con el nuevo HF se retoma la filosofía de siempre del Delta. El nuevo HF se distingue del resto de la gama por pequeños detalles: pasos de rueda ensanchados, grandes neumáticos y un dis-

creto alerón trasero. La versión LS, además, lleva más equipamiento y suspensión de dureza variable. La presentación interior es, también, más deportiva. La mayor diferencia está en el motor turbo de 190 caballos, potente, suave, y rabioso a partir de 3.500 vueltas. A unas impresionantes prestaciones une un consumo algo elevado. Su comportamiento es irreprochable. Sin embargo, la resistencia de los frenos no está a la altura del rendimiento general del coche. Tampoco está muy conseguido el tacto del cambio.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.995 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica y turbo**. Potencia máxima: **190 CV (137 kW) a 5.750 rpm**. Par máximo/rpm: **30,2 mkg (290 Nm)/3.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.330 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,6 s**. 1.000 m. salida parada: **28,9 s**. Velocidad máxima: **218,4 km/h**. Consumo urbano: **12,4 l/100 km**. A 90 km/h: **7,9 l/100 km**. A 120 km/h: **10,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **41,8 m**. (Publicado en el Nº 543)



Mazda 121 1.3i 16V PROPUESTA ORIGINAL

VIRTUDES

- Espacio interior
- Calidad de acabado
- Diseño original

DEFECTOS

- Asientos poco envolventes
- Prestaciones humildes
- Rumorabilidad mecánica

Precio 1.680.000

POR fin ha llegado el pequeño coche urbano de Mazda, que se distingue por su diseño totalmente diferente al resto de los coches de su segmento. Es, ante todo, una propuesta divertida y original. Redondo y pequeño (3,80 metros), su carrocería de tres volúmenes esconde un interior muy bien aprovechado con una habitabilidad magnífica, incluso en las plazas traseras, debido a la altura del coche. Su puesto de conducción está bien resuelto, y su maletero tiene una capacidad aceptable y una intere-

sante versatilidad. Por lo que respecta al acabado, no se han escatimado esfuerzos: una presentación irreprochable y unos materiales de gran calidad. En cuanto al equipamiento, se reduce a la mínima expresión y la pintura metalizada y el aire acondicionado son sus únicas opciones. La mecánica es muy moderna, algo ruidosa, de prestaciones pobres y brillante consumo. El comportamiento del coche es sano gracias a unas buenas suspensiones, mientras que la dirección es precisa y los frenos suficientes.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.324 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **73 CV (54 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **10,8 mkg (106 Nm)/3.700**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-independiente**. Peso en orden de marcha: **836 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,9 s**. 1.000 m. salida parada: **35,9 s**. Velocidad máxima: **153,7 km/h**. Consumo urbano: **7,0 l/100 km**. A 90 km/h: **5,9 l/100 km**. A 120 km/h: **8,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **60,1 m**. (Publicado en el Nº 533)



Mazda 323 F 1.6i GLX HORIZONTE CERCANO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Acabado y calidad de materiales
- Bajo consumo

DEFECTOS

- Frenos sensibles al esfuerzo
- Altura de caja alta
- Rueda repuesto de emergencia

Precio 2.195.000 Ptas.

COMPRAR un Mazda empieza a ser asequible, y el modelo 323 es el primer escalón en esa política de precios. Es el más pequeño en cilindrada y el más barato hasta la llegada del 121. Es un vehículo muy agradable de conducir, un producto entre familiar y deportivo cuyo motor 1.6 acelera bien en cualquier régimen, es silencioso y parco en consumo. Sus prestaciones están en línea con lo que cabe esperar, con buen nivel de recuperaciones. En cuanto a la suspensión, proporciona un más que acertado confort de

marcha. La dirección es buena, mientras que los frenos no satisfacen por lo largo de sus distancias de frenado, lo que supone un superior esfuerzo al accionarlos. El equipamiento es suficiente, pero no brillante, y las opciones pocas. El 323 destaca por la calidad de acabados. El habitáculo, bueno en las plazas delanteras, resulta justo en las traseras. Lo más destacable de este coche es su comportamiento seguro y su confort de marcha. En definitiva, lo equilibrado que resulta. Sin olvidar, por supuesto, su buen precio.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.598 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 5.300 rpm**. Par máximo/rpm: **13,7 mkg (135 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **990 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,9 s**. 1.000 m. salida parada: **34,0 s**. Velocidad máxima: **176,2 km/h**. Consumo urbano: **8,0 l/100 km**. A 90 km/h: **5,7 l/100 km**. A 120 km/h: **8,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **54,6 m**. (Publicado en el Nº 514)



Mazda 626 2.0i 16v EL EQUILIBRIO

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Calidad de acabado
- Interior amplio

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Interior sobrio
- Sin posibilidad de ABS

Precio 2.650.000 Ptas.

UNA cierta falta de personalidad al sentarse por primera vez en el 626 da paso, con los kilómetros, a sentirse dentro de un buen coche capaz de muchas satisfacciones. No destaca en nada pero resulta muy equilibrado. La primera buena impresión la da su carrocería, de diseño atractivo y elegante. La segunda un interior amplio y bien aprovechado, con un maletero muy generoso y versátil. La tercera, su buen acabado y la elevada calidad de materiales empleados. Sin embargo, ese interior es sobrio y simple, y su equipamien-

to presenta aspectos importantes como la imposibilidad de ABS y airbag. Su motor tiene suave funcionamiento y un rendimiento óptimo en cualquier régimen.

Sus prestaciones son buenas, al igual que sus consumos. Sólo resulta un poco ruidoso. Las suspensiones del 626 disponen de un magnífico compromiso entre estabilidad y confort, y deparan un comportamiento noble y neutro. Es algo sensible al viento lateral. En cuanto a frenos y dirección, de endurecimiento variable, están a buen nivel.



Mercedes C 180 UN LIDER SEGURO

VIRTUDES

- Comportamiento
- Calidad de acabado
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Equipamiento de serie
- Opciones caras
- Recuperaciones mediocres

Precio 3.842.000 Ptas.

MAS grande, más seguro, y también más caro, es el nuevo Mercedes C 180 con respecto al 190. Confort de marcha, calidad de acabado y seguridad activa y pasiva a raudales son las notas características de un vehículo poco equipado y de discretas prestaciones. La seguridad es la palabra clave en Mercedes, y su nuevo modelo, Serie C, llega cargada de ella. El nuevo modelo pequeño mantiene la línea clásica de la marca, pero su diseño es mucho más actual y moderno. Los grupos ópticos recuerdan a la Serie

S, y la aerodinámica ha sido muy tenida en cuenta. Más largo, ancho y con mayor batalla, el C 180 ha resuelto el problema de espacio del 190, incluso en el maletero. El interior, muy cuidado, tiene un equipamiento mayor (con airbag) aunque siempre con demasiados elementos opcionales. Su motor también es nuevo, de cuatro válvulas por cilindro. Bien de rendimiento general, consume poco. Otro elemento diferenciador es la suspensión, que logra un comportamiento muy equilibrado entre confort y estabilidad.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.799 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **122 CV (90 kW)** a **5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **17,3 mkg (170 Nm)/4.200**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Recirculación de bolas, asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso: **1.350 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,3 s**. 1.000 m. salida parada: **33,2 s**. Velocidad máxima: **193,5 km/h**. Consumo urbano: **12,0 l/100 km**. A 90 km/h: **7,3 l/100 km**. A 120 km/h: **8,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,5 m**. (Publicado en el Nº 508)



Mercedes S 350 DT EL MAS GRANDE

VIRTUDES

- Motor silencioso y equilibrado
- Frenos potentes
- Terminación impecable

DEFECTOS

- Reglaje asientos complicado
- Precio elevado
- Relación peso/potencia

Precio 9.170.000 Ptas.

PERFECCION, seguridad, tamaño, precio y... récord de potencia entre las mecánicas de gasóleo, glosan lo que es el Mercedes S 350 D Turbo, junto con las medidas de seguridad que incluye y detalles absolutamente exclusivos. La mecánica en sí es extraordinaria. No hay un diesel más potente. Suavidad, potencia y equilibrio son sus notas más relevantes. Ni una mala vibración denota sus características. No permite prestaciones de nivel debido al enorme peso que soporta, pero sí un funcionamiento sin tacha

con un consumo de coche pequeño. Su evolucionada transmisión automática resulta la combinación perfecta para viajar sin esfuerzo. Además, su comportamiento dinámico es excelente, incluso afronta las carreteras viradas, a pesar de sus dimensiones, con toda dignidad. Los frenos son potentes, con buen tacto e increíblemente resistentes. Este Mercedes es un coche bien hecho en todos los sentidos, y además de seguridad aporta una adecuación al medio ambiente encomiable. Y todo con un equipamiento sobresaliente.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.449 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección y turbo**. Potencia máxima: **150 CV (110 kW)** a **4.000 rpm**. Par máximo/rpm: **31,6 mkg (310 Nm)/2.200**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Recirc. de bolas, asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.940 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,5 s**. 1.000 m. salida parada: **38,4 s**. Velocidad máxima: **185 km/h**. Consumo urbano: **13,2 l/100 km**. A 90 km/h: **8,5 l/100 km**. A 120 km/h: **10,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,4 m**. (Publicado en el Nº 530)



Mercedes 600 SL VERTIGO AL AIRE LIBRE

VIRTUDES

- Diseño de la carrocería
- Motor elástico y potente
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Conexión de la luneta térmica
- Interior caluroso
- Precio

Precio 21.395.000 Ptas.

ES uno de esos coches con los que se sueña alguna vez, atractivo, exclusivo, bien equipado y acabado, y dotado de una mecánica tan poderosa como para llegar a causar vértigo a su conductor. Es un coche de los que dejan huella. Su impresionante motor V12 es responsable de su exclusividad. Todo un alarde de ingeniería, de funcionamiento excepcional y con unas prestaciones increíbles. Por su suavidad y facilidad para subir de vueltas, permite que el coche sea sencillo de conducir, sin impresionar salvo

que se mire al velocímetro. Además es un motor muy ecológico que tan sólo tiene como pega un consumo muy elevado, como su precio final; pero eso apenas importa en un coche así. Su comportamiento es digno de todo elogio. Su sofisticado sistema antipatinamiento impide pérdidas de tracción pese a la gran potencia del motor. Sus suspensiones ofrecen un confort perfecto y una estabilidad a toda prueba. Además, su chasis es muy rígido. Su interior es magnífico, con todos los detalles cuidados al máximo.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **5.987 c.c.** Número de cilindros: **12 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **395 CV (290 kW)** a **5.200 rpm**. Par máximo/rpm: **58,1 mkg (570 Nm)/5.000**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Automática de 4 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.980 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,5 s**. 1.000 m. salida parada: **26,1 s**. Velocidad máxima: **250 km/h**. Consumo urbano: **19,8 l/100 km**. A 90 km/h: **14,2 l/100 km**. A 120 km/h: **14,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **39,1 m**. (Publicado en el Nº 506)



Mercedes C 250 D Aut. DISCRETO, ECOLOGICO

VIRTUDES

- Comportamiento a toda prueba
- Acabado y confort
- Consumo mínimo

DEFECTOS

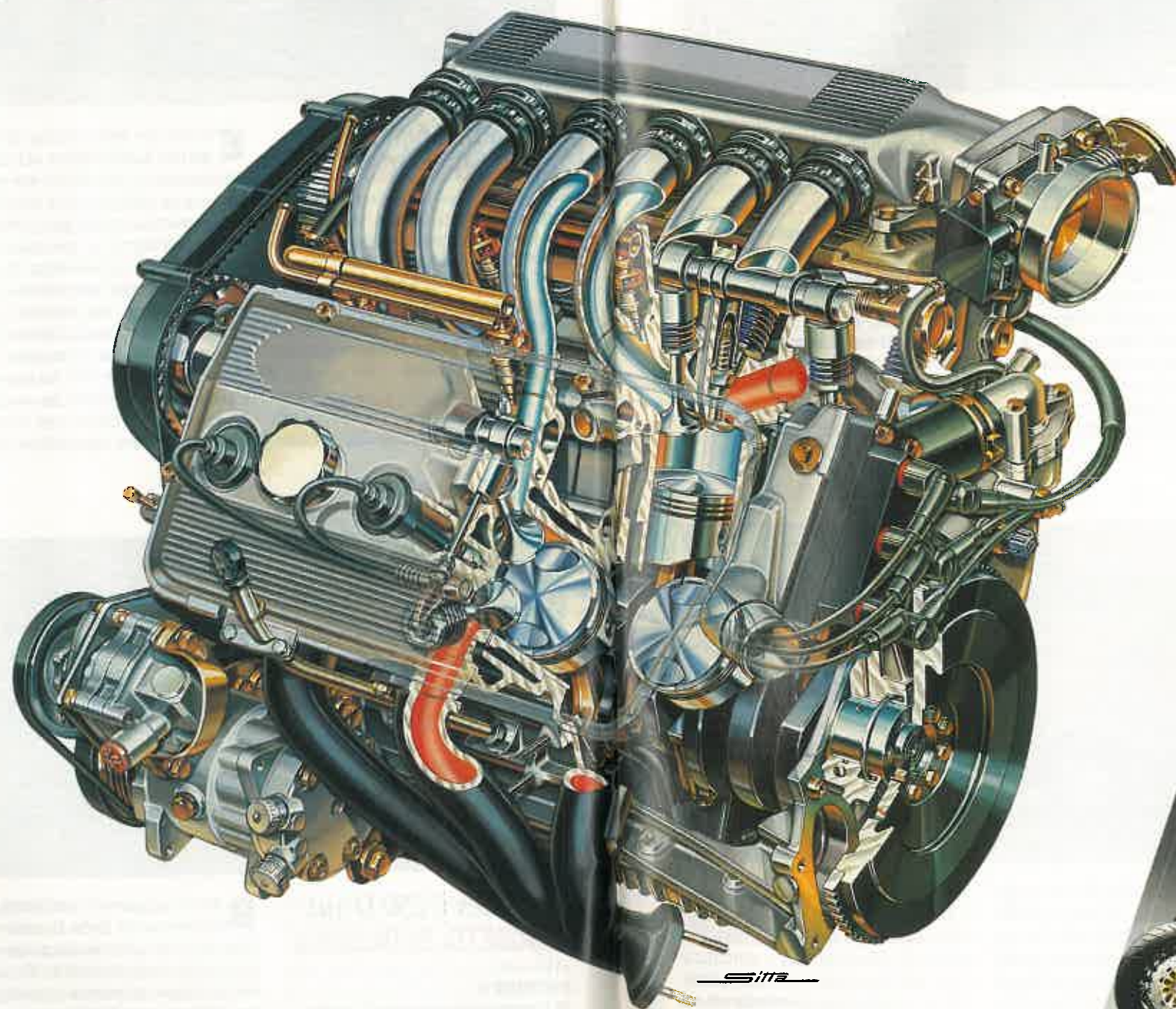
- Prestaciones pobres
- Cambio automático muy limitado
- Precio elevado

Precio 5.335.000 Ptas.

BAJO la elegante y compacta carrocería de la Serie C, esta versión esconde una mecánica de rendimiento muy discreto. Es una berlina diesel silenciosa y ecológica que destaca por su poco consumo y, especialmente, por su excepcional comportamiento y su comodidad. Su motor anda poco, sobre todo unido a un cambio automático muy limitado en su funcionamiento. Por un precio para nada asequible se consigue, eso sí, un señor Mercedes de atractivo aspecto y amplio y cuidado interior, que además cuenta con un

equipamiento hasta ahora inusual, que incluye ABS y airbag para el conductor. Aun así se siguen ofreciendo en él demasiadas opciones. La ganancia de espacio en el C 250 es considerable, incluso en el maletero, más versátil. Se han endurecido sus suspensiones (de nuevos esquemas), con el resultado de un mejor compromiso entre comportamiento y comodidad. La dirección también ha evolucionado para mejor, con una asistencia extraordinaria. El peso del coche y su cambio automático penalizan al motor.

CAMBIAMOS TU MOTOR POR SOLO 600 PTS.



Prepárate. Ahora, Motor 16, viene completamente distinto. Nuevo diseño y nuevos artículos. Además, en el próximo número encontrarás el Catálogo Motos 94. Las grandes, las pequeñas... 300 modelos, a prueba.

No dejes que te adelanten. Corre a tu kiosco y consigue tu revista y el Catálogo, por sólo 600 pts.





Nissan Micra 1.3SLX A LO PRACTICO

VIRTUDES

- Cambio automático práctico
- Detalles de equipamiento
- Rendimiento del motor

DEFECTOS

- Suspensión poco efectiva
- Precio elevado
- Falta de opciones

Precio 1.820.000 Ptas.

LA adopción por parte del Micra de un cambio automático ha potenciado, aún más si cabe, su vocación de práctico coche urbano. Nissan ha elegido un mecanismo de variación continua, más sencillo mecánicamente y con la ventaja de que no hace falta mantener frenado el coche en las paradas.

La palanca selectora del cambio automático del Micra dispone de dos posiciones de marcha hacia delante: una en D, para funcionamiento normal y otra en Ds, para cuando se necesite mayor fuerza en el mo-

tor. El resultado es excelente en un motor que muestra una buena viveza y alcanza rápidamente una velocidad máxima de 170 kilómetros de marcador.

Si el cambio automático produce de inmediato una grata impresión, otra cosa es el comportamiento. Con una carrocería casi más alta que ancha, el Micra es bastante sensible al viento lateral. Así mismo, el balanceo en las curvas se hace bastante acusado en perjuicio del confort de marcha, muy favorecido en cambio por el amplio habitáculo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.275 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **75 CV (55 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **10,5 mkg (102,9 Nm)/ a 6.000 r.p.m.** Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Automática de variador continuo**. Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso: **870 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,2 s**. 1.000 m. salida parada: **35,3 s**. Velocidad máxima: **160 km/h**. Consumo urbano: **6,9 l/100 km**. A 90 km/h: **5,3 l/100 km**. A 120 km/h: **9,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **62,1 m**. (Publicado en el Nº 515)



Nissan Serena 2.0SLX MINIMA EXPRESION

VIRTUDES

- Dimensiones exteriores
- Asientos traseros abatibles
- Precio atractivo

DEFECTOS

- Desmontaje asientos
- Potencia escasa en carretera
- Reacciones tracción trasera

Precio 2.923.400 Ptas.

BAJO unas dimensiones exteriores recogidas, el Serena ofrece una apreciable habitabilidad interior. Para conseguir este aprovechamiento del espacio, el motor va colocado en posición longitudinal entre los dos asientos delanteros. Esta disposición obliga a llevar la tracción a las ruedas posteriores, convirtiendo al Serena en el único modelo actual de este tipo con propulsión trasera. En la zona de pasajeros se pueden abatir los asientos posteriores hasta convertirlos en dos camas. Si bien este tipo de monovolumen sue-

len ser siete plazas, en este caso son sólo seis, para otorgar mayor comodidad a la fila central, que dispone de reposabrazos y climatización particularizada. La puerta lateral de acceso es corredera, como es norma (salvo en la Espace), y los asientos centrales se pueden elegir entre giratorios o fijos. En el primer caso, un complicado desmontaje limita la utilización del Serena para la carga. Su gama de motores, aunque amplia, se mueve en un segmento de potencias reducido que penaliza los viajes.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **126 CV (93 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **17,2 mkg (169 Nm)/4.800**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.410 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,9 s**. 1.000 m. salida parada: **34,7 s**. Velocidad máxima: **169 km/h**. Consumo urbano: **11 l/100 km**. A 90 km/h: **8,9 l/100 km**. A 120 km/h: **12,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,8 m**. (Publicado en el Nº 494)



Nissan Sunny 2.0 d LX VERSION SENCILLA

VIRTUDES

- Bajo consumo
- Manejo del cambio
- Acabado

DEFECTOS

- Habitabilidad trasera
- Volante no regulable
- Imposibilidad de opciones

Precio 1.920.000 Ptas.

LA gama Sunny es principalmente conocida en España por la versión GTI, la que ofrece prestaciones más elevadas. Sin embargo, este diesel es la variante más económica, uniendo bajo consumo y buenas prestaciones.

Este coche se comercializa en una sola versión de cinco puertas y un, también único, equipamiento denominado LX; además, sólo se ofrece en opción la pintura metalizada. Por lo tanto es obligado que el volante no sea regulable ni sea posible montar un sistema de aire

acondicionado, pero, eso sí, lleva elevavinas eléctricos en las cuatro puertas.

Lo más interesante del Sunny diesel es su mecánica. Se trata del grupo propulsor ya utilizado en el Primera. Es un motor de cuatro cilindros de dos litros de cilindrada y 75 caballos de potencia. Un motor ligeramente superior al más potente de sus rivales (en concreto, cuatro caballos) aunque en la práctica sólo se muestra un poco superior en aceleraciones y velocidad punta, aunque no en recuperaciones.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.974 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Bomba de inyección**. Potencia máxima: **75 CV (55 kW) a 4.800 rpm**. Par máximo/rpm: **13,5 mkg (132 Nm)/2.800**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.105 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,3 s**. 1.000 m. salida parada: **36,5 s**. Velocidad máxima: **168 km/h**. Consumo urbano: **7,4 l/100 km**. A 90 km/h: **4,9 l/100 km**. A 120 km/h: **6,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,9 m**. (Publicado en el Nº 534)



Nissan Terrano 2.7 TD PUERTA TRASERA

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Confort de marcha
- Espacio interior

DEFECTOS

- Instrumentación simple
- No equipa aire acondicionado
- Salpicadero muy soso

Precio 3.790.000 Ptas.

EL Terrano 2.7 TD con carrocería de cinco puertas es un perfecto desconocido en España. Se trata de un vehículo pensado para moverse en campo con gran agilidad, pero resultando a la vez ideal para un uso diario sobre asfalto. Además dispone de un buen acabado, gran espacio interior y una magnífica mecánica.

Este coche viene directamente de Japón en cupos muy limitados. Su línea exterior ha perdido ese toque personal que le conferían las dos ventanillas laterales de forma trian-

gular. A cambio, ofrece una mayor comodidad de uso y queda solventada la dificultad de acceso a las plazas traseras de su homónimo de tres puertas.

Su motor de 2,7 litros turboalimentado es todo un prodigio de suavidad de funcionamiento. Tiene una potencia de 100 caballos, que no es nada del otro mundo. Sin embargo, ofrece unos bajos increíbles y una elasticidad asombrosa, que permiten una conducción muy cómoda en ciudad. En campo, sus dimensiones lo hacen poco trialero.



Nissan Terrano II TD ESPECIALIDAD

VIRTUDES

- Dirección suave y precisa
- Tarados de suspensión buenos
- Nivel sonoro bajo

DEFECTOS

- Recorrido corto delantero
- Rueda de repuesto expuesta
- Escalón entre tercera y cuarta

Precio 3.470.000 Ptas.

DESDE hace casi seis años, los responsables de Nissan nos tuvieron en vilo. Al fin desvelaron un largo proceso mantenido, con celo, en secreto. Esta motorización de cien caballos, turbodiesel y de económico funcionamiento es la más popular de la gama.

La mecánica del Terrano II comporta un robusto bastidor compuesto de dos largueros con seis travesaños soldados sobre el cual se monta la carrocería. La unión entre estos dos elementos es elástica, filtrando las vibraciones.

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	2.663 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba de inyección. Potencia máxima: 100 CV (73,5 kW) a 4.000 rpm. Par máximo/rpm: 22,4 mkg (221 Nm)/2.200. Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual de cinco marchas. Dirección: Recirculación de bolas. Frenos (del/tras): Discos vent./Tamb. Suspensión (del/tras): Indep./Eje rígido. Peso: 1.730 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 20,2 s. 1.000 m. salida parada: 39,9 s. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo urbano: 11,2 l/100 km. A 90 km/h: 9,6 l/100 km. A 120 km/h: 13,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,7 m. (Publicado en el Nº 501)

A bajas revoluciones el motor responde con algo de pereza, pero cuando supera las 2.500 vueltas sube como un cohete hasta colocar la aguja del cuentavueeltas en la zona roja sin la menor protesta.

Tanto en ciudad como en carretera, el Terrano II se muestra muy ágil. Las prestaciones de esta versión son suficientes para mantener cruceros de 130 kilómetros por hora. Sobre caminos en buen estado es un auténtico juguete y en trieleras queda un poco limitado por la altura libre bajo el coche.



Nissan Terrano II 5P A LO GRANDE

VIRTUDES

- Confort general
- Amplitud interior
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Recorrido delantero corto
- Rueda de repuesto expuesta
- Menor maniobrabilidad

Precio 3.805.000 Ptas.

LA versión larga del Terrano II es un instrumento ideal para el ocio de la familia. Parece mentira que 480 milímetros puedan suponer una diferencia tan notable. Ese medio metro escaso supone un cambio casi radical de la filosofía del coche, sin por ello perder las virtudes de la versión corta. El tamaño ha permitido aumentar la capacidad hasta siete plazas y conseguir un volumen de carga impresionante con sólo abatir las filas de asientos. La carrocería de cinco puertas permite una accesibilidad muy bu-

na a las cinco plazas principales. El aumento de peso, 120 kilos, sólo afecta moderadamente al rendimiento general del coche.

El nivel de confort es muy bueno para tratarse de un todoterreno. El buen compromiso, ya constatado en el corto, se ve incrementado por el beneficioso efecto que produce la mayor distancia entre ejes. Una vez en marcha también se aprecian algunas diferencias respecto al hermano pequeño. El buen comportamiento del coche se ve acentuado por las reacciones más progresivas.

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	2.663 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba de inyección. Potencia máxima: 100 CV (73,5 kW) a 4.000 rpm. Par máximo/rpm: 22,4 mkg (221 Nm)/2.200. Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Recirculación de bolas. Frenos (del/tras): Discos vent./Tamb. Suspensión (del/tras): Indep./Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.850 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 20,6 s. 1.000 m. salida parada: 21,5 s. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo urbano: 11,2 l/100 km. A 90 km/h: 9,9 l/100 km. A 120 km/h: 13,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 51,2 m. (Publicado en el Nº 518)



Opel Astra 1.6 Aut. AUN MAS FACIL

VIRTUDES

- Funcionamiento del cambio
- Rendimiento del motor
- Calidad general

DEFECTOS

- Aireación del habitáculo
- Ruidos aerodinámicos
- Peso elevado

Precio 2.317.000 Ptas.

PARA el Opel Astra, la gama 93 introdujo una moderna caja de cambios automática, adaptada a la motorización 1.6i, elección muy lógica si se tiene en cuenta el compromiso entre economía y buena respuesta de que dispone esta motorización. La caja, de cuatro relaciones, está controlada electrónicamente dependiendo del régimen de giro instantáneo; además, dispone de un embrague de bloqueo para el convertidor del par motor. Esto último evita las oscilaciones en el régimen cuando se viaja a una veloci-

dad constante y su función es ajustar al máximo el consumo de combustible a la velocidad de crucero.

Por otra parte, la caja de cambios electrónica dispone de tres programas a elegir, según el tipo de conducción o las condiciones ambientales en las que se rueda: económica, deportiva o de invierno.

Los cien caballos del motor 1.6i quedan un poco mermados por la transmisión automática. A pesar de ello, el equilibrio conseguido entre funcionalidad y confort es óptimo, y con unos consumos bajos.

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	1.598 c.c. Número de cilindros: 2 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección multipunto. Potencia máxima: 100 CV (73,5 kW) a 5.800 rpm. Par máximo/rpm: 13,7 mkg (135 Nm)/3.400. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Aut. de 4 vel. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Tamb. Suspensión (del/tras): Indep./Semilind. Peso en orden de marcha: 980 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,4 s. 1.000 m. salida parada: 34,2 s. Velocidad máxima: 179,9 km/h. Consumo urbano: 12,8 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 km. A 120 km/h: 8,8 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 48,1 m. (Publicado en el Nº 521)



Opel Astra GSi 1.816V MAS DEPORTIVO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Prestaciones y consumos
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Recuperaciones más lentas
- Tren delantero algo blando

Precio 2.571.000 Ptas.

CON el nuevo motor de 16 válvulas, el Astra GSi ha ganado en prestaciones a costa de ser más perezoso en la zona baja del cuentavueeltas. Por lo demás es idéntico al anterior modelo, aunque el nuevo corazón lo acerca más a la esencia de un auténtico deportivo.

Sustituir el anterior motor de dos litros y dos válvulas por cilindro no ha sido una decisión a la ligera. Aparte de la moda de las 16 válvulas, los ingenieros han buscado esos diez caballos de diferencia, una combustión más limpia y unos

consumos más contenidos. Para aprovechar a fondo esta mecánica hay que mantener el régimen de giro entre las 4.000 y las 6.500 revoluciones, zona donde supera claramente al anterior modelo. La conducción se hace entonces muy agradable y deportiva, lo que no quiere decir que el motor no admita un uso tranquilo y funcional.

El bastidor es el mismo y las suspensiones ofrecen un grado acertado entre la estabilidad y el confort. El Astra apoya con firmeza y da mucha seguridad en curvas.

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	1.799 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección multipunto. Potencia máxima: 125 CV (92 kW) a 5.600 rpm. Par máximo/rpm: 17,1 mkg (168 Nm)/4.800. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Indep./Semilind. Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,0 s. 1.000 m. salida parada: 30,3 s. Velocidad máxima: 207,4 km/h. Consumo urbano: 9,5 l/100 km. A 90 km/h: 6,1 l/100 km. A 120 km/h: 7,9 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 40,5 m. (Publicado en el Nº 518)



Gama deportiva Opel TODO CORAZON

La gama deportiva de Opel está en su mejor momento. Motores brillantísimos, seguridad aumentada a niveles muy elevados e imagen potenciada por las versiones de competición. La tradición Opel en competición viene de lejos (en 1902 Opel ya ganaba carreras en Alemania) y la de comercializar vehículos de carácter deportivo también. Opel en España ha apostado fuerte por la competición, consciente de las ventajas que ello supone, sobre todo por imagen, algo que ya utilizaba hace 80 años. También ha conseguido instalar un deportivo en cada escalón de la gama, comenzando por el Corsa GSi y terminando por el Omega 3.0 24V, pasando por el Astra GSi 16V, el Vectra Turbo y el Calibra Turbo. La totalidad de estos vehículos utiliza mecánicas multiválvulas que incluso llegan a combinar con el turbo un matrimonio totalmente satisfactorio.

El nuevo Corsa esconde una me-

cánica de 1,6 litros de cilindrada y 109 caballos de potencia. Es un coche pensado en los más jóvenes. A pesar de su discreta cilindrada, alcanza los 191 kilómetros por hora con facilidad y mantiene cruceros imponentes gracias a unos desarrollos bien escogidos y bastante cerrados. Esta circunstancia eleva la rumorosidad del motor pero su agilidad es inusitada.

El Astra dispone del mejor motor, con los 150 caballos mejor aprovechados de todo el segmento de los cuatro metros. Esto se combina con una carrocería de líneas vistosas y agradables, con unos sistemas de seguridad redoblados y con un acabado de primera. Para solucionar las pérdidas de tracción se ha recurrido al sistema de control ETC.

Pocos vehículos como el Opel Vectra 2.0i Turbo 4x4. Aprovechando el lanzamiento de la gama 93 Opel ofreció esta auténtica bomba rodante con aspecto de berlina fa-

miliar. Con 204 caballos, turbo-intercooler, cambio de seis marchas y tracción total, el Vectra permite una utilización familiar pero disponiendo de unas cualidades dignas del mejor deportivo.

Las mecánicas turbocomprimidas están otra vez de moda y el Opel Calibra Turbo es una clara muestra. Sobre la base del motor de 16 válvulas se ha adoptado un nuevo sistema de admisión con turbocompresor KKK, que forma un solo bloque con el colector de escape, presentando así una disposición compacta que repercute beneficiosamente en el rendimiento térmico y en la fiabilidad.

A pesar de los siete años que el Omega lleva en el mercado, la marca alemana ha sabido adecuarlo a las exigencias de los compradores. Esta mecánica ofrece la tónica habitual de la firma alemana, ofreciendo un rendimiento excepcional encuadrado en el mejor conjunto de mecá-



nicas deportivas ofrecidas por una misma marca. La suavidad y agilidad con que el Omega sube de vueltas se combina con un sonido cautivador que anima a conocer los límites del coche. Exteriormente, esta versión deportiva no lo parece tanto. Se han eliminado los elemen-

tos aerodinámicos que se adaptaron desde el principio, que si bien conectaban teóricamente con el potencial cliente del coche, sí le daban un aspecto ágil y más deportivo a un Omega que ahora se ha vuelto más serio y elegante. El comportamiento de este tracción trasera pue-

de llegar a ser delicado en pisos deslizantes, a pesar de contar con diferencial autobloqueante al 45 por ciento.

Con el lanzamiento del Kadett GSi Opel descubrió un mercado que después de ocho años ha demostrado ser muy fructífero.

OPEL CORSA GSi
El pequeño de la gama luce un acabado impecable con gran equipamiento y un motor sobresaliente.
Precio 2.079.000 Ptas.

OPEL ASTRA GSi 16V
Con un impecable acabado y presentación, una mecánica especialmente brillante se envuelve en un atractivo aspecto exterior.
Precio 2.976.000 Ptas.

OPEL VECTRA TURBO
Las elevadas prestaciones, un rendimiento muy equilibrado y su excelente comportamiento, son sus principales argumentos.
Precio 4.520.000 Ptas.

OPEL CALIBRA TURBO
Sus cuatro verdaderas plazas le dan ventaja sobre otros coupé a los que no teme ni en potencia ni en prestación.
Precio 4.520.000 Ptas.

OPEL OMEGA 3.0 24V
Liberado de sus aditamentos deportivos, disimula de forma sobria una personalidad muy energética y acabados de lujo.
Precio 5.425.000 Ptas.

(Publicado en el N° 508)

FICHA TECNICA

	Corsa GSi 16V	Astra GSi 16 V	Vectra Turbo	Calibra Turbo	Omega 3.0 24V
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.998	1.998	1.998	2.369
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en línea
Nº de válvulas	4	4	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elect. y turbo	Inyección elect. y turbo	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	109 CV (80 kw)/6.000	150 CV (110 kw)/6.000	204 CV (154 kw)/5.600	204 CV (154 kw)/5.600	204 CV (150 kw)/6.000
Par máx./rpm.	15,3 mkg (150 Nm)/3.800	20,0 mkg (196 Nm)/4.800	28,5 mkg (280 Nm)/2.400	28,5 mkg (280 Nm)/2.400	27,5 mkg (270 Nm)/3.600
Tracción	Delantera	Delantera	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos vent./discos	Discos vent./discos	Discos vent./discos
Peso (kg)	960	1.100	1.365	1.350	1.495
Accel 0-100 km/h (s)	10,3	8,9	7,0	7,0	8,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,4	31,7	30,4	29,8	31,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	36,8	36,7	34,4	32,8	36,1
Vel. máx. (km/h)	191	220	241	243	234
Cons. urbano (l/100km)	10,1	11,0	11,4	11,4	11,8
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,2	6,8	7,4	7,2	8,7
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,2	8,9	9,5	9,1	11,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,1	70,0	64,6	64,2	64,8
Frenada a 100 km/h (m)	52,5	42,3	40,7	40,2	50,1



Opel Corsa Swing 1.5D GASTA POCO PERO...

VIRTUDES

- Consumo reducido
- Excelente acabado
- Habitabilidad y diseño

DEFECTOS

- Motor ruidoso y poco brillante
- Desarrollos mal escalonados
- Suspensión blanda

Precio 1.471.000 Ptas.

INDUDABLEMENTE la mejor calidad de este diesel es la de consumir poco. Lo peor, el rendimiento para nada brillante de su propulsor. No es que 50 caballos de potencia den para muchas alegrías, pero en este caso la mecánica se muestra perezosa hasta el punto de dudar que sea un vehículo de estos tiempos. El motor no sólo resulta lento de respuesta, también se le recuerda por sus vibraciones y por lo ruidoso. Consumir muy poco es el aspecto más favorable de este motor, para ello cuenta con unos desa-

rrillos de la caja de cambios largos y, como en el caso de la quinta velocidad, demasiado largos. En esta marcha se puede rodar sólo en condiciones muy favorables, por ejemplo en carreteras de bajada; en llano en seguida pierde fuerza y obliga a cambiar a una marcha menos. El diseño cuidado de líneas redondeadas, modernas y compactas del Corsa satisfacen también en su interior. Resulta amplio, muy cuidado en su terminación y la capacidad del maletero sorprende gratamente cuando se pone a prueba.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.487 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección indirecta.** Potencia máxima: **50 CV (37 kW) a 4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **9,2 mkg (90 Nm)/2.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera.** Frenos (del/tras): **Discos/tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/semildependiente.** Peso: **940 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **21,5 s.** 1.000 m. salida parada: **41,0 s.** Velocidad máxima: **147 km/h.** Consumo urbano: **5,6 l/100 km.** A 90 km/h: **4,2 l/100 km.** A 120 km/h: **6,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **60,5 m.** (Publicado en el Nº 497)



Opel Vectra V6 24V aut. EL PLACER DE VIAJAR

VIRTUDES

- Elasticidad del motor
- Comportamiento seguro
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Tacto del pedal de freno
- Apertura brusca del maletero
- Volante no regulable en altura

Precio 6.460.000 Ptas.

NACIDO para reemplazar al Vectra de 16 válvulas, el V6 brilla sobre todo por su motor. Es el primer motor que fabrica Opel con estas características. Un motor bien estudiado que presenta múltiples cualidades. En carretera este V6 funciona de maravilla. Responde con suavidad a bajo régimen pero, en cuanto se pisa el acelerador, el cambio automático se encarga de reducir y lanzar al Vectra a la consecución de unas prestaciones acordes con sus 170 caballos de potencia. Es un motor que aprovecha la

potencia desde regímenes bajos y que además se mantiene en cifras de consumo muy normales, incluso bajas para un propulsor de 2,5 litros de cilindrada. La caja de cambios automática es excelente, práctica y rápida y hace prácticamente innecesario su uso manual, a no ser que se ruide por empinados puentes de montaña. En comportamiento, el Vectra V6 no desmerece las excelencias de los demás apartados mecánicos, ayudado por un mecanismo de control de tracción que actúa limitando la inyección.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **170 CV (125 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **23,2 mkg (227 Nm)/4.200.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/semildependiente.** Peso en orden de marcha: **1.280 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,8 s.** 1.000 m. salida parada: **29,6 s.** Velocidad máxima: **210 km/h.** Consumo urbano: **13,2 l/100 km.** A 90 km/h: **7,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,3 m.** (Publicado en el Nº 524)



Gama Peugeot 306 AIRES DE FAMILIA

LA aparición del Peugeot 306 ha supuesto un nuevo relanzamiento de la marca francesa dentro del competitivo segmento de los familiares de cuatro metros. Una estética más atractiva, una habitabilidad notable y una calidad de acabado mejorada marcan un paso adelante en un modelo que, de momento, está disponible con tres motorizaciones diferentes y tres niveles de equipamiento.

Los tres diferentes motores ya se venían utilizando en otros modelos del grupo PSA, el 1.4 de 75 caba-

llos, 1.6 de 90 caballos y el 1.8 de 103 caballos. Las tres mecánicas destacan por su suavidad de funcionamiento y por un consumo moderado, situándose a un nivel de prestaciones notable frente a la competencia. El motor de 1,4 litros resulta realmente brillante para su cilindrada y permite mantener un ritmo sorprendente al circular por carretera. Mientras, las mecánicas de 1,6 y 1,8 hacen gala también de un rendimiento extraordinario y su mayor potencia se deja notar sobre todo a la hora de abordar una

pendiente. Destaca el buen funcionamiento de la caja de cambios que permite engranar las marchas con suavidad y rapidez, aunque peca de tener unos desarrollos algo aburridos en los tres modelos. Esto beneficia al consumo en carretera, pero empobrece un poco las prestaciones y, sobre todo, merma la capacidad de recuperación de estos coches en las marchas largas.

La relación entre el confort y estabilidad es extraordinaria en los Peugeot 306. Las suspensiones son suaves y absorben las irregularidades de la carretera con eficacia, pero no por ello dejan de sujetar firmemente el coche en los apoyos más fuertes.

PEUGEOT 306 XR 1.4

Sin complejos frente a cilindradas superiores, tiene un rendimiento, unas prestaciones y una estabilidad muy buenos.

Precio 1.881.000 Ptas.

PEUGEOT 306 XT 1.6

Destaca la baja sonoridad en marcha combinada con la gran habitabilidad del modelo.

Precio 2.155.000 Ptas.

PEUGEOT 306 XT 1.8.

Peca de tener un motor sin demasiado carácter, pero para viajar es muy confortable.

Precio 2.291.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 503)

FICHA TÉCNICA

	306 XR 1.4	306 XT 1.6	306 XT 1.8
Cilindrada c.c.	1.360	1.587	1.761
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyec. multipunto	Inyección multipunto
Potencia máx./rpm	75 CV(55 kW)/5.800	90CV(60 kW)/5.600	103CV(74 kW)/6.000
Par máx./rpm	11,5mkg(111Nm)/3.400	13,8mkg(135Nm)/3.000	15,6mkg(153Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual
Dirección	Cremallera y piñón	Cremallera y piñón asist.	Cremallera y piñón as.
Frenos (del/tras)	Discos /tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambor
Peso (kg)	1.020	1.060	1.080
Acel. 0-100 km/h (s)	14,1	12,7	11,8
1.000 m. salida parada	35,8	34,1	33,9
Rec. 1km desde 40km/h IV	37,2	35,9	35,1
Rec. 1km desde 40km/h V	42,2	40,2	39,1
Velocidad máx. (km/h)	169,8	179,3	183,2
Cons. urbano (l/100 km)	8,2	9,7	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,6	6,1	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,1	8,4	7,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,6	64,6	63,7
Frenada a 100 km/h (m)	49,7	46,0	45,4



Peugeot 306 XND MAXIMO AHORRO

VIRTUDES

- Comportamiento
- Consumo
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Rueda de repuesto expuesta
- Rumorosa mecánica

Precio 1.927.000 Ptas.

EL XND es la versión más básica entre los 306 diesel. Por este motivo cuenta con un equipo de serie espartano y prácticamente sólo dispone de lo imprescindible, es más, entre sus opciones, no muy numerosas, no se contempla el cierre centralizado o los elevavinas eléctricos. Es un vehículo en el que se ha pretendido ajustar al máximo su precio, de forma que es un coche muy recomendable para un uso profesional. Por ello sí han previsto en opción el aire acondicionado a un precio de 123.200 pesetas, pen-

sando en aquellos que tienen que pasar muchas horas al volante.

El XND ofrece un magnífico rendimiento y no sólo es recomendable para una utilización a diario y urbana, además es capaz de realizar viajes de largo recorrido sin ningún complejo. Su comportamiento es intachable. La marca ha conseguido un magnífico compromiso entre estabilidad y confort y ofrece a sus ocupantes un elevado nivel de seguridad. Su comportamiento es muy noble y sus límites están por encima de la media.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.905 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección diesel.** Potencia máxima: **71 CV (51 kW) a 4.600 rpm.** Par máximo/rpm: **12,5 mkg (122 Nm) / a 2.000 r.p.m.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual, de 5 velocidades.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso: **1.080 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **17,2 s.** 1.000 m. salida parada: **38,2 s.** Velocidad máxima: **159,3 km/h.** Consumo urbano: **8,3 l/100 km.** A 90 km/h: **5,6 l/100 km.** A 120 km/h: **7,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,4 m.** (Publicado en el Nº 532)



Peugeot 306 XT-DT AMPLIO Y RAPIDO

VIRTUDES

- Equipamiento
- Prestaciones
- Comportamiento

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Rueda de repuesto expuesta
- Rumorosa mecánica

Precio 2.454.000 Ptas.

A diferencia del XND, este 306 XT DT está disponible con un buen nivel de equipamiento, en el que hay que incluir cierre centralizado con mando de apertura de las puertas a distancia, aunque se echa de menos elevavinas eléctricos traseros. Entre sus opciones cuenta con sistema de aire acondicionado con climatizador automático a un precio muy interesante: 158.000 pesetas.

Gracias al turbo, la potencia alcanza un valor de 92 caballos. A las ventajas de su hermano de ga-

ma une unas prestaciones de primera que le permiten rivalizar de tú a tú con cualquier vehículo de gasolina de similar cilindrada. Es un vehículo capaz de rodar por carretera manteniendo una velocidad de cruce alta. Con estas premisas, resulta un coche ideal para todos aquellos que necesiten un vehículo de este tipo para realizar muchos kilómetros en viajes y que busquen las ventajas económicas de la motorización turbodiesel sobre la de gasolina. En cuanto al comportamiento, vale lo dicho sobre el XND.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.905 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyecc. diesel y turbo.** Potencia máxima: **92 CV (67,5 kW) a 4.000 rpm.** Par máximo/rpm: **20,5 mkg (196 Nm)/2.250.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.120 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,6 s.** 1.000 m. salida parada: **34,7 s.** Velocidad máxima: **180 km/h.** Consumo urbano: **8,8 l/100 km.** A 90 km/h: **5,4 l/100 km.** A 120 km/h: **8,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,8 m.** (Publicado en el Nº 532)



Peugeot 106 Rallye DEPORTE BARATO

VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Aptitudes deportivas
- Rendimiento mecánico

DEFECTOS

- Dirección mejorable
- Detalles de equipamiento
- Sonoridad interior elevada

Precio 1.591.000 Ptas.

RAPIDO, eficaz, divertido y asequible. Con estos cuatro términos se podría definir al Peugeot 106 Rallye, el nuevo modelo de la marca del león que, con 100 caballos bajo el capó, será el punto de mira de los conductores más rabiamente deportivos. Sentarse al volante del Peugeot 106 Rallye transporta al conductor a cualquiera de los tramos nevados de Monte-Carlo. El apartado mecánico ha sido mirado al máximo en el 106 Rallye y el alma de esta pequeña fierecilla desarrolla 100 caballos de potencia

a partir de un motor de sólo 1.293 centímetros cúbicos. Heredada de los Peugeot 205 Rallye, esta mecánica incorpora una inyección electrónica y en él se han modificado las bielas y los pistones, amén de unas cotas internas que permiten preparar el motor para competición.

Toda la potencia del motor se aprovecha al máximo, gracias a unos desarrollos de cambio bastante cortos y a un manejo de la palanca muy rápido. Sorprende que un coche de tan poca batalla se comporte tan bien en curvas de montaña.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.294 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección multipunto.** Potencia máxima: **100 CV (72 kW) a 7.200 rpm.** Par máximo/rpm: **11,0 mkg (108 Nm)/5.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **810 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,2 s.** 1.000 m. salida parada: **31,7 s.** Velocidad máxima: **186,2 km/h.** Consumo urbano: **9,6 l/100 km.** A 90 km/h: **6,2 l/100 km.** A 120 km/h: **8,6 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **46,4 m.** (Publicado en el Nº 539)



Peugeot 306 S 16 FUERZA DOMADA

VIRTUDES

- Posición al volante
- Equipamiento y acabado
- Estabilidad excelente

DEFECTOS

- Motor falta de carácter
- Recuperaciones lentas
- Rueda de emergencia

Precio 2.870.00 Ptas.

EL club de los 16 válvulas tiene otro socio: el Peugeot 306 S16. El nuevo modelo de la marca del león hace gala de unas cualidades dinámicas excelentes, incorpora un equipamiento muy completo y tiene un precio competitivo. Únicamente le falta algo más de garra.

Para algunos gustos, al coche le falta algo de personalidad en su estampa, bastante limpia de «cosmética» aerodinámica, pero lo cierto es que el S16 no pasa desapercibido y transmite mucha energía.

Con el motor de dos litros y 16

válvulas, el Peugeot 306 S16 entra a formar parte del cada vez más completo grupo de polivalentes que disfrutan de las ventajas de este tipo de distribución. Pese a su sistema de distribución variable para mejorar las respuestas a baja velocidad, lo cierto es que al coche le falta algo de personalidad a bajo y medio régimen.

La carrocería de tres puertas gana en rigidez y el S16 pisa con mucha firmeza en curvas, sobresaliendo su gran estabilidad que admitiría más potencia sin dificultad.



Pontiac Trans Sport 2.3i RODANDO EXTERIORES

VIRTUDES

- Versatilidad
- Acabado y equipamiento
- Precio

DEFECTOS

- Maletero sin cortinilla
- Consumo elevado
- Morro oculto para el conductor

Precio 3.575.000 Ptas.

NO cabe duda de que el Pontiac Trans Sport es uno de los vehículos monovolumen más impactantes del mercado. Su afilada línea, las ópticas traseras situadas en una posición singular y su diseño futurista no pasan desapercibidos en este atractivo familiar.

El interior del Trans Sport permite viajar cómodamente a siete personas. Sin embargo, su enorme longitud no otorga una habitabilidad mejor que la de sus rivales, puesto que, el motor, queda albergado por un morro excesivamente largo.

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **2.260 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **147 CV (108 kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **19,4 mkg (190 Nm) a 4.800**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-independiente**. Peso: **1.695 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,6 s**. 1.000 m. salida parada: **33,9 s**. Velocidad máxima: **178 km/h**. Consumo urbano: **14,0 l/100 km**. A 90 km/h: **8,6 l/100 km**. A 120 km/h: **10,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,2 m**. (Publicado en el Nº 494)

La versión con el motor de 2,3 litros es la menos potente de las comercializadas en España. Pero, gracias a una culata de 16 válvulas, esta mecánica desarrolla una potencia de 147 caballos que permiten mover con bastante soltura los casi cinco metros de carrocería.

Si bien las prestaciones son bastante buenas, los 12 litros de consumo medio penalizan ligeramente la nota final de este monovolumen. En cualquier caso, tiene en su ajustado precio y en su completo equipamiento sus mejores bazas.



Porsche 911 Carrera EL MAS CODICIADO

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Cambio de 6 marchas acertado
- Prestaciones brillantes

DEFECTOS

- Posición de los pedales
- Volante no regulable
- Plazas traseras simbólicas

Precio 11.526.400 Ptas

DESPUÉS de 30 años, el Porsche 911 Carrera ha experimentado su evolución más radical, un planteamiento en el que básicamente destacan la nueva suspensión trasera multibrazo, la caja de cambios de seis velocidades y el aumento de potencia (hasta los 272 caballos) de un motor que ha sido sometido también a una cura de adelgazamiento. Con todo esto, el nuevo Carrera no sólo ha mejorado en comportamiento sino que, además, resulta más brillante en el apartado de prestaciones y consumos.

El nuevo eje trasero permite guiar mucho mejor la trayectoria del coche, aumentando la nobleza de reacciones y, por tanto, la eficacia del 911 Carrera. También los frenos, equipados con ABS, son otro punto fuerte del último Porsche y se muestran muy potentes y resistentes al trato más duro.

El interior es lo único que apenas ha variado en el nuevo Carrera y, aunque presenta un acabado y un equipamiento ejemplar, el diseño del salpicadero se muestra ya algo anticuado.

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **3.600 c.c.** Número de cilindros: **6, Boxer**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **272 CV (200 kW) a 6.100 rpm**. Par máximo/rpm: **33,6 mkg (329 Nm)/5.000**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.370 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **5,9 s**. 1.000 m. salida parada: **24,5 s**. Velocidad máxima: **265 km/h**. Consumo urbano: **14,8 l/100 km**. A 90 km/h: **7,8 l/100 km**. A 120 km/h: **9,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **34,8 m**. (Publicado en el Nº 530)



Range Rover Vogue SE COLCHON DE AIRE

VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Confort de marcha
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Precio elevado
- Ruidos aerodinámicos
- Consumo de combustible

Precio 6.925.000 Ptas.

UN nuevo sistema de suspensión neumática y un sistema antipatinamiento de la transmisión eran las dos últimas mejoras introducidas en el Range Rover, elementos que han mejorado el nivel de confort y la seguridad de marcha en este todoterreno.

El nuevo sistema de suspensión está controlado electrónicamente y aprovecha la estructura convencional, pero se han sustituido los muelles helicoidales por unas bolsas neumáticas. La utilización de estos elementos permite variar la presión

de funcionamiento de los mismos, de forma que en unos instantes se puede cambiar el tarado de la suspensión y la altura del vehículo, en torno a 13 centímetros.

Por lo demás, el Range Rover Vogue SE sigue haciendo gala de esas virtudes que lo han colocado como uno de los todoterrenos más cotizados del mercado. Lujo y confort a raudales y un motor V8 de 182 caballos de potencia que es todo poderío, aunque a costa de un consumo medio que ronda los 18 litros cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **3.947 c.c.** Número de cilindros: **8 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **182 CV (134 kW) a 4.750 rpm**. Par máximo/rpm: **31,8 mkg (312 Nm)/3.100**. Tracción: **A las cuatro ruedas**. Caja de cambios: **Aut. de 4 vel.** Dirección: **Circulación de bolas asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Ejes rígidos**. Peso en orden de marcha: **2.011 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,1 s**. 1.000 m. salida parada: **33,1 s**. Velocidad máxima: **179,5 km/h**. Consumo urbano: **19,7 l/100 km**. A 90 km/h: **11,7 l/100 km**. A 120 km/h: **16,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,7 m**. (Publicado en el Nº 497)



Renault Twingo ATREVIDO Y GENIAL

VIRTUDES

- Originalidad
- Habitabilidad
- Comportamiento general

DEFECTOS

- Habitáculo caluroso
- Lectura de la instrumentación
- Ausencia de limpia intermitente

Precio 1.140.000 Ptas.

INSOLITO, atrevido, divertido, original. El Renault Twingo se presenta como un concepto nuevo dentro del segmento de los coches utilitarios. Con una carrocería monovolumen de diseño desenfadado, el Twingo ofrece, en tan sólo 3,4 metros de longitud, todo el confort y la habitabilidad de coches mucho más grandes.

El Renault Twingo se comercializa con una sola mecánica y un único nivel de acabado. El motor de 1,2 litros dispone de un sistema de inyección electrónica monopunto que

permite ofrecer una potencia de 55 caballos para mover los escasos 800 kilos del conjunto. De esta forma y, aunque la ciudad es su habitat idóneo, el Renault Twingo afronta los kilómetros en carretera con toda soltura. Además, el Twingo destaca por sus cualidades dinámicas como el comportamiento, etc.

En el interior prima lo práctico y sencillo. Carece de todo tipo de lujos pero incorpora soluciones sorprendentes, como la posibilidad de abatir los asientos hasta obtener, prácticamente, una cama.



Renault 19 RSi OTRO DE LA FAMILIA

VIRTUDES

- Elasticidad del motor
- Acabado interior
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Suspensiones blandas
- Acceso plazas traseras
- Distancias de frenado largas

Precio 2.260.000 Ptas.

La denominación RSi de Renault caracteriza a una serie de vehículos de carácter familiar que hacen gala de unas prestaciones y unas cualidades dinámicas de corte deportivo. No es más que un nombre personalizado de la conocida fórmula «GTi».

La gama Renault 19 también tiene un representante dentro de este segmento, un coche muy equilibrado que cuenta con potencia más que suficiente para realizar una conducción alegre y también con un habitáculo y un maletero de buena capaci-

dad para viajar sin estrecheces. El motor de 1,8 litros, con inyección electrónica multipunto, destaca por su elasticidad y por su buena respuesta desde bajas vueltas. La caja de cambios, con unos desarrollos acertados y un manejo rápido permite, además, aprovechar muy bien los 113 caballos del R-19 RSi. Los frenos son los que no brillan demasiado y no permiten detener el coche en unas distancias más cortas.

En el interior destacan la buena habitabilidad y un equipamiento con muchos detalles de corte deportivo.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.794 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **113 CV (83 kW) a 5.500 rpm.** Par máximo/rpm: **16,7 mkg (164 Nm) a 4.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso: **1.020 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,9 s.** 1.000 m. salida parada: **31,7 s.** Velocidad máxima: **193 km/h.** Consumo urbano: **10,8 l/100 km.** A 90 km/h: **6,4 l/100 km.** A 120 km/h: **8,7 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **60,2 m.** (Publicado en el Nº 509)



Renault 19 1.8 RT Aut. EFECTO SEDANTE

VIRTUDES

- Funcionamiento del cambio
- Habitáculo confortable
- Calidad de acabados

DEFECTOS

- Asientos blandos
- Precio superior
- Mayor diferencia de consumo

Precio 2.236.000 Ptas.

ADAPTAR una caja de cambios automática en el R-19 1.8 RT ha sido todo un acierto. Sobre todo si se tiene en cuenta que el cambio automático de asistencia electrónica que equipa este modelo no tiene nada que envidiar a cambios automáticos mucho más sofisticados.

En la ciudad, lugar donde el cambio automático cobra especial relevancia, no se tarda en constatar una notable precisión de funcionamiento de esta caja automática de cuatro marchas. La asistencia electrónica permite elegir entre dos programas

diferentes por los que se puede optar, simplemente, con apretar una doble tecla situada al lado de la palanca de cambios. La C, de «confort», actúa de forma más tranquila y a regímenes bajos, con lo que el consumo baja considerablemente, mientras que la S, de «sport», hace que el cambio estire más el régimen de giro en busca de mejores aceleraciones y recuperaciones.

Por todo ello, el R-19 no pierde ni un ápice de personalidad y, únicamente, se aprecia un cambio en las prestaciones y en los consumos.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.794 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **95 CV (70 kW) a 5.750 rpm.** Par máximo/rpm: **14,8 mkg (145 Nm)/2.750.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.080 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,8 s.** 1.000 m. salida parada: **36,1 s.** Velocidad máxima: **165,3 km/h.** Consumo urbano: **10,5 l/100 km.** A 90 km/h: **6,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **49,2 m.** (Publicado en el Nº 521)



Renault Espace 2.8iV6 EL PIONERO

VIRTUDES

- Comportamiento muy bueno
- Prestaciones
- Habitabilidad interior

DEFECTOS

- Puesto de conducción
- Retrovisores poco eficaces
- Consumos elevados

Precio 5.015.000 Ptas.

El primer monovolumen que llegó al mercado español fue el Renault Espace y, con él, el interés por este tipo de vehículos. A pesar de ser el primero no se ha quedado anticuado y, gracias a una acertada remodelación, mantiene un atractivo y unas cualidades dinámicas que le permiten dominar este segmento en nuestro mercado.

La versión tope de la gama es la equipada con el motor V6 de 2,8 litros y una potencia de 153 caballos. Con esta mecánica, el Espace hace gala de unas prestaciones

sorprendentes, aunque los consumos se muestran también bastante elevados.

La habitabilidad interior es uno de sus puntos más destacables. Es el único monovolumen de los comercializados en España en el que los asientos delanteros giran 180 grados, permitiendo crear en el interior un recinto con cuatro asientos enfrentados y una mesa en medio.

Un comportamiento ejemplar y un equipamiento muy completo quedan ensombrecidos por un precio más elevado que el de la competencia.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.849 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **153 CV (110 kW) a 5.400 rpm.** Par máximo/rpm: **23,4 mkg (225 Nm)/2.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Indep./Semi-Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.390 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,0 s.** 1.000 m. salida parada: **32,3 s.** Velocidad máxima: **197,2 km/h.** Consumo urbano: **13,3 l/100 km.** A 90 km/h: **10,2 l/100 km.** A 120 km/h: **13,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,4 m.** (Publicado en el Nº 494)



Renault Laguna 2.0i CULTO AL BIENESTAR

VIRTUDES

- Comportamiento noble y eficaz
- Comodidad en todo momento
- Precio atractivo

DEFECTOS

- Manejo del cambio
- Altura en las plazas traseras
- Frenos propensos a la fatiga

Precio 2.905.000 Ptas.

SUSTITUIR al exitoso R-21 no ha sido tarea fácil para la marca del rombo. Había que apostar fuerte en el nuevo modelo y hacer las cosas muy bien para seguir en la misma línea.

Pero lo cierto es que los responsables de Renault han acertado plenamente con el Laguna. El nuevo coche es mucho más noble en comportamiento y resulta más fácil de conducir, el acabado interior se ha cuidado al máximo, el equipamiento de serie es más completo, el diseño es mucho más aerodinámico y

atractivo y el precio final es todavía más competitivo que en el anterior R-21. La versión 2.0i RXE, con el motor intermedio, de 115 caballos de potencia, y el nivel de equipamiento más lujoso, hace gala de un acabado de calidad y una habitabilidad, sorprendentemente, algo más limitada que en el R-21, aunque el maletero sí tiene más espacio útil. El manejo de la caja de cambios y la poca eficacia de los frenos cuando se les trata duro son las únicas pegas que enturbian un trabajo muy bien hecho.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **115 CV (84 kW) a 5.250 rpm.** Par máximo/rpm: **17,5 mkg (171 Nm)/3.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.280 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,7 s.** 1.000 m. salida parada: **33,2 s.** Velocidad máxima: **190,3 km/h.** Consumo urbano: **12,5 l/100 km.** A 90 km/h: **6,7 l/100 km.** A 120 km/h: **8,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,8 m.** (Publicado en el Nº 538)



Renault Clio Williams GRACIAS FRANK

VIRTUDES

- Modelo muy exclusivo
- Comportamiento irreproachable
- Motor elástico

DEFECTOS

- Prestaciones decepcionantes
- ABS ni siquiera en opción
- Sin aire acondicionado

Precio 2.505.000 Ptas.

La marca del rombo lanzaba al mercado una versión limitada del Clio, bautizada Williams, en honor al propietario de la escudería de Fórmula 1, que permitió a la marca francesa proclamarse Campeona del Mundo de Marcas en el 93.

Pero el Clio Williams no se ha limitado a ser una simple personalización e introduce importantes mejoras mecánicas. El motor de 16V sube de cilindrada hasta los dos litros y desarrolla una potencia de 150 caballos. También las suspensiones y los frenos han sido mejora-

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	1.998 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia máxima:	150 CV (108 kW) a 6.100 rpm. Par máximo/rpm: 18,2 mkg (175 Nm) a 4.500. Tracción: Delantera.
Caja de cambios:	Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos.
Suspensión (del/tras):	Independiente/Independiente. Peso: 990 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,5 s. 1.000 m. salida parada: 29,8 s. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo urbano: 10,8 l/100 km. A 90 km/h: 7,1 l/100 km. A 120 km/h: 9,0 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 50,1 m. (Publicado en el Nº 511)

dos, la dirección recibe la asistencia de serie, las llantas de aleación son de 7x15 pulgadas y en el interior se presenta un aspecto más deportivo y una chapa identificativa que está numerada.

Si bien el motor es más potente y ha ganado en respuesta a medio régimen, no llega a ensombrecer en prestaciones a un rival como el Astra 16V. En materia de estabilidad es donde el Williams aporta su baza más fuerte, estando la dirección, los frenos y la caja de cambios a la altura de los deportivos más caros.



Renault Safrane Biturbo TODO FUERZA

VIRTUDES

- Equipamiento y acabado
- Aceleraciones fulgurantes
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Precio prohibitivo
- Consumo alto
- Manejo del cambio

Precio 9.595.000 Ptas.

El Renault Safrane Biturbo ofrece toda una demostración de fuerza. Con un motor V6, dotado de doble turbointercooler y tres litros de cilindrada, desarrolla 268 caballos de potencia que transmite al suelo a través de un eficaz sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas.

Con una velocidad máxima limitada a 250 kilómetros por hora y unas aceleraciones fulgurantes, únicamente las cifras de recuperaciones y consumos ensombrecen el trabajo de esta colosal mecánica.

FICHA TÉCNICA	
Cilindrada:	2.963 c.c. Número de cilindros: 6 en V. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Iny. elect. y 2 turbos. Potencia máxima: 268 CV (197 kW) a 5.500 rpm. Par máximo/rpm: 37,8 mkg (371 Nm)/2.500. Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Independiente. Peso en orden de marcha: 1.780 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,0 s. 1.000 m. salida parada: 27,2 s. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo urbano: 16,0 l/100 km. A 90 km/h: 10,0 l/100 km. A 120 km/h: 12,2 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 52,0 m. (Publicado en el Nº 546)

Si bien la dirección dispone de asistencia variable en función de la velocidad y los frenos sobredimensionados actúan con eficacia, la caja de cambios, excesivamente dura, penaliza su manejo.

En el exterior se ha combinado a la perfección el lujo y la deportividad y, en el interior, no se puede pedir más equipamiento: tapicería de cuero, airbag, suspensión pilotada, ordenador de a bordo, equipo de alta fidelidad con CD..., todo un sinfín de elementos y tecnología por los que hay que pagar un alto precio.



Rover 620i, Rover 620 Si y Rover 620 Si Lujo EL LUJO EQUILIBRADO

El Rover 600 era el modelo que le faltaba al constructor inglés. Fruto de la colaboración con Honda, los Rover de la Serie 600 comparten básicamente el chasis del nuevo Accord y los motores, que son también japoneses, por lo que la calidad de acabado y la fiabilidad mecánica están fuera de toda duda. Sin embargo, ambos fabricantes han querido diferenciar sus coches al máximo, dotando a cada uno de personalidad propia.

Por dimensiones, 4,65 metros, los Rover 600 vuelven a demostrar

su exclusividad al situarse a caballo entre el segmento superior y el segmento medio de los 4,5 metros (Citroën Xantia, Ford Mondeo, etc).

Si bien presentan un espacio interior más que suficiente, la habitabilidad y la capacidad del maletero son superadas por algunos modelos de menor tamaño.

La nueva gama está muy bien estructurada, con tres versiones claramente diferenciadas que hacen gala de un equipamiento bastante completo y que deja para elegir pocas opciones. El Rover 620i es la ver-

sión básica de la gama e incorpora un motor de dos litros con 115 caballos de potencia y un equipamiento en el que el aire acondicionado, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado o la dirección asistida forman ya parte del equipo de serie.

El Rover 620 Si es un escalón superior, con el mismo motor de dos litros y 16V que, gracias a un árbol de levas con mayor cruce y a una inyección electrónica diferente, desarrolla una potencia de 131 caballos.

Para los más sibaritas se ofrece el 620 Si Lujo, con un equipamiento que incluye de todo, siendo el Rover 623 Si el modelo tope de la gama, una versión que no estaba disponible cuando se realizó esta prueba.

ROVER 620 i
Equilibrado, con un buen equipamiento y motor y un precio muy atractivo.
Precio 2.728.500 Ptas.

ROVER 620 Si
Más potencia y equipamiento con un precio muy competitivo.
Gran confort de marcha.
Precio 3.055.000 Ptas.

ROVER 620 Si LUJO
Poco equipamiento más se puede pedir en esta versión, con muchos toques exclusivos.
Precio 3.493.500 Ptas.

(Publicado en el Nº 525)

FICHA TÉCNICA			
	620i	620 Si	620 Si Lujo
Cilindrada c.c.	1.997	1.997	1.997
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx/rpm	115 CV(85 kW)/5.300	131CV(96 kW)/5.400	131CV(96 kW)/5.400
Par máx/rpm	17,5mkg(172Nm)/4.200	18,2mkg(178Nm)/4.800	18,2mkg(178Nm)/4.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.255	1.275	1.275
Acel. 0-100 km/h (s)	10,9	10,2	10,2
1.000 m. salida parada	32,5	32,0	32,0
Rec. 1km desde 40km/h IV	35,2	34,9	34,9
Rec. 1km desde 40km/h V	39,3	39,0	39,0
Velocidad máx. (km/h)	198	201	201
Cons. urbano (l/100 km)	11,0	12,0	12,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	7,5	7,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,4	8,8	8,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,1	65,9	65,9
Frenada a 100 km/h (m)	52,8	52,9	52,9



Saab 9.000 CST Aero SUECO TURBADOR

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Buen acabado
- Asientos muy cómodos

DEFECTOS

- Sobrecalentamiento de frenos
- Precio elevado
- Rueda repuesto de emergencia

Precio 6.286.225 Ptas.

EL Saab 9.000 CST Aero 2.3i 16V es el modelo más potente del fabricante sueco, una de las berlinas de respuesta más violenta que pueden tenerse entre las manos y un coche que gustará a aquel sector del público que disfruta con la sensación del desencadenamiento repentino de los caballos.

Su motor de 2,3 litros con culata de 16 válvulas es un prodigio de funcionamiento en cuanto el turbocompresor empieza a soplar al máximo y entrega los 225 caballos en las ruedas delanteras. Únicamente

el sistema antipatinamiento TCS, que se ofrece en opción, impide que el coche pierda tracción en las aceleraciones más fuertes. De todos modos, el Saab 9000 CST Aero se puede conducir como un coche normal siempre y cuando se dosifique correctamente el acelerador.

El buen trabajo de las suspensiones permite un comportamiento neutro con un grado de confort elevado. En el interior se ofrece un equipamiento muy completo. Lástima que el precio sea elevado, aunque es un coche muy exclusivo.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.290 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **225 CV (166 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **35,6 mkg (349 Nm) a 1.950**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asist.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso: **1.425 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,1 s**. 1.000 m. salida parada: **27,3 s**. Velocidad máxima: **240 km/h**. Consumo urbano: **13,48 l/100 km**. A 90 km/h: **8,0 l/100 km**. A 120 km/h: **11,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,3 metros**. (Publicado en el Nº 503)



Saab 900 2.0i S TRADICION OBLIGA

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Comportamiento
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Relaciones de cambio largas
- Ausencia de cuentavueeltas
- Rueda repuesto de emergencia

Precio 3.236.225 Ptas.

SAAB es una marca que se ha ganado una merecida reputación como fabricante de coches técnicamente avanzados y seguros. El nuevo Saab 900 responde a estas premisas con el atractivo adicional de gozar de una línea renovada.

El 2.0i S es la versión básica de la nueva gama 900, un modelo con un motor de dos litros y 16V con una potencia de 133 caballos.

Pero, la buena voluntad de este motor queda oscurecida por unos desarrollos del cambio excesivamente largos. Cualquier intento de

recuperación en quinta marcha acaba en una rápida reducción a cuarta o a tercera. Por suerte, el manejo del cambio es rápido y preciso.

El confort de marcha es muy elevado, siendo la estabilidad otro de los puntos fuertes de esta berlina.

Las dimensiones exteriores no han variado mucho con respecto a los anteriores Saab 900, pero el nuevo modelo ofrece un espacio interior más aprovechable y mejores aptitudes familiares. Además, elementos como el ABS, airbag o aire acondicionado son equipo de serie.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.985 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **133 CV (98 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **18,4 mkg (180 Nm)/4.300**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semi-Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.335 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,3 s**. 1.000 m. salida parada: **32,1 s**. Velocidad máxima: **197,8 km/h**. Consumo urbano: **10,0 l/100 km**. A 90 km/h: **7,8 l/100 km**. A 120 km/h: **9,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,4 m**. (Publicado en el Nº 520)



Saab 900 2.5i V6 SE RAPIDO Y SEGURO

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort y silencio de marcha
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Relaciones de cambio largas
- Iluminación mejorable
- Rueda recambio de emergencia

Precio 4.511.225 Ptas.

EL Saab 900 V6 es un coche caro, pero su comprador puede estar seguro de haber adquirido un producto de calidad con una fiabilidad a toda prueba que no va a defraudar. El singular diseño de su carrocería y el sello de la marca sueca marcan la diferencia frente a sus rivales más próximos, siendo el motor la guinda que da el toque final para alcanzar el éxito.

Este propulsor V6 de 2,5 litros y 24 válvulas ha sido el resultado de la estrecha colaboración mantenida entre Opel y el fabricante sueco. De-

sarrolla 170 caballos y es un prodigio de suavidad y buen funcionamiento.

Pero, el extraordinario resultado final hay que repartirlo a partes iguales entre la excelente realización del bastidor y el silencioso funcionamiento del V6. Hay que dejar claro que este coche no llega con aspiraciones de berlina de altas prestaciones y, aunque ofrece unas buenas cualidades dinámicas, se ha buscado el mejor grado de confort ante todo y no cabe duda de que se ha cumplido el objetivo.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **170 CV (125 kW) a 5.900 rpm**. Par máximo/rpm: **23,1 mkg (227 Nm)/4.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Indep./Semi-Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.380 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,2 s**. 1.000 m. salida parada: **30,0 s**. Velocidad máxima: **209,1 km/h**. Consumo urbano: **11,6 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,7 m**. (Publicado en el Nº 524)



Seat Córdoba 1.8i GLX NACE UN TRIUNFADOR

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Capacidad del maletero
- Línea acertada

DEFECTOS

- Rumorosa mecánica
- Manejo del cambio
- Habitabilidad justa

Precio 1.918.000 Ptas.

EL Córdoba viene a completar la gama de Seat y entra en juego dentro de uno de los segmentos más competidos en Europa, el de las berlinas de tipo medio con tres volúmenes. Precisamente esto último es lo que diferencia al Córdoba del Ibiza, puesto que comparten la misma base mecánica y equipamiento. Algunos cambios realizados en el eje trasero, para encajar perfectamente el mayor peso que puede suponer el disponer de un maletero más grande, han sido los responsables de que el comporta-

miento y el grado de confort hayan mejorado en el Córdoba.

El motor de 90 caballos se muestra suficiente para mover el Córdoba con soltura y, únicamente cuando el coche va muy cargado, se echan en falta algunos caballos más.

Si bien el maletero es mucho mayor, la habitabilidad interior es similar a la del Ibiza y no permite grandes alardes.

El precio final es bastante competitivo frente a la competencia y, además, se incluyen de serie elementos como la dirección asistida.



Seat Córdoba 1.4i CLX y Córdoba 1.9 TD GLX TERCERA DIMENSION

El Seat Córdoba es un coche que ha nacido con vocación familiar y se sitúa a caballo entre los coches que miden menos de cuatro metros y los que superan esta medida. La gama Córdoba tiene por debajo la versión dotada con el motor de 1,4 litros con 60 caballos y, por arriba, la equipada con la mecánica turbodiesel de 75 caballos.

Técnicamente, el Córdoba 1.4i no destaca por contar con un motor fulgurante. Cuando otras marcas anunciaban potencias en torno a los 80 caballos con motores de esta cilin-

SEAT CORDOBA 1.4i CLX
Económico y fiable, se echa en falta algo más de potencia cuando el coche va cargado.

Precio 1.528.200 Ptas.

SEAT CORDOBA 1.9 TD GLX
Buenas prestaciones, bajo consumo y una excelente relación entre el precio y el equipamiento.

Precio 1.915.890 Ptas.
(Publicado en el N° 538).

FICHA TÉCNICA		
	CORDOBA 1.4i CLX	CORDOBA 1.9 TD GLX
Cilindrada (c.c.)	1.391	1.896
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	bomba rotativa y turbo
Potencia max./rpm	60 CV(44 kW)/5.200	75CV (55,1kW)/4.400
Par max./rpm	10,9 mkg(107 Nm)/2.800	14,3 mkg (140 Nm)/2.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera (asistida opc.)	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.020	1.130
Acel. 0 a 100 km/h (s)	17,6	13,7
1.000 m. salida parada (s)	38,3	35,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	40,1	36,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,0	40,3
Vel. máx. (km/h)	157	165
Cons. urbano (l/100km)	8,6	7,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,6	4,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,4	7,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,8	65,5
Frenada a 100 km/h (m)	47,6	56,0

drada, en Seat anuncian una potencia de 60 caballos en su motor de origen Volkswagen, sin duda escasa para mover con soltura a este coche que pesa más de mil kilos. Es un coche pensado para conductores tranquilos que prefieren una conducción relajada y contar con una mecánica fiable, robusta y económica.

Sin embargo, el Córdoba 1.9 TD tiene un motor que ofrece un rendimiento excepcional, con un buen funcionamiento a cualquier régimen y un nivel de consumo muy ajustado. El esquema de suspensiones es similar y ambos disponen del eje trasero con efecto autodireccional. Únicamente el tarado más enérgico en el TD condiciona un comportamiento algo mejor en conducción rápida, haciendo ambos un alarde de buena estabilidad en todo momento.

Los 30 centímetros de longitud que ha ganado el Córdoba frente al Ibiza permiten disponer de un maletero mucho más grande, puesto que en el interior se mantienen las mismas cotas de habitabilidad, más que suficientes para viajar cuatro adultos con comodidad.

La diferencia de acabado entre estas dos versiones marca también el nivel de equipamiento, siendo el modelo TD, con el acabado GLX, el que dispone de más elementos de serie. Otro de los buenos argumentos de estos dos Córdoba es su precio ajustado, que les permite situarse en una posición muy favorable frente a los modelos de la competencia.



Subaru Impreza 1.84WD CARACTER REPOSADO

VIRTUDES

- Tacto y rapidez de la dirección
- Diseño de puertas
- Espacio para pasajeros

DEFECTOS

- Tacto y distancia de frenado
- Potencia escasa
- Asientos con poco apoyo lumbar

Precio 2.795.000 Ptas.



Subaru SVX 4WD EL APARATO JAPONES

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Acabado y equipamiento
- Comportamiento

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Aceleración pobre
- Desarrollos largos

Precio 6.569.582 Ptas.

El Subaru Impreza es un coche de corte modesto en algunos detalles, como materiales utilizados en el interior o la potencia del motor. Pero cuenta con la ventaja de que no hay otro modelo en el mercado, de similar potencia y tamaño, dotado con tracción permanente a las cuatro ruedas.

El motor de cuatro cilindros opuestos, con 1,8 litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro, desarrolla la discreta cifra de 103 caballos. Teniendo en cuenta el peso del coche y que debe arrastrar del

sistema de tracción total, las prestaciones no son malas. Pero, al volante, esta realidad queda camuflada por unos desarrollos de cambio algo largos que dejan caer en exceso las vueltas del motor.

Las suspensiones, a pesar de su tarado suave, confieren una buena estabilidad en el Impreza.

En el interior se ofrece una habitabilidad adecuada para viajar cómodamente cuatro adultos. Los mandos del salpicadero están bien situados, pero el aspecto de los plásticos utilizados resulta un tanto pobre.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.820 c.c.** Número de cilindros: **4 opuestos**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **103 CV (76 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **15,0 mkg (147 Nm)/4.400**. Tracción: **Total**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.130 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,0 s**. 1.000 m. salida parada: **33,4 s**. Velocidad máxima: **178 km/h**. Consumo urbano: **11,2 l/100 km**. A 90 km/h: **7,3 l/100 km**. A 120 km/h: **9,5 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **52,0 m**. (Publicado en el N° 507)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.319 c.c.** Número de cilindros: **6 opuestos**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **230 CV (169 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **31,5 mkg (309 Nm)/4.800**. Tracción: **Total**. Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.610 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,8 s**. 1.000 m. salida parada: **30,7 s**. Velocidad máxima: **233 km/h**. Consumo urbano: **15,1 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **11,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,0 m**. (Publicado en el N° 513)

los adultos, mientras que, el maletero, hace gala de un buen espacio.

Una vez en carretera, el comportamiento del SVX es fenomenal, no tiene el carácter de un auténtico pura sangre, pero permite viajar muy rápido, seguro y con un grado de confort sobresaliente.

El motor Boxer de seis cilindros destaca por su suavidad de funcionamiento, aunque sería más brillante con unos desarrollos de cambio algo más cortos. En el interior no se puede pedir más equipamiento, tiene de todo.



Suzuki Samurai i/Suzuki Vitara i INYECCION ECOLOGICA

Las nuevas normativas han hecho posible estas dos versiones de Suzuki, catalizadas y de inyección electrónica. Es evidente que han mejorado tanto en prestaciones como en consumo. El Samurai también ha experimentado reformas en las suspensiones para suavizar su uso por carretera; con todo, donde mejor se desenvuelve es campo a través. Para adaptar la inyección, en este modelo se ha recurrido a un motor de menor cilindrada que la versión de carburador. Se pasa de 1.324 centímetros cúbicos a 1.298.

SUZUKI SAMURAI i
Disminuye la cilindrada pero mejora el consumo y el rendimiento del motor.

Precio 1.626.079 Ptas.

SUZUKI VITARA i
Mejoran las prestaciones lo que se traduce en un comportamiento más acertado en carretera.

Precio 2.122.667 Ptas.
(Publicado en el Nº 496).

FICHA TECNICA		
	SAMURAI i	VITARA i
Cilindrada (c.c.)	1.298	1.590
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	69 CV (51 kW)/6.000	80 CV (58 kW)/5.400
Par max/rpm	11 mkg (103 Nm)/3.500	13,3 mkg (127 Nm)/3.000
Tracción	Trasera o 4X4 engranable	Trasera o 4X4 engranable
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	950	1.065
Acel. 0 a 100 km/h (s)	18,0	16,1
1.000 m. salida parada (s)	39,1	37,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,6	37,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,7	40,0
Vel. máx. (km/h)	129	148
Cons. urbano (l/100km)	9,6	9,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,8	8,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	12,2	10,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	76,3	74,3
Frenada a 100 km/h (m)	54,9	57,8

Aunque con la inyección la potencia aumenta en unos cuantos caballos más, que no le vienen nada mal, sobre todo para circular por carretera. De todos modos no es aconsejable con el Samurai emprender viajes de largo recorrido por asfalto, debido a la escasa potencia y a las suspensiones duras e incómodas. El Vitara también aumenta potencia y en consecuencia mejora prestaciones. La velocidad punta es ahora más apropiada para afrontar viajes de consideración. Las suspensiones no se han modificado y mantienen un buen confort de marcha tanto en carretera como en el campo; además, ofrecen un comportamiento noble. Sus dimensiones recortadas le permiten ser ágil y efectivo en el campo. Lo que peor está resuelto en el Vitara son los frenos. El mecanismo tiende a calentarse y encima el pedal es de tacto esponjoso y da la sensación de no frenar. La dirección mantiene la precisión y buen tacto de la versión de carburador, así como la suavidad y manejo de la caja de cambios, aunque los desarrollos finales resultan un poco largos en carretera. En el campo se circula con las velocidades cortas, éstas ofrecen unos desarrollos muy acertados que evitan parar para cambiar de relaciones (de cortas a largas) a menudo. La carrocería mantiene su línea atractiva y juvenil, mientras que el habitáculo está cuidado y ofrece unos asientos delanteros de buen tamaño y sujeción lateral.



Toyota Carina E 1.6 XLi MEDIO PONDERADO

- Consumo
- Suavidad de respuestas
- Comportamiento dinámico

- Asientos algo blandos
- Dirección imprecisa
- Falta de ABS en opción

Precio 2.341.800 Ptas.



Volvo 440 1.6i PRIMER PASO

VIRTUDES

- Frenos excelentes
- Suavidad de marcha
- Consumo

DEFECTOS

- Detalles de equipamiento
- Quinta marcha larga
- Prestaciones

Precio 2.200.000 Ptas.

ESTE japonés se fabrica en el Reino Unido y ha sido diseñado especialmente para complacer el gusto europeo. Equipado con un moderno motor de culata de 16 válvulas y doble árbol de levas en cabeza, dispone de un cigüeñal de acero muy rígido, válvulas de admisión de gran diámetro y un mecanismo llamado RISC (control giratorio de velocidad de ralentí). Los 116 caballos del Carina E no parecen a priori muchos para mover con soltura el coche en carretera. Pero una vez que se rueda con él da la sen-

sación de tener mayor cilindrada. Si hubiese que resumir en una sola palabra el comportamiento de este Toyota, ésta sería suavidad. Suavidad que unida a consumo aquilatado permiten al Carina recorrer muchos kilómetros sin repostar. El comportamiento dinámico de este coche es noble en todas las circunstancias. En curvas se comporta con aplomo y el límite aparece por sus discretos neumáticos. Las suspensiones están concebidas para ofrecer un confort máximo, es decir, son más bien blandas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.587 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **116 CV (85 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **15 mkg (145 Nm)/5.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos ventilados/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.085 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,3 s**. 1.000 m. salida parada: **31,7 s**. Velocidad máxima: **195 km/h**. Consumo urbano: **8,0 l/100 km**. A 90 km/h: **6,0 l/100 km**. A 120 km/h: **8,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,0 m**. (Publicado en el Nº 517)

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.596 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **83 CV (61 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **12,7 mkg (125 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Automática de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.025 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,3 s**. 1.000 m. salida parada: **35,5 s**. Velocidad máxima: **173 km/h**. Consumo urbano: **10,8 l/100 km**. A 90 km/h: **6,0 l/100 km**. A 120 km/h: **7,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **47,1 m**. (Publicado en el Nº 545)

es habitual en sus hermanos de gama. Se trata de un grupo propulsor inédito hasta ahora y construido por el fabricante sueco. Un motor con un sistema de inyección electrónica multipunto, culata de aleación ligera y 83 caballos de potencia. Una cifra escasa si se viaja con cuatro personas a bordo y el correspondiente equipaje. Si en prestaciones este Volvo no es brillante, sí lo es en consumos. Además, gracias a los 60 litros de capacidad del depósito de combustible, se consigue una gran autonomía.



Volvo 850 GLT SW POSICION ELEVADA

VIRTUDES

- Motor agradable
- Comportamiento
- Capacidad del habitáculo

DEFECTOS

- Dirección demasiado asistida
- Instrumentación justa
- Relaciones cambio en montaña

Precio 4.650.000 Ptas.

ESTE modelo fue el primero en montar un motor de cinco cilindros en línea dispuestos transversalmente en el vano. En esta versión, la potencia se ha elevado a niveles muy interesantes para ser un familiar, nada menos que 170 caballos. La carrocería de este familiar auna una estética agradable con una capacidad interior que presta servicio más allá de lo cotidiano. Es el coche ideal para llenar el maletero de ocio. Abrir el portón de este familiar no produce fatiga, gracias a dos amortiguadores de gas

FICHA TECNICA
Cilindrada: 2.435 c.c. Número de cilindros: 5 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 170 CV (125 kW) a 6.200 rpm. Par máximo/rpm: 22,4 mkg (220 Nm)/3.800. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Independiente/Semiindependiente. Peso: 1.420 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,7 s. 1.000 m. salida parada: 31,4 s. Velocidad máxima: 210 km/h. Consumo urbano: 12,8 l/100 km. A 90 km/h: 8,8 l/100 km. A 120 km/h: 9,6 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 42,9 m. (Publicado en el Nº 512)

que mantienen fija la posición deseada. Además, el nivel de carga queda situado muy bajo para facilitar cualquier maniobra de carga y descarga. Para dar una idea de la longitud que puede alcanzar la superficie de carga, una vez abatido el asiento posterior y su respaldo, basta saber que una persona de 1,80 de estatura puede tumbarse sin problemas. En cuanto al rendimiento y comportamiento dinámico, no puede ser mejor. La viveza de este cinco cilindros se aprovecha de forma agradable y satisfactoria.



Volvo 850 T5 POTENTE Y SEGURO

VIRTUDES

- Mecánica brillante
- Acabado y equipamiento
- Frenos

DEFECTOS

- Embrague poco progresivo
- Situación mando elevavinas
- Tapicería de cuero calurosa

Precio 5.370.000 Ptas.

SUECO de nacimiento, este Volvo es un producto muy especial. Su precio resulta algo más caro por estar hecho fuera de la CE, pero la tecnología que se aplica le convierte en un producto de primera línea. Lo primero que sorprende en este Volvo es su elevada potencia, 225 caballos. Potencia que le permite alcanzar unas prestaciones de auténtico deportivo que culminan en una velocidad máxima de 240 kilómetros por hora. Con esta versión del 850, por fin Volvo ha roto la imagen de «coche tanque». La base del

FICHA TECNICA
Cilindrada: 2.319 c.c. Número de cilindros: 5 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyec. electr. y turbo. Potencia máxima: 225 CV (166 kW) a 5.200 rpm. Par máximo/rpm: 30,6 mkg (300 Nm)/de 2.000 a 5.200. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Indep./semIndep. Peso en orden de marcha: 1.400 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,7 s. 1.000 m. salida parada: 27,9 s. Velocidad máxima: 240 km/h. Consumo urbano: 12,0 l/100 km. A 90 km/h: 7,5 l/100 km. A 120 km/h: 9,5 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 38,7 m. (Publicado en el Nº 520)

motor del 850 T5 es el de la versión GLT. Un cinco cilindros y culata de cuatro válvulas al que se le ha adaptado un pequeño turbocompresor, con todas las modificaciones que esto implica. El turbocompresor entra en acción de forma progresiva y nada brusca, con lo cual el coche se conduce muy fácil. El aumento de potencia implica una serie de refuerzos en la estructura del coche, en la transmisión y en la suspensión. Además el sistema anti-patinamiento TRACS, así como el ABS para los frenos, son de serie.



Volvo 940 Turbo Plus ALTOS VUELOS

VIRTUDES

- Motor enérgico
- Climatización
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Cambio marchas con overdrive
- Consumo muy sensible al uso
- Rebotes de eje posterior

Precio 4.490.000 Ptas.

CONFORT, calidad y seguridad son las principales cualidades de este Volvo. Es posible que el diseño general del Volvo no llame la atención, pero la terminación sí. En el interior, el salpicadero es de diseño tradicional, o sea, de estructura muy cuadrada, con una disposición de los mandos y relojes muy lógica, funcional y de fácil lectura, pero con pocas concesiones al diseño. La amplitud interior permite alojar a cinco adultos con buen nivel de comodidad y gran número de equipaje en el maletero. Pero en es-

te Volvo no todo es calidad y confort, puesto que las cualidades dinámicas también son excelentes. El comportamiento del 940 se beneficia de la buena motricidad del eje posterior, de las generosas dimensiones de los neumáticos y del diferencial autoblocante, para que no se pierda nada de agarre. Además, la larga distancia entre ejes permite unas reacciones suaves y nobles en todo momento. El motor empuja desde cualquier régimen y tiene la rabia típica de los motores sobrealimentados.

FICHA TECNICA
Cilindrada: 2.316 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyec. electr. y turbo. Potencia máxima: 190 CV (140 kW) a 5.100 rpm. Par máximo/rpm: 28,5 mkg (280 Nm)/3.900. Tracción: Posterior. Caja de cambios: Manual de 4 marchas y overdrive. Dirección: Cremallera asistida. Frenos (del/tras): Discos vent./Discos. Suspensión (del/tras): Indep./Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.435 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,4 s. 1.000 m. salida parada: 29,3 s. Velocidad máxima: 204 km/h. Consumo urbano: 11,7 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 km. A 120 km/h: 12,3 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 44,2 m. (Publicado en el Nº 536)



VW Caravelle Allstar FORMA DE VIDA

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Calidad de acabado
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Desarrollo de la 5ª largo
- Altura del vehículo
- Precio

Precio 3.436.645 Ptas.

PARA un sector cada día más amplio de público, el ocio es un factor determinante en la compra de un coche. En esto el Volkswagen Caravelle Allstar se perfila como un buen instrumento para atraer a toda la familia. El Allstar es un compendio de furgoneta, monovolumen y hasta de autocaravana. Un poco de todo para viajar con espacio o simplemente disfrutar del campo. La mecánica del Allstar está adaptada a un uso familiar, puesto que utiliza un motor diesel atmosférico de cinco cilindros. En la práctica este pro-

pulsor se queda algo corto de potencia, pero deleita por la suavidad y progresión con la que se mueve. Aunque los antecedentes del Allstar son como vehículo industrial, el puesto de conducción se asemeja mucho al de un turismo tradicional. La visibilidad es excelente desde cualquier ángulo y las maniobras se facilitan a través de una dirección asistida. Al margen de las dificultades propias del tamaño, la conducción no plantea problemas, de todos modos conviene prestar atención a la altura en aparcamientos.

FICHA TECNICA
Cilindrada: 2.370 c.c. Número de cilindros: 5 en línea. Nº. válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 78 CV (57 kW) a 3.700 rpm. Par máximo/rpm: 16,7 mkg (164 Nm)/1.800. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Dirección: Cremallera asist. Frenos (del/tras): Discos vent./Tambores. Suspensión (del/tras): Indep./Eje rígido. Peso en orden de marcha: 1.740 kg. Aceleración de 0 a 100 km/h: 23,7 s. 1.000 m. salida parada: 41,7 s. Velocidad máxima: 137 km/h. Consumo urbano: 13,6 l/100 km. A 90 km/h: 9,9 l/100 km. A 120 km/h: 16,4 l/100 km. Distancia de frenado a 100 km/h: 46,8 m. (Publicado en el Nº 515)



VW Golf GTi 16V AHORA SI

VIRTUDES

- Homogeneidad
- Comportamiento
- Consumos contenidos

DEFECTOS

- Neumáticos demasiado anchos
- Falta sujeción en asientos
- Recuperaciones lentas

Precio 3.025.000 Ptas.



VW Vento VR6 MOTOR Y PRECIO

VIRTUDES

- Motor elástico y potente
- Comportamiento
- Precio

DEFECTOS

- Detalles de equipamiento
- Interior poco atractivo
- Rueda repuesto de emergencia

Precio 3.930.000 Ptas.

Si en algo es maestro este conocido coche es en ofrecer un equilibrio entre prestaciones y comportamiento. 150 caballos dan bastante juego si van unidos a un buen chasis y a unos neumáticos generosos. Pero esto no es todo. El Golf GTi 16V se presenta muy homogéneo a la hora de sacarle partido a la potencia sin sacrificar la comodidad de los ocupantes. Amortiguadores de gas traseros, control de tracción (EDS), antibloqueo de frenos o dirección asistida de serie, facilitan la conducción a la vez que la hacen

más segura. El motor encuentra una respuesta eficaz por encima de las 4.500 revoluciones, por debajo se comporta de lo más tímido. Los frenos son eficaces, acompañados por un tacto del pedal excelente que permite dosificar con exactitud la frenada. En el interior, la buena calidad de la terminación va unida a lo sobrio de los materiales. La información está garantizada por un práctico ordenador de viaje y los asientos delanteros llevan la firma Recaro, aunque resultan más atractivos que efectivos.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.984 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **150 CV (110 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **18,3 mkg (180 Nm)/5.800**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 marchas**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Semil independiente**. Peso: **1.090 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,9 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **214 km/h**. Consumo urbano: **10,5 l/100 km**. A 90 km/h: **6,3 l/100 km**. A 120 km/h: **9,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,7 m**. (Publicado en el Nº 506)

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.792 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **174 CV (128 kW) a 5.800 rpm**. Par máximo/rpm: **24 mkg (235 Nm)/4.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje torsional**. Peso en orden de marcha: **1.210 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,1 s**. 1.000 m. salida parada: **29,3 s**. Velocidad máxima: **218 km/h**. Consumo urbano: **11,0 l/100 km**. A 90 km/h: **7,6 l/100 km**. A 120 km/h: **9,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **41,5 m**. (Publicado en el Nº 505)

EL Vento ofrece la ventaja de ser un vehículo de enfoque familiar pero que desarrolla unas prestaciones de deportivo. Como familiar ostenta buena capacidad del maletero y habitabilidad funcional en las plazas traseras. Como deportivo pega un buen «repaso» a más de uno considerado como tal y sin gastar mucho. Sin lugar a dudas, el motor es su principal baza. Este propulsor, que es el mismo que se monta en los modelos Golf y Passat, tiene la peculiaridad de tener la V de separación entre cilindros de tan sólo 15

grados, lo normal en otros motores son 60 ó 90 grados. Con esto se ahorra espacio en el vano motor sin que su funcionamiento deje de ser redondo. Las vibraciones del motor son imperceptibles y al ralentí casi ni se oye. En prestaciones es brillante, aunque su mejor cualidad es la elasticidad. Da igual el régimen de motor que vayamos, incluso la marcha que estemos, el coche se recupera sin el menor tirón y con una facilidad encomiable. Por lo tanto, todo tipo de usuarios saldrá satisfecho al conducir el Vento VR6.



Opel Corsa 1.4i Swing/Renault Clio 1.2i RN COMO DOS GOTAS DE AGUA

Tienen un precio parecido e igual potencia. El Opel consume menos, el Renault presenta mejor comportamiento... la elección resulta difícil. Estos dos coches compiten en el segmento de los 3,7 metros de longitud; las variantes Swing para el Corsa y RN para el Clio incorporan un equipamiento ajustado y sin detalles lujosos, pero el Opel puede completar su equipo con opciones, mientras que para el Renault hay que decidirse por una variante superior porque la única opción es la pintura metalizada. Las dos carrocerías

1ª OPEL CORSA 1.4i
Gana en mecánica y en consecuencia en rendimiento. La carrocería está mejor aprovechada

Precio 1.495.000 Ptas.

1ª RENAULT CLIO 1.2i
Las suspensiones de este modelo determinan un comportamiento y un confort claramente superior

Precio 1.520.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 533)

FICHA TÉCNICA

	OPEL CORSA 1.4i	RENAULT CLIO 1.2i
Cilindrada (c.c.)	1.388	1.171
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	60 CV (44 Kw)/5.200	60 CV (43 Kw)/6.000
Par max/rpm	10,5 mkg (103 Nm)/2.800	8,9 mkg (85 Nm)/3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	875	835
Acel. 0 a 100 km/h (s)	15,4	16,7
1.000 m. salida parada (s)	36,9	37,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,2	39,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,2	42,1
Vel. máx. (km/h)	157	151
Cons. urbano (l/100km)	8,3	8,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	4,9	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,3	8,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,0	68,7
Frenada a 100 km/h (m)	51,4	51,6

as son de cinco puertas y enfocadas a una utilización familiar. La del Corsa, pocos centímetros más larga, aprovecha mejor el espacio, sobre todo en las plazas traseras; la capacidad del maletero también es superior en este modelo. En lo que respecta a la rueda de repuesto, la del Renault, situada en el exterior del maletero, está expuesta a hurto. La del Opel va ubicada en el interior del maletero. En equipamiento, el coche alemán puede completarse con aire acondicionado, ABS, dirección asistida o paquete «Comfort»: elevadas eléctricas delanteras, cierre centralizado y alarma antirrobo. En ambos el equipamiento de serie es para el «trote» diario. En lo que respecta a los motores, aunque declaren la misma potencia, las diferencias son apreciables. El Opel con mayor cilindrada se recupera mejor que su rival, a parte de manifestar una velocidad punta y unas prestaciones superiores. En definitiva, su respuesta es mejor que la del Clio, además el consumo medio también es inferior. En comportamiento la victoria es para el Renault. La suspensión es más cómoda y las irregularidades de la carretera no se transmiten tan secamente como en el caso del Corsa, que rebota más que su rival, lo que resulta claramente más incómodo. También en estabilidad el Clio mira más plano en curvas. En calidad de acabados el alemán gana al francés por poco.

PRUEBA



Citroën AX TD/Peugeot 106 XND/Rover 114 LD HERMANOS DE ENTRAÑAS

LA gama pequeña de Rover, la 114, acaba de estrenar una versión diesel denominada LD que sólo se comercializa con carrocería de cinco puertas, mientras que Citroën y Peugeot ofrecen versiones de sus pequeños diesel con carrocería de tres y cinco puertas. Sin embargo, estos tres coches tienen en común el pequeño motor diesel de tan sólo 1.361 centímetros cúbicos. Lo mejor de este motor es lo poco que consume. Es un auténtico ahorrador que permite a los tres recorrer muchos kilómetros sin repos-

tar, ganando en este apartado el Citroën AX 14 TD. Lo peor de estos tres utilitarios es la parquedad de elementos en su equipamiento, que, en el caso del Rover 114 LD y del Peugeot 106 XND, no se puede completar por no ofrecer opciones. El precio más competitivo a igualdad de equipamiento lo ostenta el coche inglés, con 115.000 pesetas de diferencia a su favor con respecto al más caro, el Peugeot. El motor, de modesta potencia, se comporta mejor en el Citroën gracias a un menor peso de su carro-

cería y a unos desarrollos del cambio cortos. En general se consigue llanear a buen ritmo con estos pequeños diesel, pero purgan los pocos caballos que desarrollan en cuanto se enfrentan a una cuesta pronunciada. En comportamiento, los dos franceses, con esquemas de suspensiones basadas en muelles y amortiguadores, se muestran seguros y efectivos que el coche inglés, que recurre a un sistema de esferas de hidrógeno. Un defecto común en los tres es la dureza de la dirección, sobre todo en maniobras de aparcamiento. En habitabilidad, el Peugeot 106 se cuelga la medalla. También es el que cuenta con una terminación más cuidada.

1º CITROËN AX 14 TD	
Destaca por la economía de consumo que le permite recorrer muchos kilómetros.	
Precio 1.435.801 Ptas.	
2º PEUGEOT 106 XND	
La pequeña carrocería ofrece mayor espacio del que aparenta a simple vista.	
Precio 1.490.000 Ptas.	
3º ROVER 114 LD	
Tiene el precio más competitivo. Las suspensiones de gas tienden a rebotar.	
Precio 1.375.000 Ptas.	
(Publicado en el Nº 545)	

FICHA TÉCNICA			
	AX 14 TD	106 XND	114 LD
Cilindrada c.c.	1.361	1.361	1.361
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Potencia máx./rpm	53 CV (39 kW)/5.000	50 CV (37 kW)/5.000	52 CV (38 kW)/5.000
Par máx./rpm	8,9 mkg(84 Nm)/2.500	8,4 mkg(82 Nm)/2.500	8,5 mkg(83 Nm)/2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	755	860	850
Acel. 0-100 km/h (s)	17,9	18,8	18,7
1.000 m. salida parada	38,3	39,4	36,8
Rec. 1km desde 40km/h IV	31,8	41,7	39,0
Rec. 1km desde 40km/h V	40,7	45,7	41,9
Velocidad máx. (km/h)	150	145	145
Cons. urbano (l/100 km)	6,0	7,0	7,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	4,8	5,0	5,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	6,9	7,3	7,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	68,4	69,1
Frenada a 100 km/h (m)	51,3	51,9	54,1



Nissan Micra 1.0/Opel Corsa 1.2/Seat Ibiza 1.3 SABOR JOVEN

REPRESENTAN la futura generación de automóviles que, con toda seguridad, serán testigos del cambio de siglo. Externamente presentan una inclinación por las formas redondeadas y suaves. El Seat Ibiza es el de mayor longitud, algo más de diez centímetros que el Nissan Micra, el de menor tamaño. De las tres carrocerías, la más compacta y mejor aprovechada es la del Opel Corsa. En este vehículo sorprende el que los cinturones traseros sean regulables en altura, detalle de equipamiento propio de

vehículos de segmento superior. Los cinturones delanteros disponen de un mecanismo que recoge el cinturón unos diez centímetros en caso de accidente, así se evita que el cuerpo se desplace. Sin embargo, es el único de los tres que no dispone, en su parte posterior, ni de ventanillas de apertura en rendija, ni de cenicero. Los asientos del Ibiza son los más amplios y los que mejor recogen el cuerpo. El Micra es el más estrecho de los tres, pero el que presenta más altura de los asientos traseros hasta el techo.

Por supuesto el que tiene mayor capacidad del maletero es el más grande, el Ibiza. Sin embargo es el único que alberga la rueda de repuesto debajo del maletero. En cuanto a los propulsores, los tres son de andar tranquilo. El del pequeño Micra desarrolla mejor rendimiento. La culata, con cuatro válvulas por cilindro, potencia el coche hasta los 55 caballos; además, es el que menos gasolina consume, 6,3 litros a los cien de media. En comportamiento, el Ibiza y el Corsa ponen a prueba con éxito la rigidez de sus chasis. El coche español, además, incorpora en su eje trasero un mecanismo de efecto levemente direccional para mayor seguridad.

3º NISSAN MICRA LX 1.0 3p	
Incorpora un pequeño motor de excelente rendimiento. El manejo del cambio también es bueno.	
Precio 1.373.000 Ptas.	
2º OPEL CORSA SWING 1.2	
El motor desarrolla unas prestaciones mediocres pero consume bastante poco.	
Precio 1.367.000 Ptas.	
1º SEAT IBIZA 1.3 CLX 3p	
Destaca por su buen comportamiento dinámico y lo compacto de la carrocería.	
Precio 1.422.400 Ptas.	
(Publicado en el Nº 496)	

FICHA TÉCNICA			
	Micra	Corso	Ibiza
Cilindrada c.c.	998	1.195	1.272
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	55 CV(40 kW)/6.000	45 CV(33 kW)/5.000	55 CV(40 kW)/5.000
Par máx./rpm	8,1 mkg(79 Nm)/4.000	8,7 mkg(86 Nm)/2.600	9,6 mkg(95 Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	750	800	970
Acel. 0-100 km/h (s)	14,3	19,1	16,0
1.000 m. salida parada	35,2	39,5	37,3
Rec. 1km desde 40km/h IV	38,1	42,8	37,6
Rec. 1km desde 40km/h V	40,9	48,5	41,6
Velocidad máx. (km/h)	144	147	151
Cons. urbano (l/100 km)	6,4	7,7	9,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,1	5,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,0	7,3	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,8	66,7	66,6
Frenada a 100 km/h (m)	60,1	57,9	57,0

PRUEBA

PRUEBA



Ford Fiesta 1.8S 16V/Opel Corsa GSi/Renault Clio RSi/Seat Ibiza GTi LA REVOLUCION DE LOS PEQUEÑOS

ESTOS cuatro coches tienen en común su talante deportivo. Las potencias de los motores oscilan entre los 105 caballos del Ford Fiesta y los 115 del Seat Ibiza. Nada mal para lo reducido del tamaño. El Corsa GSi cuenta con un propulsor de 16 válvulas potente y agradable de conducir a bajas revoluciones. Es, sin duda, un propulsor brillante en este aspecto. Pero por potencia y precio, se enfrenta a rivales de mayor cilindrada, comparación que oscurece el buen trabajo realizado sobre esta culata de 16 válvulas. El motor del Fiesta también es de cuatro válvulas por cilindro, tiene una respuesta encomiable a bajas revoluciones y se estira bien por arriba. Además, está en sintonía con las relaciones de cambio, por lo que, salvo en tramos muy virados, es posible circular sin apenas recurrir a la palanca del cambio. Sin embargo, sacar partido de este excelente motor, requiere

unas manos expertas y dispuestas a trabajar sobre la dureza de la dirección, que no cuenta con la posibilidad de asistencia ni opcionalmente. El motor del Clio, versión intermedia entre la RT y la 16 válvulas, resulta potente, elástico y agradable de utilizar. Por tramos muy virados, se puede disfrutar con él casi tanto como con la versión de 16 válvulas. En cuanto al propulsor del Ibiza, con más cilindrada que sus rivales, puede permitirse unos desarrollos del cambio más largos que le permiten beber menos gasolina que los otros tres coches. Acelera bien y obtiene la velocidad punta más elevada de los cuatro. En el aspecto dinámico, el Ibiza y el Clio quedan situados claramente por delante de sus oponentes. Entre los dos, el Ibiza resulta más ágil por comportamiento en curva, pero el Clio soporta mejor el esfuerzo continuado sobre los frenos y recupera mejor en marchas intermedias. En

cuanto al Ford y el Opel, son más exigentes con el conductor y menos efectivos. Aun así hay que situar al Corsa por delante del Fiesta. Es menos duro de suspensiones y pierde menos motricidad. Por tratarse de vehículos de carácter deportivo, la postura al volante adquiere especial relevancia. Las cuatro marcas han cuidado este aspecto, ofreciendo buenos asientos, incluido el Renault, que no suele destacar en este apartado. Las banquetas más largas corresponden al Ibiza y al Corsa, mientras que la más corta es la del Clio. Sin embargo, todas ellas sujetan bien las piernas y ofrecen suficiente apoyo. En cuanto a equipamiento, las diferencias entre unos y otros son ostensibles, al igual que su precio. En principio, el Fiesta, por precio, desbancan a todos sus rivales. No obstante, la carencia de dirección asistida y la imposibilidad de adquirir como opción el aire acondicionado o un sistema

de antibloqueo de frenos reducen considerablemente su ventaja. El Clio también resulta barato y está en mejores condiciones para competir. La única opción importante que le separa del Ibiza es la dirección asistida, de serie en el Seat. A favor del Ibiza está que el cierre

centralizado incluye el tapón de combustible y, sobre todo, con respecto a la economía, menor consumo. En su contra, la rueda de repuesto es del tipo de emergencia. Es el único de estos cuatro modelos que lleva este tipo de rueda. Por último, el Corsa es el más caro de to-

dos, pero su equipamiento es también el más completo, ya que incluye el sistema antibloqueo de frenos de serie. Visto esto, la mejor opción de compra radica entre el Clio y el Ibiza. Elegir entre uno u otro resulta difícil. La estética o las preferencias personales inclinarán la balanza.

1ª SEAT IBIZA GTi 3p
Tiene una buena relación entre comodidad y estabilidad, además, resulta muy efectivo en todos los trazados. Cuenta con muchas opciones a buen precio.
Precio 1.992.400 Ptas.

2ª RENAULT CLIO RSi 3p
Dispone de una buena relación calidad-precio. Su paso por curvas llega a ser muy rápido y la frenada es potente.
Precio 1.805.000 Ptas.

3ª OPEL CORSA GSi
Quizás sea el mejor propulsor de culata de 16 válvulas de 1,6 litros del mercado. El rendimiento del motor es elevado tanto en potencia como en par.
Precio 2.079.000 Ptas.

3ª FORD FIESTA 16V
El propulsor de este modelo resalta por su buena elasticidad. La suspensión resulta dura, lo que se traduce en unas reacciones bruscas. En economía es el líder aunque ello sea a costa de un equipamiento mínimo.
Precio 1.699.000 Ptas.

(Publicado en el N° 501)

PRUEBA

FICHA TECNICA

	FIESTA	CORSA	CLIO	IBIZA
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.598	1.794	1.984
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	4	4	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	105CV(77kW)/5.500	109CV(80kW)/6.000	110CV(81kW)/5.500	115CV(85kW)/5.400
Par máx./rpm.	15,6mkg(155Nm)/4.000	15,3mkg(150Nm)/3.800	16,1mkg(158Nm)/4.250	16,9mkg(166Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./tamboros	Discos vent./discos	Discos vent./discos	Discos vent./discos
Peso (kg)	920	960	955	1.005
Acel 0-100 km/h (s)	10,2	10,3	9,4	9,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,8	33,4	32,5	33,3
Rec. 1km desde 40 km/h en V	33,6	36,8	36,4	36,8
Vel. máx. (km/h)	182	191	190	196
Cons. urbano (l/100km)	9,8	10,1	10,1	9,0
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,8	6,2	6,5	5,9
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,7	8,2	8,8	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,8	67,1	67,5	65,2
Frenada a 100 km/h (m)	53,1	52,5	45,1	44,8

PRUEBA



Seat Ibiza 1.9 D CLX frente a Peugeot 205 GRD JAKE MATE

Si bien durante muchos años, la superioridad de Peugeot en coches con motor diesel pequeños ha estado fuera de toda duda, ahora al 205 le ha surgido un duro adversario. El Ibiza se beneficia de la novedad del producto, frente a un 205 que arrastra con mucha dignidad el paso de los años. El Ibiza es once centímetros más largo y ocho más ancho. Esta generosidad en las cotas exteriores se deja notar en el interior. El espacio para los ocupantes, así como el maletero, son más amplios. La rueda de repuesto tam-

1ª SEAT IBIZA 1.9 D
Economía y amplitud interior a buen precio. Solo necesita algo más de equipamiento.

Precio 1.736.400 Ptas.

2ª PEUGEOT 205 GRD
Su brillante motor y el buen rendimiento general siguen siendo sus bazas más fuertes.

Precio 1.716.000 Ptas.

(Publicado en el N° 505).

FICHA TÉCNICA		
	IBIZA	PEUGEOT 205
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.769
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección mecánica	Inyección mecánica
Potencia max/rpm	64CV(47kW)/4.400	60CV(45kW)/4.600
Par max/rpm	12,2 mkg(120Nm)/2.400	11,4 mkg(110Nm)/2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.075	895
Acel. 0 a 100 km/h (s)	16,5	17,8
1.000 m. salida parada (s)	37,8	38,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	39,2	40,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,8	41,7
Vel. máx. (km/h)	161	155
Cons. urbano (l/100km)	7,0	5,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	4,7	5,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,3	7,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,7	69,6
Frenada a 100 km/h (m)	49,6	52,8

bién marca diferencias. En el Peugeot va debajo del maletero, mientras que en el Ibiza está en su interior, pero es de las llamadas de emergencia. El motor del Ibiza se muestra muy alegre. Destaca su sistema de gestión electrónica que confiere al motor un equilibrio casi ideal. Tampoco queda atrás el motor del Peugeot, sobre el cual queda poco que decir en cuanto a bondad y ahorro. Las autonomías de uno y otro hablan por sí mismas. Setecientos kilómetros para el Ibiza y más de ochocientos para el Peugeot. El pequeño 205, más ligero, se muestra claramente más ahorrador, pero tiene que inclinarse ante la brillantez de las reacciones del motor Volkswagen que monta el Seat Ibiza. En las recuperaciones hay bastante igualdad, ya que el peso y los desarrollos del Ibiza se dejan notar.

En cuanto a comportamiento, nos encontramos con dos fuera de serie. A pesar del peso extra sobre el eje delantero, los dos modelos hacen gala de una nobleza sensacional. Tal vez el Peugeot se muestra algo más neutral y se balancea algo menos. Frenos y direcciones funcionan sin reproches, aunque hay que hacer una mención al sistema de dirección asistida que el Ibiza monta de serie. Esto está disponible como opción en su rival. Y ya que mencionamos el equipamiento, hay que decir que el Peugeot cuenta con una discreta ventaja en este sentido, ya que tiene un equipo básico más completo.



Citroën ZX 1.9D/Peugeot306 XRD/Renault 19 1.9D ECONOMIA FAMILIAR

PARA los momentos de crisis, no hay nada mejor que un coche con motor diesel. En este momento, el mercado ofrece una serie de modelos de tamaño medio muy interesantes, entre los cuales destacan los tres de origen francés: el Citroën ZX, el Peugeot 306 y el Renault 19. Estos tres modelos, en sus variantes de motor diesel atmosférico, destacan por su brillante funcionamiento y por un tamaño suficiente para llevar a la familia. Los dos que pertenecen al grupo PSA, el 306 y el ZX, disponen de un motor brillante

y razonablemente económico. El Renault tiene un motor que se puede calificar de algo más trotón, pero también muy económico. El punto menos afortunado de este motor es su nivel sonoro.

En cuanto a sus carrocerías, nos encontramos con tres diseños muy inteligentes, pero el más equilibrado es el del Peugeot, que combina una amplitud interior suficiente con un diseño externo muy atractivo. El R-19 es el que ofrece unas cotas más generosas, pero a costa de unas dimensiones totales también más am-

plias. El ZX destaca por su funcionalidad. El asiento posterior deslizante y abatible por partes permite adaptar la capacidad del maletero a las necesidades de cada momento. Sorprende en estos tres modelos el excelente comportamiento. Cualquiera de estos tres modelos puede afrontar una carretera de montaña sin el menor rubor. No obstante, entre ellos también hay diferencias. El mejor, el Peugeot, mientras que Citroën y Renault quedan detrás.

En cuanto a nivel de equipamiento y acabado no hay grandes diferencias. El Renault es el que tiene una calidad de acabado más conseguida, aunque peca de tener unos asientos blandos.

1ª PEUGEOT 306 XRD
Un buen motor y un chasis moderno, consiguen un coche económico y funcional.
Precio 2.084.000 Ptas.

2ª CITROËN ZX 1.9D
Comparte la mecánica con el Peugeot, pero tiene un carácter propio.
Precio 2.097.000 Ptas.

3ª RENAULT 19 1.9D
Su principal argumento reside en el aspecto económico, tanto de compra, como de consumo.
Precio 1.905.000 Ptas.

(Publicado en el N° 522)

FICHA TÉCNICA			
	CITROËN	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada c.c.	1.905	1.905	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección mecánica	Inyección mecánica	Inyección mecánica
Potencia máx/rpm	71 CV(51 kW)/4.600	71 CV(51 kW)/4.600	65CV(48 kW)/4.500
Par máx/rpm	12,5mkg(122Nm)/2000	12,5mkg(122Nm)/2000	12,3mkg(120Nm)/2250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del/tras)	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor
Peso (kg)	1.035	1.080	1.030
Acel. 0-100 km/h (s)	16,7	17,2	15,6
1.000 m. salida parada	37,5	38,2	36,9
Rec. 1km desde 40km/h IV	37,9	22,5	38,6
Rec. 1km desde 40km/h V	41,6	39,6	43,1
Velocidad máx. (km/h)	166	159	160
Cons. urbano (l/100 km)	7,1	8,3	7,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,1	5,6	5,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,2	7,9	8,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,6	65,1	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	51,4	45,4	55,9

PRUEBA

PRUEBA



Citroën ZX 1.6i/Opel Astra 1.6i/Renault 19 1.8 RT/Peugeot 306 1.6 XR MAS DIFICIL TODAVIA

La batalla más dura del mercado español se desarrolla precisamente en el sector medio. En los últimos años han llegado muchos modelos nuevos, por lo que ahora la competencia es durísima. Con el aterrizaje del Peugeot 306, el tradicional liderazgo del Renault 19 parece tambalearse. Los principales argumentos del 306 se centran en una carrocería nueva de agradable diseño con unas cotas de habitabilidad interior muy razonables. En el Renault no hay nada nuevo que descubrir. Es el más grande en cotas exteriores de los cuatro modelos y, por lo tanto, dispone de una razonable amplitud interior. Su maletero es el más capaz y, al igual que los demás, se puede ampliar con sólo abatir el asiento posterior. También es el que tiene un motor con mayor cilindrada, pero el primer puesto en lo que a motor se refiere hay que concederlo al Opel Astra. Con sus cien caballos, el Astra es el más po-

tente y también el más agradable de utilizar. Los cuatro motores aquí comparados destacan por su carácter tranquilo. Todos ellos se muestran bastante parcios a la hora de repostar, aunque es de nuevo el 306, gracias a unos desarrollos más bien tirando a largos, el que se lleva el gato al agua.

Por su parte, el Citroën ZX destaca por el excelente comportamiento. A este punto contribuye decisivamente el eje posterior auto-dirigible. También está muy conseguido en el ZX el nivel de confort. El compromiso conseguido permite realizar viajes largos sin el menor temor a la fatiga. El Opel no tiene el aplomo que se evidencia en los dos coches del Grupo PSA, pero también es capaz de mantener el ritmo. Lo que menos gusta del Astra es el tacto del cambio de marchas, que resulta un tanto impreciso. El Renault 19 tiene unos tarados de suspensión bastante blandos, por lo

que en las curvas se deja notar el balanceo. No obstante tiene un andar seguro. Lo que menos gusta del Renault es su sistema de frenos. El tacto del freno es muy esponjoso, por lo que es necesario habituarse al mismo para poder dosificar la frenada correctamente.

A la vista de todos los datos, destaca el equilibrio del Renault. Este modelo puede no brillar en puntos concretos, pero mantiene un excelente nivel medio y el resultado final resulta claramente favorable. El Peugeot se aprovecha de la modernidad de su diseño. Con unas cotas externas sensiblemente más compactas, dispone de una amplitud muy parecida a la del R-19. Las plazas posteriores son muy parecidas en ambos. En lo que se refiere al Opel Astra, hay que destacar la calidad general del producto, aunque hay detalles de diseño mejorables, como la posición del volante.

Por último, es obligado hablar de

la cuestión económica. El Renault presenta un balance difícil de mejorar. La relación entre el atractivo precio de compra y el buen nivel de equipamiento de serie es uno de los secretos para estar en los primeros puestos de las listas de ventas. El Peugeot 306 también apunta

alto, ya que mantiene un precio semejante al de su predecesor. A su buen precio hay que unir un consumo muy moderado que lo hace interesante para los ahorradores. El Opel Astra tiene también unos buenos argumentos, pero se ve penalizado por un equipamiento algo justo

y la ausencia del ABS y el aire acondicionado en la lista de opciones.

Por su parte, el Citroën ZX parte con un precio algo elevado sin que haya una justificación en forma de equipamiento o calidad. Su lista de opciones, sin embargo, resulta bastante completa.

1º RENAULT 19 1.8 RT

A pesar de ser el más veterano de todos los coches comparados, sigue siendo el rival más duro de pelar de la categoría. Su precio es muy interesante.

Precio 1.970.000 Ptas.

2º PEUGEOT 306 1.6 XR

El recién llegado es el que más difícil le pone las cosas al R-19. No obstante, todavía tiene que evolucionar la gama para ponerse al nivel de los mejores.

Precio 1.985.000 Ptas.

3º OPEL ASTRA 1.6i GLS

Sin duda alguna se trata del mejor motor de los cuatro aquí presentes, pero no es suficiente para ponerse al primero de la clasificación.

Precio 2.191.000 Ptas.

4º CITROËN ZX 1.6i AURA

Se trata de un coche muy homogéneo, que destaca por su elevado confort de marcha y la inteligencia del diseño interior. Tiene una mecánica semejante a la del Peugeot 306.

Precio 2.030.659 Ptas.

(Publicado en el N° 494)

PRUEBA

FICHA TECNICA

	CITROËN	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.598	1.587	1.794
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	89CV(65kw)/6.400	100CV(74kw)/5.800	90CV(65kw)/5.600	95CV(70kw)/5.750
Pm máx./rpm.	13,5mkg(132Nm)/3.000	13,7mkg(135Nm)/3.400	13,8mkg(135Nm)/3.000	14,8mkg(145Nm)/2.750
Trazación	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirigido	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos vent./discos	Discos/tambores
Peso (kg)	995	980	1.060	1.045
Accel. 0-100 km/h (s)	12,1	11,4	11,8	12,4
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,0	35,9	36,0	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,2	39,8	41,0	38,7
Vel. máx. (km/h)	174	189	179	183
Cons. urbano (l/100km)	11,3	9,5	9,1	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100km)	8,2	6,6	6,0	6,0
Cons. a 120 km/h (l/100km)	11,9	7,5	9,2	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,9	66,5	65,2	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	49,3	41,5	40,9	68,3

PRUEBA



Opel Astra Cabrio frente a sus rivales UN GRUPO DIVERTIDO

LOS coches descapotables se compran con el corazón más que con la razón, por ello su aspecto externo pesa mucho a la hora de realizar la elección. De los cuatro coches presentes en esta prueba, dos recurren al arco central, mientras los dos restantes, no. Evidentemente, tanto una solución como la otra tienen sus inconvenientes y sus ventajas, pero está claro que la estética sale beneficiada cuando se prescinde del arco central. En términos generales, es el Renault el coche que más llama la atención. Tienen unas líneas muy fluidas y el atractivo diseño de su cubre capota marca la diferencia. Por su parte, el Opel Astra también prescinde del arco central, pero la capota queda oculta por una funda tradicional. Estos dos modelos presentan una buena rigidez estructural, pero no está al nivel de sus rivales con arco central.

Otro punto clave a la hora de

comparar coches descapotables es, precisamente, el mecanismo de las capotas. En este sentido hay diferencias notables. El Opel Astra, protagonista de esta prueba, dispone de un rápido y eficaz sistema de capota accionada eléctricamente desde el puesto del conductor. Basta con aflojar manualmente los enganches del parabrisas y apretar un botón. El Rover también ofrece un sistema semejante. Las únicas operaciones que hay que realizar con las manos son las de aflojar las palomillas del parabrisas y poner el cubrecapotas, una vez que ésta queda recogida. El Ford y el Renault sólo ofrecen sistemas manuales. Evidentemente, éstos requieren una cierta práctica, pero en cuanto se ha realizado la operación unas cuantas veces, la rapidez de operación no tiene nada que envidiar de los sistemas automáticos.

No nos podemos olvidar de los motores. En estos cuatro modelos,

unidos por ser coches descapotables, hay diferencias de potencia que alcanzan los 32 caballos. Esto, sin duda, da lugar a comportamientos muy diferentes. Por una parte, está el Rover, el más potente del grupo, con un motor nervioso que permite unas buenas prestaciones, sin que los consumos se resientan demasiado. El Opel Astra dispone del excelente motor de dos litros de Opel que destaca por ser muy agradable de utilizar. Su elasticidad permite rodar en marchas altas, sin necesidad de recurrir al cambio de marchas. El Ford Escort dispone del más pequeño de los motores Z. Se trata de un 1.600 de rendimiento muy honesto, gracias a su culata de cuatro válvulas por cilindro. Con una potencia ligeramente superior se encuentra el Renault 19. Este motor, de moderno diseño, tiene un rendimiento bueno y su único punto débil es el nivel sonoro, cosa por otra parte poco preocupante en un co-

che descapotable. A pesar de tener 95 caballos, mantiene bien el tipo frente a la competencia.

Por último, hay que analizar otro factor determinante: el precio. En este sentido hay un coche que brilla con luz propia, se trata del Rover, que une motor, equipamiento y pre-

cio en un conjunto difícil de batir. Por su parte, el Astra y el Ford le siguen a la zaga tras un análisis de su relación valor precio. En particular, el Ford se sitúa en los primeros puestos de ventas del segmento. El menos favorecido es el Renault, que tiene un precio un tanto eleva-

do, si se tiene en cuenta que no es ni el más potente, ni el mejor equipado.

No obstante, todas estas consideraciones quedan a un lado, ya que está demostrado que, en los coches de capricho, lo que cuenta es el primer golpe de vista.

FICHA TÉCNICA

	FORD	OPEL	RENAULT	ROVER
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.998	1.794	1.590
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	4	2	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	90CV (66kW)/5.500	115CV (85kW)/5.400	95CV (70kW)/5.750	122CV (90kW)/6.850
Par máx./rpm.	13,8mkg (135Nm)/3.000	17,3mkg (170Nm)/2.600	14,2mkg (139Nm)/2.750	14,2mkg (139Nm)/5.700
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos vent./tambores	Discos/discos
Peso (kg)	1.110	1.150	1.125	1.135
Accel. 0-100 km/h (s)	11,0	10,3	11,8	9,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,7	35,7	36,0	33,6
Rec. 2km desde 40 km/h en V	38,9	40,1	41,0	37,2
Vel. máx. (km/h)	189	198	179	196
Cons. urbano (l/100km)	8,9	10,5	9,1	9,4
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,3	6,4	6,0	6,8
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,5	7,9	6,2	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	67,5	65,2	69,0
Frenada a 100 km/h (m)	53,7	43,8	40,9	48,3

OPEL ASTRA CABRIO
Es el último en llegar al mercado español y en él se aprecia la experiencia adquirida en vehículos descapotables después de fabricar el Kadett.
Precio 2.999.000 Ptas.

FORD ESCORT CABRIO 1.6i
La veterania es un grado, y el Ford Escort hace valer su permanencia en el mercado con un equilibrio difícil de conseguir por sus rivales.
Precio 2.789.000 Ptas.

RENAULT 19 1.8 RT CABRIO
El original diseño del R-19, tipo speedster confiere a este modelo un aire especial. La línea es muy estilizada y sólo el precio parece un poco elevado.
Precio 3.025.000 Ptas.

ROVER 216 CABRIO
Todo el estilo y la elegancia de los coches ingleses se ve plasmado en este descapotable. El interesante aspecto del coche se complementa con una mecánica de primera.
Precio 2.813.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 494)

PRUEBA



Lancia Dedra 1.8 ie/Rover 414 SLi
TOPICOS CAMBIADOS

COCHES familiares hay muchos, pero sin embargo no hay tantos que aúnen esta característica con una presencia al estilo de las grandes berlinas de lujo. Para aquellos que buscan algo más que un simple medio de transporte, marcas tales como Rover o Lancia ofrecen modelos que, por un precio módico, introducen a sus conductores en el mundo de la exclusividad.

Hay una diferencia de cilindrada notable entre ambos modelos, pero el rendimiento es semejante, aunque con una ligera ventaja para el

1º LANCIA DEDRA 1.8ie
Es un claro exponente de familiar amplio, con estilo y con un motor enérgico.

Precio 2.575.000 Ptas.

2º ROVER 414 SLi
En este coche destaca la calidad y la presentación de sus interiores, dignos de coches más caros.

Precio 2.119.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 495).

FICHA TÉCNICA		
	LANCIA	ROVER
Cilindrada (c.c.)	1.756	1.396
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	110CV(81kW)/5.000	103CV(76kW)/6.000
Par max/rpm	14,7mkg(144Nm)/3.000	12,9 mkg(127Nm)/5.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/discos	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.150	1.030
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,9	11,6
1.000 m. salida parada (s)	32,8	33,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,2	36,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,0	40,4
Vel. máx. (km/h)	187	175
Cons. urbano (l/100km)	10,3	9,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,8	6,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,3	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,2	65,5
Frenada a 100 km/h (m)	56,6	56,2

Lancia, que se impone a fuerza de centímetros cúbicos. Esta ventaja queda parcialmente anulada por la diferencia en consumo. El Rover se muestra claramente más ahorrador frente al surtidor. En términos generales se puede decir que el Rover gasta del orden de un litro menos cada cien kilómetros.

Las cotas interiores de carrocería son parecidas, aunque también en este caso hay una ligera ventaja para el coche italiano, que tiene algo más de anchura y maletero. El nivel de confort es parecido y en ambos modelos se dan buenas condiciones para viajar.

Otra faceta que hace atractivos a estos modelos es su ligero toque deportivo. Tanto el Lancia como el Rover toman la tradición deportiva de sus casas matrices y la muestran en forma de un comportamiento irrepachable, que permite ciertas alegrías y transmite un gran placer de conducción. El Rover tiene una amortiguación más firme y unas reacciones más vivas. En el Lancia se han cargado las tintas en el aspecto del confort, pero sin permitir que una excesiva blandura de amortiguación perjudicase el comportamiento del coche.

En el apartado económico es donde el Rover contraataca a su rival. La relación valor-precio resulta claramente favorable al coche inglés en virtud de un precio de compra, notablemente más bajo, y un equipamiento perfectamente comparable.



Citroën Xantia 2.0i VSX/Ford Mondeo 2.0i Ghia
VICTORIA A LOS PUNTOS

ESTOS dos modelos han sido los protagonistas de la lucha más encarnizada durante el último año. El enfrentamiento de ambos coches se puede llevar a campos diversos. Así pues, si nos centramos en el aspecto meramente económico, la victoria es para el Ford Mondeo, que cuenta con un equipamiento muy completo y además ofrece el airbag para el conductor, cosa que hoy por hoy el Xantia no ofrece ni siquiera como opción. Otros elementos incluidos en el equipamiento del coche alemán, como el ajuste eléc-

trico de la altura del asiento del conductor, marcan las diferencias.

Desde el punto de vista puramente mecánico las cosas se complican. El motor del Ford es más potente, por lo que las cifras de aceleración son mejores, pero sin embargo, el motor del Xantia es más agradable de conducir. Se recupera bien desde cualquier régimen, por lo que se pueden ahorrar muchos cambios de marcha.

En el resto de la mecánica, la diferencia principal viene dada por el sistema de suspensión hidractiva que monta el Xantia. Sin duda, este sistema supone un avance sobre los mecanismos tradicionales, tanto desde el punto de vista del confort como de la seguridad. El Ford Mondeo tiene un comportamiento fenomenal, pero no llega a tener la versatilidad de la suspensión del Xantia. El Mondeo tiene un comportamiento algo más neutro que el Xantia. Este hace notar claramente su condición de tracción delantera.

En lo que se refiere a los interiores, ambos modelos ofrecen un buen aprovechamiento de las dimensiones externas; sin embargo, el espacio para los ocupantes de las plazas posteriores está mejor conseguido en el Citroën. El balance final arroja una ligera ventaja del coche francés, pero lo cierto es que la diferencia de precio entre ambos modelos es mínima, por lo que, tal y como se suele decir, la pelota está en el tejado.

1º CITROËN XANTIA 2.0i VSX
Amplio, confortable y avanzado. Poco más se puede pedir a lo último de Citroën.

Precio 3.085.835 Ptas.

2º FORD MONDEO 2.0i GHIA
Un diseño racional con un equipamiento de primera y airbag para el conductor de serie

Precio 3.239.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 499).

FICHA TÉCNICA		
	CITROËN	FORD
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	123CV(89Kw)/5.750	136CV(100Kw)/6.000
Par max/rpm	18,3mkg(179Nm)/2.750	17,9mkg(175Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/Discos	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.238	1.380
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,7	10,2
1.000 m. salida parada (s)	32,0	31,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,0	34,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,5	39,5
Vel. máx. (km/h)	200	204
Cons. urbano (l/100km)	11,0	10,4
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,5	7,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,2	9,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	70,4	65,3
Frenada a 100 km/h (m)	46,4	43,0



Alfa Romeo 155 1.7 TS/Rover 416 SLi CLASE Y DISTINCION

SON de sobra conocidos por el comprador español y se encuadrarán en uno de los segmentos más competidos del mercado, pero no son coches con pretensiones de llegar a los primeros puestos en las listas de ventas, ya que por su filosofía huyen de la vulgaridad y ofrecen un toque especial que sólo marcas con gran tradición pueden ofrecer.

Los dos modelos se pueden calificar de familiares, ya que ofrecen una habitabilidad notable y un maletero capaz de alojar todo el equipaje

1º ROVER 416 SLi 16V
El clásico estilo inglés se combina a la perfección con las necesidades de un coche familiar.

Precio 2.265.000 Ptas.

2º ALFA ROMEO 155 1.7 T.S.
En este coche destaca la calidad y la presentación de sus interiores, dignos de coches más caros.

Precio 2.459.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 495).

FICHA TECNICA		
	ALFA ROMEO	ROVER
Cilindrada (c.c.)	1.749	1.590
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	115CV(83kW)/5.800	111CV(82kW)/6.300
Par max./rpm	15,2 mkg(146Nm)/3.500	13,9 mkg(137Nm)/5.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos/discos	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.205	1.075
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,7	9,7
1.000 m. salida parada (s)	33,0	31,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,7	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,0	37,4
Vel. máx. (km/h)	190	190
Cons. urbano (l/100km)	10,7	10,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,5	7,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,1	9,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,8	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	62,8	61,0

de una familia media española, con ligera ventaja para el Alfa Romeo. En su interior nos encontramos con una decoración atractiva. En el caso del Alfa tiene un aire más deportivo, mientras que, en el Rover, las inclusiones de madera confieren un aire más señorial.

En el apartado de los motores nos encontramos con potencias semejantes, sólo cuatro caballos de diferencia, obtenidos por medios diferentes. Por una parte, el Alfa recurre a la tecnología de la doble bujía por cilindro. Este sistema permite obtener del motor 1.7 un rendimiento digno de un dos litros.

Por su parte, el Rover recurre a las cuatro válvulas por cilindro, signo evidente del peso de la tecnología japonesa dentro de la marca. Este motor sorprende por la facilidad para girar a regímenes elevados, pero es un tanto perezoso a la hora de recuperarse desde abajo. Los consumos favorecen al coche inglés, pero ninguno de los dos resulta gastón.

En el aspecto del comportamiento, el tanto se lo lleva el Alfa. Unos tarados de suspensión tirando a duros y una dirección rápida y precisa, hacen del Alfa un auténtico juguete por complicada que sea la carretera. Su rival acusa más los balanceos, pero admite de buen grado una utilización intensiva. La contrapartida reside en el nivel de confort, que es superior en el Rover, que se beneficia de una suspensión más blanda y de unos asientos muy cómodos.



Opel Vectra V6/Renault Laguna RTi V6/VW Passat VR6 SEIS CILINDROS EN COMUN

CON la llegada del Laguna se ha animado el segmento de las versiones altas de las berlinas medias. En estos momentos, sólo los tres modelos presentes en esta comparativa disponen de motores de seis cilindros en V. Todos brillan por su rendimiento. La configuración del motor con seis cilindros en V, unida a la alta cilindrada, tiene como resultado potencia y suavidad a raudales.

Estos modelos van dirigidos a un tipo de cliente muy exigente que está dispuesto a pagar algo más con

tal de contar con un coche diferente. Los tres modelos están muy cuidados en su presentación. Sólo el Laguna tiene un equipamiento de serie un tanto escaso. Por otra parte también es el más barato de los tres. En cuanto al acabado, no hay grandes diferencias, aunque el Passat tiene un aspecto más robusto que sus dos rivales. En lo relativo a las mecánicas, las diferencias son de matiz. Curiosamente el que mejor funciona es el que menos cilindrada tiene: el Opel. Este motor es el más equilibrado, además de ser el que

menos gasta de los tres. El Passat se encuentra en un término medio, mientras que el Laguna, por su parte, destaca por una gran elasticidad para recuperarse desde pocas vueltas y es el más suave y silencioso de los tres.

Otro aspecto importante es la amplitud interior. El Passat se impone a fuerza de centímetros. Es amplio y confortable. El Vectra está también a buen nivel y, a pesar de ser más pequeño, aprovecha muy bien el espacio. El Laguna resulta algo más justo en las plazas traseras.

1º OPEL VECTRA V6
Un excelente motor, sobre un bastidor muy experimentado, son las claves del éxito.
Precio 3.403.000 Ptas.

2º VW PASSAT VR6
La amplitud y el confort de marcha sitúan al Passat al nivel de las berlinas de lujo.
Precio 4.070.000 Ptas.

3º RENAULT LAGUNA RTi V6
En este modelo se respira eficacia y seguridad. Entra por los ojos.
Precio 3.355.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 540)

FICHA TECNICA			
	OPEL	RENAULT	VW
Cilindrada c.c.	2.498	2.963	2.792
Nº de cilindros	6 en V	6 en V	6 en V
Nº de válvulas/cilindro	4	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	170 CV(125 kW)/6.000	170CV(125 kW)/5.500	174CV(128 kW)/5.800
Par máx./rpm	23,1 mkg(227Nm)/4.000	24,5 mkg(240Nm)/4.500	24,0 mkg(235Nm)/4.200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual de 5 vel.
Dirección	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.280	1.370	1.365
Acel. 0-100 km/h (s)	7,9	9,6	8,8
1.000 m. salida parada	28,5	30,6	29,9
Rec. 1km desde 40 km/h IV	32,7	32,1	32,8
Rec. 1km desde 40 km/h V	35,7	35,2	36,7
Velocidad máx. (km/h)	230	220	224
Cons. urbano (l/100 km)	14,1	15,5	14,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,1	9,1	8,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,0	10,7	10,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,4	63,8	61,8
Frenada a 100 km/h (m)	51,2	43,8	47,2



Ford Mondeo 1.8 Td/Citroën Xantia 1.9 Td/Peugeot 405 GRDT/Renault 21 TD AHORRO INTELIGENTE

Aunque Ford no ha sido una marca con mucha tradición en coches diésel, está recuperando el tiempo perdido. El Mondeo turbodiesel es el más claro ejemplo y es capaz de poner en jaque a las marcas francesas que tradicionalmente dominaban el sector de los coches de gasóleo. El recién llegado tiene una imponente tarjeta de visita. Un motor brillante y ahorrador, un equipamiento de serie muy completo, en el cual no hay que olvidar el *airbag* que se monta de serie, y un precio de compra que va a obligar a muchas marcas a replantearse su política comercial.

La lucha es muy dura, ya que los cuatro contendientes tienen muy buenos argumentos. Pero en lo que se refiere a buen andar, es el Peugeot el que se lleva la palma. Aunque ya tiene muchos años a sus espaldas, sigue siendo el ejemplo a seguir en este aspecto. Curiosamente, el Xantia, a pesar de contar

con el mismo motor, se muestra más perezoso. Sin embargo, la suspensión hidroneumática será muy apreciada por todos aquellos que busquen un coche confortable y seguro a ultranza. El Renault 21 cuenta con un motor que tiene muy buena voluntad y se recupera muy bien a bajo régimen. Sin embargo, le cuesta subir de vueltas. En el apartado de carrocería y confort, el Xantia impone su ley. Es el modelo que otorga un mayor espacio útil a sus ocupantes, además de contar con la ya mencionada suavidad de suspensión. Las plazas posteriores del Citroën y del Peugeot son las más amplias. Todos ellos tienen una clara vocación viajera, por lo que en cualquiera se puede alojar una familia media sin apreturas. Y ya que se habla de viajar, hay que remarcar el buen hacer de estos modelos en su comportamiento rutero. Cualquiera de los cuatro tiene una autonomía superior a los 700 kilómetros y, se-

gún que condiciones, se pueden alcanzar los mil kilómetros con un solo depósito.

De los cuatro coches probados, dos de ellos, el Mondeo y el R21, están disponibles en carrocerías de cuatro y cinco puertas, lo que mejora la versatilidad del coche. El Peugeot 405 sólo está disponible con carrocería de cuatro puertas, mientras que el Xantia sólo se ofrece con cinco puertas.

En el aspecto del consumo, aspecto clave para el comprador típico de un turbodiesel, la ventaja es para el Ford. Su secreto reside en un motor con un sistema de alimentación moderno y bien estudiado, unido a una transmisión que permite aprovechar al máximo la potencia. El Peugeot gasta un poco más, pero tiene un andar algo más alegre, mientras que el Renault 21 y el Citroën Xantia quedan ligeramente por detrás en lo que a gasto de combustible se refiere.

Al estudiar la oferta económica de unos y otros, queda claro que el Ford Mondeo se impone por goleada a sus rivales. El Renault se aprovecha de los grandes descuentos que ofrecen los concesionarios por tratarse de un modelo cuya producción va a cesar en breve. Esto per-

mite que la oferta del Renault supere a la del Ford. El 405 resulta caro frente a la competencia, mientras que el Xantia se encuentra en un término medio.

El balance final arroja una victoria por puntos del Ford, que es el conjunto más equilibrado, aunque hay

que recordar las excelentes individualidades de los coches del grupo PSA o el interesante precio del Renault 21.

Habrà que esperar a la nueva generación de motores diésel para ver la reacción de los fabricantes franceses.

FICHA TÉCNICA

	FORD	CITROËN	PEUGEOT	RENAULT
Cilindrada (c.c.)	1.753	1.905	1.305	2.068
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2
Alimentación	Inyección mecánica y turbo	Inyección mecánica y turbo	Inyección mecánica y turbo	Inyección mecánica y turbo
Potencia máx./rpm.	90CV (565W)/4.500	92CV (67kW)/4.000	92CV (67kW)/4.000	88CV (65kW)/4.250
Par máx./rpm.	18,2mkg (178Nm)/4.000	20,4mkg (196Nm)/2.250	20,4mkg (196Nm)/2.250	18,8mkg (184Nm)/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/discos	Discos vent./discos	Discos/discos
Peso (kg)	1.330	1.252	1.153	1.140
Accel 0-100 km/h (s)	14,7	15,2	13,9	13,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,6	37,6	36,0	35,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,7	43,3	44,2	40,2
Vel. máx. (km/h)	179	178	174	178
Cons. urbano (l/100km)	8,1	9,2	8,6	10,3
Cons. a 90 km/h (l/100km)	5,2	6,0	5,9	5,6
Cons. a 120 km/h (l/100km)	6,3	8,2	8,2	6,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,3	66,5	68,9	70,9
Frenada a 100 km/h (m)	45,5	42,6	54,3	59,9

1º FORD MONDEO CLX1.8TD
Aunque ha sido el último en llegar, su precio y el brillante motor turbo, consiguen auparlo hasta el primer puesto de la clasificación.

Precio 2.739.000 Ptas.

2º CITROËN XANTIA 1.9TDSX
El excelente motor Peugeot y la suspensión hidroneumática de Citroën es una combinación que difícilmente puede defraudar a su comprador.

Precio 2.941.000 Ptas.

3º PEUGEOT 405 GRDT
Tradicionalmente esta marca está en la vanguardia de la tecnología diésel, por lo que un Peugeot es siempre una garantía. Sólo desentona por un precio elevado.

Precio 3.083.000 Ptas.

4º RENAULT 21 TD
Ya al final de su vida comercial, este veterano sigue teniendo en su fiabilidad y confort unos grandes argumentos de compra. En estos momentos resulta muy asequible de precio.

Precio 2.760.000 Ptas.

(Publicado en el N° 541)



Renault Laguna 1.8i RT frente a sus rivales PERSEGUIDO

LOS responsables del proyecto Laguna han estado a punto de conseguir el coche ideal, pero se han obsesionado demasiado por la imagen, la seguridad y la facilidad de conducción; descuidando otros aspectos no menos importantes. Al nuevo modelo de Renault, en su versión con motor 1.800 y acabado RT, el intermedio de la gama, le persiguen un buen número de rivales, siendo el Citroën Xantia, Ford Mondeo, Opel Vectra, Peugeot 405 y Seat Toledo, todos con la misma cilindrada, 1.8, y nivel de equipamiento parejo, los más directos. Rivales que en el caso del Mondeo y Xantia le dan alcance o incluso le superan con facilidad. Sin embargo, el coche más fácil y agradable de conducir, el que pone menos pegadas al conductor, es sin duda el Laguna, que sólo pone a prueba la decisión del conductor con el cambio, a veces más duro de accionar de lo que sería deseable. El tacto de la direc-

ción o los frenos, junto con el aplomo del coche y la sensación de robustez, permiten que tanto el conductor del Renault como el del Ford tengan la sensación de haber disfrutado de ellos desde que aprobaron el carné. A continuación vendría el Citroën, por su suspensión mucho más elaborada, y todos los demás sin que ninguno destaque claramente. En estabilidad, el Laguna ocupa una brillante primera posición. Mondeo, Xantia y 405 le siguen de cerca con algunas matizaciones; el primero tiene un mayor balanceo de la carrocería y le afectan algo más las carreteras más bacheadas y el Citroën aísla tanto a los ocupantes de lo que puede ocurrir bajo sus pies que se llegan a perder algunas sensaciones necesarias para controlar en situaciones límite. Vectra y Toledo no se quedan atrás en este apartado dinámico, pero no se les puede exigir lo mismo que al resto, por su menor aplomo y rigidez, mientras

que la amortiguación acusa más los cambios de ritmo.

En cuanto a motores, la mayor potencia del Mondeo se traduce en una lógica ventaja en aceleraciones y velocidad máxima, aunque seguido muy de cerca por el Toledo, favorecido por ser el menos pesado de los seis. El que sale peor parado es el Laguna, que resulta el más lento de los seis coches; una mala relación peso/potencia es la principal responsable. Otra historia es a la hora de hablar de recuperaciones, en donde gana claramente el Xantia por lo elástico de su motor y lo acertado de sus desarrollos.

Respecto al consumo, el Opel es el que se lleva la palma prácticamente en todas las mediciones, aunque esto no le da el primer puesto en autonomía, aspecto que dominan con autoridad los modelos del grupo PSA, gracias a una capacidad del depósito de 70 litros y con los que se puede recorrer más de

700 kilómetros. En el otro lado de la balanza está el Laguna, que es el que más consume por su mayor peso y la lógica tendencia a pisar más el acelerador si se busca algo de nervio. En medio, el resto, con cifras nada disparatadas.

Quien vea compensados el bajo

rendimiento y la corta habitabilidad del Laguna por su excelente comportamiento y su facilidad de conducción, encontrará en el último Renault una berlina moderna, sólida y segura, con la que no podrá ser muy exigente en el resto de los apartados. El Xantia y, sobre todo,

el Mondeo justifican mejor su precio y alcanzan un mejor equilibrio global. Y, por último, el Toledo puede ser válido para el que busque un maletero sin precedentes y las prestaciones más brillantes al menor precio pero con peor habitabilidad trasera.

FICHA TÉCNICA

	Laguna 1.8	Xantia 1.8	Mondeo 1.8	Vectra 1.8	405 1.8	Toledo 1.8
Cilindrada (c.c.)	1.794	1.761	1.796	1.796	1.761	1.781
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	4	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	95CV(73kW)/5.750	103CV(74kW)/6.000	115CV(85kW)/5.750	90CV(66kW)/5.400	101CV(74kW)/6.000	90CV(66kW)/5.250
Par máx./rpm.	14,6mkg(142Nm)/2.750	15,6mkg(153Nm)/3.000	16,1mkg(158Nm)/3.750	14,8mkg(145Nm)/3.000	15,2mkg(153Nm)/3.000	14,3mkg(140Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos ven./tambores	Discos ven./discos	Discos ven./tambores	Discos ven./tambores	Discos ven./tambores	Discos ven./tambores
Peso (kg)	1.240	1.176	1.270	1.115	1.300	1.015
Accel 0-100 km/h (s)	13,2	12,6	12,1	12,8	11,5	12,3
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,1	34,5	34,8	37,3	35,8	35,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,6	38,7	41,4	41,6	40,1	38,0
Vel. máx. (km/h)	180	186	195	183	191	178
Cons. urbano (l/100km)	11,3	10,8	10,2	10,0	10,8	10,4
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,5	6,2	6,2	6,1	6,8	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,5	8,2	8,0	7,9	9,0	9,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,8	65,2	67,6	67,2	66,8	67,3
Frenada a 100 km/h (m)	53,0	43,2	42,5	46,0	56,0	48,1

RENAULT LAGUNA 1.8i RT

Aunque con un comportamiento de primera, no es el mejor.

Precio 2.430.000 Ptas.

CITROËN XANTIA 1.8i SX

Un confort excepcional y una buena habitabilidad son las mejores bazas del Citroën.

Precio 2.560.000 Ptas.

FORD MONDEO 1.8i CLX Sp.

El más caro de los cinco, pero también el mejor equipado y el único con 16 válvulas.

Precio 2.629.000 Ptas.

OPEL VECTRA 1.8i GL Sp.

Un precio ajustado y una carrocería bien resuelta, amén de un bajo consumo, son sus principales bazas.

Precio 2.361.000 Ptas.

PEUGEOT 405 1.8i GR

Suficientemente conocido, el 405 tiene un precio alto y le falta algún detalle de equipamiento.

Precio 2.657.000 Ptas.

SEAT TOLEDO 1.8i GLX

El más barato de todos y con el mayor maletero, el sitio en las plazas posteriores no es bueno.

Precio 2.197.000 Ptas.

(Publicado en el N° 543)

PRUEBA



Opel Vectra Turbo/ Peugeot 405 Turbo 16 MUSCULOS POR DOQUIER

SON las versiones tope de sus respectivas gamas y tienen en común la tracción a las cuatro ruedas y sendos motores turbo que desarrollan 200 caballos de potencia. Son dos automóviles en los que, si hubiera que hacer una balance, ninguno de los dos ganaría en el resultado final, por eso nuestra clasificación final adjunta refleja un claro empate. Si en el motor se impone el Opel, el chasis es superior en el Peugeot; el Vectra pierde en estabilidad pero gana en rendimiento y la carrocería del coche francés está

1º OPEL VECTRA TURBO
Tiene un precio más atractivo que el del 405 pero una peor estabilidad por su eje delantero.

Precio 4.368.000 Ptas.

1º PEUGEOT 405 TURBO 16
Destaca su comportamiento y frenos aunque no ofrece airbag ni en opción.

Precio 4.734.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 513).

FICHA TÉCNICA		
	VECTRA TURBO	405 TURBO 16
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica y turbo	Inyección electrónica y turbo
Potencia max/rpm	204CV(150kW)/5.600	200CV(144kW)/6.500
Par max/rpm	28,5 mkg(279Nm)/2.800	30 mkg(288Nm)/2.600-4.500
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos. ABS	Discos vent./Discos. ABS
Peso (kg)	1.365	1.340
Acel. 0 a 100 km/h (s)	7,0	8,3
1.000 m. salida parada (s)	27,5	29,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,4	33,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	34,4	39,4
Vel. máx. (km/h)	241	226,3
Cons. urbano (l/100km)	11,4	13,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,4	8,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,5	11,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,6	65,3
Frenada a 100 km/h (m)	56,6	43,4

mejor resuelta por habitabilidad y volumen del maletero, si bien el coche germano es claramente más barato a igualdad de equipamiento.

Lo que está claro es que ambos vehículos desarrollan unas prestaciones próximas a las de un deportivo. Los dos motores permiten unas velocidades punta del orden de 235/240 kilómetros por hora y unas brillantes aceleraciones, valores impensables en las versiones más populares de las respectivas gamas. Si añadimos tracción a las cuatro ruedas, chasis reforzado con frenos más grandes y suspensiones más rígidas, es decir, elementos necesarios para transmitir sin problemas esos 200 caballos, la seguridad activa está en primera línea.

En conducción normal, ninguno plantea el menor problema. Sobre buenas carreteras los dos se pegan literalmente al suelo y el balanceo de la carrocería en las curvas es inapreciable (sobre todo en el 405). Pero es que en mojado o en carreteras de tierra, la estabilidad sigue resultando sorprendente. Al límite nos quedamos con el Peugeot, puesto que el eje delantero del Opel resulta impreciso.

En resumen, dos coches pensados para el conductor más exigente que quiere una berlina con sus cuatro cómodas plazas pero con unas prestaciones y niveles de seguridad muy altos. Como hemos comentado antes, no resulta fácil recomendar que uno es mejor que el otro.



Honda Accord SR 2.3i 16V/ Rover 623 Si MAQUILLAJE FACIAL

ESTOS dos modelos tienen mucho en común, tanto que se puede decir que son el mismo coche. Un minucioso estudio del Rover 623 y el Honda Accord 2.3 lleva a descubrir que, salvo algunos detalles de maquillaje, todo es igual. Por fuera, las diferencias se centran en el frontal, donde el Rover dispone de su característica calandra mientras que en el Honda se ha dispuesto de un morro más funcional y con algo menos de personalidad.

El hecho es que ambos modelos comparten la misma carrocería e

1º HONDA ACCORD 2.3i
Son el mismo coche con la única diferencia de la carrocería y el equipamiento.

Precio 3.730.000 Ptas.

1º ROVER 623 Si
El coche inglés es algo más caro pero también está mejor equipado y mejor presentado.

Precio 3.850.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 541).

FICHA TÉCNICA		
	HONDA ACCORD 2.3	ROVER 623 Si
Cilindrada (c.c.)	2.259	2.259
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max/rpm	158CV(116Kw)/5.800	158CV(116Kw)/5.800
Par max/rpm	21mkg(206Nm)/4.500	21mkg(206Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos ven./Discos. ABS	Discos ven./Discos. ABS
Peso (kg)	1.315	1.315
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,2	9,2
1.000 m. salida parada (s)	30,1	30,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,8	31,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,6	35,6
Vel. máx. (km/h)	216	216
Cons. urbano (l/100km)	13,2	13,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,5	8,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,3	10,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,5	65,5
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	44,2

idéntica mecánica y cada marca se ha preocupado sólo de dotar al modelo de una presencia diferenciada, puesto que se fabrican en factorías distintas, dentro del Reino Unido, con diferentes procesos de producción y controles de calidad.

Estos dos modelos tienen un tamaño externo generoso y, por lo tanto, disfrutan de una habitabilidad apreciable. Tanto en espacio para las piernas, como en anchura, cuatro ocupantes se encontrarán a gusto en su interior. Para trayectos no muy largos se pueden acomodar tres adultos en el asiento posterior, pero el moldeado no resulta demasiado cómodo.

Salvo el equipamiento, que no es común, la similitud es total. A la hora de elegir entre uno u otro, tal vez el aspecto estético tiene un peso específico muy importante, pero también conviene evaluar otros detalles como la red de asistencia, mucho más completa en el importador de la marca británica o la garantía ofrecida en el coche japonés. El comprador se debe pensar profundamente lo dicho anteriormente, ya que los dos productos resultan igualmente satisfactorios y la diferencia de precio se compensa con el equipamiento. Dentro de poco el Rover dispondrá del sistema de seguridad *airbag*, una de las diferencias fundamentales, si bien el coche inglés ofrece madera en el salpicadero y sus asientos tienen remates en cuero.

PRUEBA



Hyundai Sonata V6/Mitsubishi Galant V6 OFENSIVA ORIENTAL

LOS dos coches aquí comparados tienen algunas diferencias marcadas en cuanto a precio, tamaño o cilindrada, pero los hemos enfrentado porque el motor V6 es de origen Mitsubishi en los dos, aunque no con la misma cilindrada. El del Galant es un dos litros y 24 válvulas que desarrolla una potencia de 150 caballos. El coche cuesta unas 170.000 pesetas más que su rival y se ofrece en carrocería de cuatro o cinco puertas. El motor del Sonata tiene una cilindrada de tres litros, culata de dos válvulas por ci-

1º MITSUBISHI GALANT V6
A pesar de ser un poco más caro y estar peor equipado, el japonés es mejor coche.

Precio 3.788.120 Ptas.

2º HYUNDAI SONATA V6
Destaca su precio competitivo y un equipamiento más completo que el de su rival.

Precio 3.608.800 Ptas.

(Publicado en el Nº 535).

FICHA TÉCNICA		
	SONATA V6	GALANT V6 24V
Cilindrada (c.c.)	2.972	1.999
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	146CV(107kW)/5.000	150CV(110kW)/6.750
Par max./rpm	23,6 mkg(231Nm)/2.400	18,2 mkg(179Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática de 4 relaciones	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos. ABS	Discos vent./Discos. ABS
Peso (kg)	1.346	1.290
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,5	9,9
1.000 m. salida parada (s)	31,9	30,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	30,6	34,0
Rec. 1km desde 40 km/h en V	—	37,6
Vel. máx. (km/h)	198	210
Cons. urbano (l/100km)	13,9	10,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,5	7,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,0	9,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,2	64,0
Frenada a 100 km/h (m)	51,0	41,8

lindro y 146 caballos de potencia; sólo se comercializa con carrocería de cuatro puertas. El modelo coreano es ocho centímetros más largo, tiene mayor distancia entre ejes y es más ancho que el japonés. Las otras diferencias a favor del Sonata son la tapicería de cuero, *airbag* y radio casete. El resto de elementos de equipamiento como el aire acondicionado (climatizador automático en el Galant), frenos ABS, llantas de aleación y regulación eléctrica para elevalunas y retrovisores, son elementos comunes en los dos coches.

Tanto el Galant como el Sonata son máquinas sin grandes cualidades pero tampoco sin mayores defectos. Lo más criticable en el coreano son los frenos; sorprende que el pedal se hunde mucho antes de parar, la resistencia al calentamiento de las pastillas es escasa y el sistema antibloqueo entra en funcionamiento demasiado pronto. También puede ser criticable que sólo se comercialice con caja de cambios automática.

En definitiva, son dos vehículos especialmente estudiados para viajar con comodidad, los ajustes y remates satisfacen, si bien los del japonés dan la impresión de aguantar mejor el paso del tiempo. Las mecánicas, las dos con motores de seis cilindros, son silenciosas y suficientemente potentes para adelantar con seguridad y viajar sin pegas en carretera.



Audi 80 2.0E 16V/BMW 318iS/Mercedes C180 JOVENES BURGUESES

SI empezamos a valorar cuál de los tres cuenta con la mejor relación comodidad-comportamiento, Mercedes se lleva el gato al agua y pide a gritos más motor. BMW le sigue de cerca con un compromiso altísimo y una facilidad de conducción destacable. Audi presenta a la larga el comportamiento más noble pero no el más eficaz. Los terrenos rizados abusan de la paciencia de los pasajeros y aparece algún cabeceo y pérdida de tracción en cuanto se pisa el acelerador sin piedad. El aplomo de sus dos rivales es superior y

sus trenes delanteros se inscriben en las curvas con mayor precisión. Con el BMW o el Mercedes se puede ir igual o más rápido, pero ambos coche se llevan con menos esfuerzo que el Audi.

A la hora de la verdad, a la hora de decidirse por un solo modelo, hay que recurrir a la balanza y al equilibrio. A nuestro juicio el mejor equilibrio de los tres lo alcanza BMW con su 318 iS. Es el más barato, el rendimiento de su motor no es el mejor pero habría que calificarlo de suave, agradable y suficiente y, sobre todo,

hay que valorar muy positivamente el grado de conducción que ofrece. Audi y Mercedes no llegan a equilibrar la balanza. El 80 2.0 16V es el más brillante mecánicamente (sus 140 caballos oficiales son 10 o más en la práctica), aunque no alcanza los niveles de habitabilidad, confort y comportamiento deseables. Al Mercedes C 180 le ocurre lo contrario, es el modelo ideal para compradores que huyan de las estrecheces, que deseen empaque e imagen y un comportamiento de alto nivel, pero que estén dispuestos a olvidar las prestaciones (sobre todo las recuperaciones) o un equipamiento elevado y, además, estén dispuestos a pagar más por ello.

1º BMW 318iS
Es el más barato y el que ofrece una mejor relación confort-comportamiento.
Precio 3.825.000 Ptas.

2º AUDI 80 2.0E 16V
Es el coche que triunfaría si los tres fueran dirigidos a un público de tendencia deportiva.
Precio 3.931.000 Ptas.

3º MERCEDES C 180
El más caro, peor equipado y con menor rendimiento. El mejor en confort y habitabilidad.
Precio 4.145.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 544)

FICHA TÉCNICA			
	AUDI 80 16V	BMW 318 iS	MERCEDES C180
Cilindrada c.c.	1.984	1.796	1.790
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm	140 CV(103 kW)/5.800	140CV(103 kW)/6.000	122CV(90 kW)/5.500
Par máx./rpm	19,5 mkg(181 Nm)/4.500	17,9 mkg(175 Nm)/4.500	17,3 mkg(170 Nm)/4.200
Tracción	Delantera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./Discos ABS
Peso (kg)	1.270	1.240	1.350
Acel. 0-100 km/h (s)	10,1	10,5	12,3
1.000 m. salida parada	31,3	31,6	33,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	33,3	34,9	38,9
Rec. 1km desde 40km/h V	37,0	38,7	44,1
Velocidad máx. (km/h)	201	212	194
Cons. urbano (l/100 km)	12,6	12,5	12,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,9	7,5	7,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,2	8,6	8,6
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,3	66,9	69,3
Frenada a 100 km/h (m)	41,5	40,7	43,5

PRUEBA



BMW 320i/Mercedes C 220 EL PRECIO DE LA FAMA

LOS dos modelos enfrentados siempre se asocian, por imagen de marca, a seguridad, calidad y alto precio, sobre todo Mercedes. Su modelo C 220 le gana tristemente la partida al 320 de BMW por una diferencia apreciable. Por lo que se refiere a los motores, el de la marca de la estrella monta un grupo propulsor de cuatro cilindros y 2,2 litros de cilindrada; el del 320 es un seis cilindros en línea y dos litros de cubaje. Los dos comparten culata de cuatro válvulas por cilindro y misma potencia: 150 caballos. En cuanto al

1º BMW 320i
Tiene una mecánica brillante aunque el equipamiento de serie es muy escaso.

Precio 4.140.000 Ptas.

1º MERCEDES C 220
La estabilidad y el confort de marcha son sus grandes virtudes, el precio uno de sus defectos.

Precio 5.439.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 519).

FICHA TÉCNICA		
	BMW 320i	MERCEDES C 220
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.199
Nº de cilindros	6 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	150CV(110kW)/5.900	150CV(110kW)/5.500
Par max./rpm	19,4 mkg(190Nm)/4.200	21,4 mkg(210Nm)/4.000
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos vent./Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
Peso (kg)	1.315	1.410
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,7	10,2
1.000 m. salida parada (s)	30,6	31,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,6	29,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,1	—
Vel. máx. (km/h)	212	205
Cons. urbano (l/100km)	12,2	13,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,6	9,3
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,4	64,7
Frenada a 100 km/h (m)	40,9	43,9

cambio, el del BMW es manual de cinco velocidades, aunque también se vende automático, y en el Mercedes es un cambio automático de cuatro relaciones. Lógicamente éste sale un poco perjudicado en el consumo, que resulta casi un litro más en la media ponderada de las diferentes pruebas.

Por lo que se refiere al comportamiento, el C 220 afronta las curvas con más aplomo que el 320. No obstante, conviene aclarar que el Mercedes probado equipaba terminación sport, con tren de rodaje rebajado y neumáticos más anchos, que siempre mejoran la estabilidad. El BMW no tiene problemas en rodar rápido en zonas viradas, pero si el día amanece lluvioso, hay que dosificar el acelerador para mantener en su línea el tren trasero.

Ambos vehículos son perfectos para devorar kilómetros sin fatigarse demasiado y dentro de unas cifras de consumo razonables. El Mercedes bebe algo más de combustible, en parte por el cambio automático. El sistema de frenos, con antibloqueo de serie en los dos, es intachable. Los dos propulsores son suaves y responden con firmeza al requerirlo, si bien es cierto que en rendimiento se muestra algo mejor el BMW. El Mercedes concede más espacio para pasajeros y maletas. Así que, con estas diferencias, el precio es contundente a la hora de decantarse por uno u otro y en este caso está muy claro.



Citroën XM TD G.L./Renault Safrane TD RT VIAJEROS AL DIESEL

RIUALES de toda la vida, Citroën y Renault se enfrentan, esta vez, con los modelos altos de gama con motorización turbodiesel. En un lado de la balanza encontramos el XM con 110 caballos y en el opuesto el Safrane de 115. Existe otro Safrane turbodiesel de cilindrada pareja a la del XM, pero se queda a la zaga en cuanto a potencia. Al volante, conviene reflexionar que son vehículos de utilización reposada, económicos en cuanto a consumo, silenciosos y con gran autonomía. En cuanto a las prestaciones, los

1º CITROËN XM TD
Gana por su mejor confort de suspensión y su menor consumo de combustible.

Precio 4.841.181 Ptas.

2º RENAULT SAFRANE TD
La carrocería es un poco más amplia y tiene una estabilidad de primera fila.

Precio 5.080.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 502).

FICHA TÉCNICA		
	CITROËN XM TD	RENAULT SAFRANE TD
Cilindrada (c.c.)	2.088	2.499
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	3	2
Alimentación	Bomba de iny. + turbo	Bomba de iny. + turbo
Potencia max./rpm	110CV(81kW)/4.300	115CV(84kW)/4.000
Par max./rpm	25,3mkg(248Nm)/2.000	25mkg(245Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del/tras)	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos ABS
Peso (kg)	1.455	1.580
Acel. 0 a 100 km/h (s)	13,3	13,0
1.000 m. salida parada (s)	34,7	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,6	37,3
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,8	45,0
Vel. máx. (km/h)	193	192
Cons. urbano (l/100km)	9,3	11,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,5	7,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,8	10,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,2	63,7
Frenada a 100 km/h (m)	48,6	46,8

cinco caballos menos del XM le penalizan ligeramente en aceleraciones, pero se recupera bastante mejor que su rival gracias a unos desarrollos algo más cortos; el motor rinde un poco más de par y la culata es de tres válvulas por cilindro. Por este motivo también sale favorecido en consumo, nada menos que dos litros en la media ponderada.

En el comportamiento, el Citroën sale favorecido por muy poco, gracias a la suspensión hidroneumática; además se puede regular la dureza, amén de variar la altura del coche. En el Renault es opcional la regulación de dureza de los amortiguadores. El modelo de la marca del rombo también sorprende, como el XM, por su agilidad, en la que se desenvuelve por carreteras llenas de curvas, como si el tamaño y el peso no fuesen con ellos.

La habitabilidad es excelente en ambos modelos, lo mismo que la capacidad del maletero, aunque la del Safrane es algo mayor. La diferencia de precio a favor del XM se contrarresta porque no lleva de serie el ABS, que sí lo monta el Safrane, si bien el primero incorpora de serie la suspensión «inteligente» que es opcional en el segundo. El Citroën, en su versión mejor equipada (Grand Luxe), incluye, a diferencia del Safrane, asientos con regulación eléctrica, elevallunas en las cuatro puertas y reloj de presión del turbocompresor.

PRUEBA



Renault Safrane 2.2 SI RN/Mitsubishi Galant V-6 24V RELAJACION O DINAMISMO

ESTOS dos modelos aparentemente son muy similares, sobre todo en lo que a diseño de carrocería se refiere, pero si entramos de lleno analizar sus diferentes apartados podemos comprobar que son diferentes. La línea de la carrocería, de cinco puertas, es muy parecida en los dos casos, con la diferencia de que la del Safrane es más grande, lo que se traduce en un mayor espacio interior para los pasajeros, también en una mayor capacidad de carga del maletero. Al margen del tamaño, el Mitsubishi se distingue por contar

1º MITSUBISHI GALANT
A su imagen elegante y lujosa, se une una mecánica potente y eficaz.

Precio 3.788.120 Ptas.

2º RENAULT SAFRANE
Dispone de una magnífica habitabilidad. Su mecánica es menos brillante que la de su rival.

Precio 3.840.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 498).

FICHA TECNICA		
	GALANT V6 24V	SAFRANE 2.2 SI RN
Cilindrada (c.c.)	1.999	2.165
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	3
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	150CV(110kW)/6.750	140CV(103kW)/5.750
Par max./rpm	18,3 mkg(179Nm)/4.000	19,0 mkg(186Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.310	1.410
Acel. 0 a 100 km/h (s)	9,9	11,6
1.000 m. salida parada (s)	30,9	33,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,0	36,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,6	40,8
Vel. máx. (km/h)	212	199
Cons. urbano (l/100km)	10,1	13,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	7,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,9	10,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,0	65,9
Frenada a 100 km/h (m)	41,8	43,9

con un frontal más agresivo, mientras que en el Renault se han decidido por unos detalles más clásicos. En lo que a presentación y equipamiento se refiere, pequeños detalles los distinguen y en este sentido están a la par.

Mecánicamente, el motor del Galant es superior al del Safrane, no sólo por las diez caballos más que tiene, también por su comportamiento. Es una mecánica con un mejor rendimiento a pocas revoluciones, mucho más elástico y brillante que el de su rival. Además, el modelo japonés cuenta con una caja de cambios con unos desarrollos muy bien adaptados, que le permiten un comportamiento ágil. Por contra, en el Renault Safrane, su peor rendimiento a pocas revoluciones, junto a unos desarrollos finales abiertos, obliga a utilizar el cambio de forma más intensiva.

El aplomo en los dos modelos es modélico, pero a la hora de establecer un orden hay que situar en primera posición al Galant. Su suspensiones Multilink en los dos ejes permiten hacer diabluras en carreteras en las que la conducción se complica. El Safrane, con unos tarados más suaves, un mayor tamaño y peso, hace más difícil en trazados sinuosos llevarlo a sus límites. Tras analizar a fondo los pros y contras de estos dos coches la conclusión es clara, quien prefiera un coche tranquilo y cómodo en el Safrane tiene un vehículo ideal, por contra quien prefiera un coche más enérgico y ágil, el Galant le colmará de satisfacciones.



Alfa Romeo 164 TD/Rover 825 SD VELOCIDAD Y SEÑORIO

ESTOS dos coches, a pesar de compartir el motor, de origen VM, tienen pocas cosas en común. Para empezar hay que decir, que aunque sus motores tienen una construcción similar, con una cilindrada idéntica, la distinta forma de tratar la admisión por cada constructor da unos resultados totalmente diferentes. En Alfa Romeo han preferido una presión de soplado de 1.1 bar, mientras que en Rover se han inclinado por 0,8 bar; con esto el modelo italiano ofrece una potencia de 125 caballos, siendo la potencia

1º ALFA ROMEO 164 TD
Cuenta con una mecánica que le permite obtener unas prestaciones de primera.

Precio 4.290.000 Ptas.

2º ROVER 825 SD
Sus mejores valores hay que buscarlos en su confort de marcha y en su relación precio/calidad.

Precio 4.054.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 530).

FICHA TECNICA		
	ALFA ROMEO 164 TD	ROVER 825 SD
Cilindrada (c.c.)	2.500	2.500
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyec. diesel, turbo e interc.	inyec. diesel, turbo e interc.
Potencia max./rpm	125CV(91,9kW)/4.200	118CV(87Kw)/4.200
Par max./rpm	30mkg(294Nm)/2.000	27,3mkg(268Nm)/2.100
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.510	1.460
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,3	12,1
1.000 m. salida parada (s)	32,8	33,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,5	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,7	40,6
Vel. máx. (km/h)	202	190
Cons. urbano (l/100km)	9,0	8,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,6	5,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,9	62,5
Frenada a 100 km/h (m)	43,8	43,5

del coche inglés de 118 caballos. Además de la diferencia de potencia, el motor del Alfa tiene mucho más brío y agilidad y resulta una mecánica con unas prestaciones que muy poco tienen que envidiar a las de un coche de gasolina de su categoría. Culpa de ese carácter la tiene la caja de cambios con unos desarrollos cortitos. El Rover 825 SD es más pacífico, lo que invita a practicar una conducción más relajada con un mayor confort de marcha.

En lo que a comportamiento dinámico se refiere, acorde con la filosofía del motor, las suspensiones del Alfa Romeo son más enérgicas y permiten una conducción más ágil en carreteras viradas; el Rover prefiere primar al confort y por este motivo sus carreteras favoritas son las anchas y rectas.

En cuanto a carrocería, los dos cuentan con un diseño atractivo, el Alfa Romeo tiene una línea más deportiva, mientras que la del Rover es más elegante y clásica. El 825 además tiene unas dimensiones más grandes, aunque curiosamente está penalizado por un interior peor aprovechado que ofrece menos espacio para los pasajeros, sobre todo los de las plazas traseras. En un apartado en el que el Rover es superior claramente a su rival, es en la relación calidad/precio. A un precio menor, el modelo inglés une un equipamiento de serie más completo, que lo hacen muy atractivo para aquel que necesite un coche de su tipo.



Citroën XM V6/Renault Safrane V6i CALIDAD DE VIDA

ALGO que distingue a estos dos coches es la calidad de vida que ofrecen a su conductor, resultando unos coches muy confortables y fáciles de conducir. Buena parte de la culpa de esto la tiene sus respectivos sistemas de cambio automático y su inigualable equipamiento de serie.

Para comenzar a establecer diferencias, hay que decir que el Safrane es más grande en todos los sentidos y tiene el equipamiento más completo, aunque hay que puntualizar que cuesta un millón de pesetas más. Otra de las virtudes más destacables

1º RENAULT SAFRANE

Tiene un mayor tamaño, con más sitio en el interior, su caja de cambios es más sofisticada.

Precio 7.570.000 Ptas.

2º CITROËN XM

Se sitúa ligeramente detrás de su rival por contar con una caja de cambios más básica.

Precio 6.308.921 Ptas.

(Publicado en el Nº 531).

FICHA TÉCNICA		
	CITROËN XM V6	SAFRANE V6
Cilindrada (c.c.)	2.975	2.975
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	170CV(125kW)/5.600	170CV(125kW)/5.500
Par max./rpm	24,5 mkg(240Nm)/4.600	24,5 mkg(240Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática de 4 velocidades	Automática de 4 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.420	1.465
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,9	10,9
1.000 m. salida parada (s)	32,7	32,5
Rec. 1km desde 40 km/h en D	29,2	29,9
Vel. máx. (km/h)	212	212
Cons. urbano (l/100km)	17,0	17,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	10,9	11,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	12,4	12,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,2	62,6
Frenada a 100 km/h (m)	48,2	40,0

del Safrane es su espacio útil en el habitáculo, con unas plazas traseras extraordinariamente amplias. El XM no se queda atrás, pero no alcanza los niveles del modelo de Renault.

Una de las razones de ser más importantes de esta comparativa es la relativa a los sistemas de cambio automático que ofrecen estos dos fabricantes. En ambos casos destacan por una suavidad de funcionamiento y eficacia realmente encomiables, entre los dos hay algunas diferencias, que hacen que la balanza se incline del lado del Safrane.

Los dos coches tienen una caja de cambios automática de cuatro velocidades, el Safrane tiene a su favor el disponer de la posibilidad de elegir un programa Sport, que permite apurar más las marchas. Citroën se ha inclinado por una caja de origen ZF, y no ha creído necesario ofrecer la posibilidad de cambio deportivo. Al margen de esto, el XM permite visualizar en el cuadro de instrumentos la velocidad que está engranada. En el Safrane, por contra, el cambio está unido al ABS y esto evita que en una frenada al límite se pueda calar el motor.

Por lo que respecta a los desarrollos, están mejor elegidos en el XM y permiten unas prestaciones más brillantes además de unos consumos más ajustados, por supuesto en estos coches no se han buscado unas prestaciones deportivas, se ha intentado ofrecer a sus conductores y ocupantes un elevado confort, y eso lo han conseguido.



Ford Probe V6 24V/Opel Calibra V6 DUELO DE COUPES

TANTO el Ford Probe V6 como el Opel Calibra V6 no se distinguen por contar con unas mecánicas rabiosas, de aceleraciones fulgurantes, son unos coupés con un carácter más bien tranquilo, equipados con unos motores de un funcionamiento muy suave y muy agradables de conducir. A la hora de establecer diferencias, el Probe, a pesar de contar con algunos caballos menos, se sitúa por encima de su rival. Un menor peso y unos desarrollos finales más cortos, le permiten a su mecánica ofrecer unas prestaciones

1º FORD PROBE V6 24V

Dispone de un motor más brillante y de un interior con un diseño más exclusivo.

Precio 3.999.000 Ptas.

1º OPEL CALIBRA V6

Tiene a su favor unos consumos más ajustados y un interior con mayor espacio.

Precio 3.879.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 528).

FICHA TÉCNICA		
	FORD PROBE V6	OPEL CALIBRA V6
Cilindrada (c.c.)	2.497	2.498
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia max./rpm	163CV(120kW)/5.400	170CV(125kW)/6.000
Par max./rpm	22mkg(216Nm)/4.580	23,2mkg(227Nm)/4.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.269	1.355
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,7	8,5
1.000 m. salida parada (s)	29,7	29,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,5	33,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,7	36,4
Vel. máx. (km/h)	218	223
Cons. urbano (l/100km)	12,1	10,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,6	6,7
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,4	8,8
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,3	63,5
Frenada a 100 km/h (m)	39,2	41,4

superiores y le imprimen un carácter más deportivo. El Calibra se impone en el apartado consumos, resultando menos tragón.

El Probe hereda muchos elementos del Mazda MX-6 y eso se deja notar en la suavidad de sus mandos, como es el caso de la palanca de cambios, mucho más suave y precisa que la del Calibra. En el resto de apartados mecánicos, los dos modelos están muy a la par. Por lo que respecta a su comportamiento dinámico, tanto el Ford como el Calibra disponen de unos chasis muy bien elaborados, con unos límites de seguridad muy altos. Al Calibra, para evitar pérdidas de motricidad, lo han dotado con un control de tracción electrónico, ETC, que se puede desconectar a voluntad del conductor. En el Probe han preferido dotar al motor de menos caballos y lo han equipado con unos generosos neumáticos de medida 225/50 R16, frente a los 205/55 R15 del Calibra. Por lo que a espacio interior se refiere, el Opel es superior al Ford, con un sitio razonable para dos adultos en las plazas traseras. El Probe es superior en capacidad de carga del maletero. Siguiendo con el interior, el modelo de Ford cuenta con un diseño más atractivo y exclusivo, el Calibra, por contra, se parece mucho a otros modelos de la marca. En lo que a equipamiento respecta, los dos están muy a la par y en este sentido se diferencian por pequeños detalles.



AX 1.4 TD, Cinquecento, Uno TD, Fiesta 1.8 D, 106 XND, 205 XAD y Clio 1.9 D. AHORRAR ES LO PRIMERO

CUANDO se habla de un coche urbano se manejan varios conceptos, por un lado se contempla su tamaño exterior, algo muy importante en ciudad, pues ello condiciona mucho su maniobrabilidad o la posibilidad de poder aprovechar huecos para aparcar. Por otro lado, y también muy importante, cuenta mucho su economía de funcionamiento. Teniendo en cuenta estos dos requisitos, se puede comprobar que hay una nube de pequeños utilitarios que dan perfectamente la talla. De todos ellos está demostrado que los más económicos son los animados por motores diesel.

Por ello, decidimos hacer una prueba muy particular, reunimos a los coches pequeños con motores de gasoil, a los que unimos el Fiat Cinquecento, que a pesar de tratarse de un coche de gasolina es un vehículo eminentemente urbano. Pues bien, a estos coches les vaciamos por completo los depósitos, a continuación

se les echaron diez litros a cada uno. Se trataba de rodar hasta que el motor se parase por falta de combustible en un circuito, que discurría por la M-40, vía de circunvalación a Madrid y por las arterias más importantes de la ciudad, de forma que, un 40 por ciento del recorrido se realizaba por calles y el resto por vías periféricas y de acceso a Madrid. Para hacer más real la prueba, ésta se realizó a las 7.30 de la mañana, hora a la que suelen estar atascados los accesos de Madrid con la gente que acude a diario a sus respectivos puestos de trabajo. Además, los siete conductores implicados en la prueba se fueron alternando al volante de los coches para evitar que los diferentes hábitos de conducción se pudiesen ver reflejados en el consumo. Hay que aclarar que en ningún momento se pretendió realizar una conducción económica, por lo que los sorprendentes consumos obtenidos son fruto de la bondad de las mecánicas. El promedio

total de velocidad de la prueba fue de 56 kilómetros por hora.

Desde el punto de vista del consumo, el vencedor fue el Citroën AX, que junto a un motor brillante une unos consumos excelentes. El segundo puesto fue para el Peugeot 106, que comparte motor con el AX, pero posee unos desarrollos más largos, que obligan a utilizar mucho más las velocidades cortas lo que juega en su contra. El tercer puesto fue para el Peugeot 205, que tiene a su favor el contar con la mayor autonomía. No es casualidad que los tres primeros clasificados utilicen motores del Grupo PSA, ya que desde hace muchos años sus dos fabricantes han dedicado especial atención a este tipo de motores.

Con un estrecho margen se situó en cuarta posición el Ford Fiesta, quinto fue el Fiat Uno, único del grupo con motor turbo, lo que pone de manifiesto que este tipo de motores en ciudad no tienen un gasto mayor y

a la vez en carretera ofrecen unas prestaciones de primera. A continuación se situó el Fiat Cinquecento, representante de los coches con motor de gasolina, éste obtuvo un consumo muy ajustado de tan sólo 5,6 litros cada cien kilómetros.

El séptimo clasificado fue el Re-

nault Clio, penalizado por la mayor cilindrada de su motor.

A la vista de estos resultados, queda claro que hoy por hoy la mecánica diesel es la más económica. Además para una utilización intensiva en ciudad estos motores tienen la ventaja añadida de tener una elasticidad y

poder de recuperación excepcional. Otra cosa importante es que cuentan con una autonomía enorme, lo que supone que un conductor que realice un uso intensivo en ciudad y contando con cinco días laborables a la semana, puede estar sin visitar la gasolinera dos semanas.

1º CITROËN AX TD Con 10 litros en el depósito recorrió un total de 233 kilómetros. Precio 1.364.802 Ptas.
2º PEUGEOT 106 XND Recorrió 219 kilómetros, comparte motor con el AX pero le penalizan unos desarrollos más largos. Precio 1.425.000 Ptas.
3º PEUGEOT 205 D Cubrió un total de 204 kilómetros, tiene a su favor la mayor autonomía de todos: 1.020 kilómetros. Precio 1.465.000 Ptas.
4º FORD FIESTA D 1.8 Con diez litros recorrió en ciudad un total de 198 kilómetros. El buen tarado de su bomba hace que a pesar de su cilindrada tenga un consumo ajustado. Precio 1.479.000 Ptas.
5º FIAT UNO DS Es el único del grupo con turbo, su consumo en ciudad es ajustado, recorrió 187 kilómetros. Precio 1.369.000 Ptas.
6º FIAT CINQUECENTO Era el único con motor de gasolina, demostró ser un buen coche urbano, hizo 177 kilómetros. Precio 936.000 Ptas.
7º RENAULT CLIO RL 1.9 D Es el que tiene el motor de más cilindrada y lo paga con un mayor consumo. Recorrió 161 kilómetros. Precio 1.585.000 Ptas.
(Publicado en el N° 493)

	FICHA TÉCNICA						
	AX	CINQUECENTO	UNO	FIESTA	106	205	CLIO
Cilindrada (c.c.)	1.360	903	1.367	1.753	1.360	1.769	1.870
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Bomba inyectora	Inyección electrónica	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Potencia máx./rpm.	53CV(39kw)/5.000	41CV(30kw)/5.500	72CV(53kw)/4.500	60CV(44kw)/4.800	50CV(37kw)/5.000	60CV(44kw)/4.600	65CV(47kw)/4.500
Par máx./rpm.	8,5mkg(59Nm)/2.500	6,7mkg(50Nm)/3.000	13,3mkg(110Nm)/3.000	11,2mkg(110Nm)/2.500	8,4mkg(62Nm)/2.500	11,4mkg(112Nm)/3.000	12,3mkg(110Nm)/3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del./tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Peso (kg)	710	710	910	815	940	895	915
Acel. 0-100 km/h (s)	14,4	21,0	16,0	16,0	18,8	16,1	15,4
Rec. 31m desde 40 km/h en IV	21,8	41,5	37,6	37,6	41,7	40,1	39,7
Rec. 31m desde 40 km/h en V	40,7	44,9	42,1	41,8	45,7	41,7	42,8
Vel. máx. (km/h)	155	131	168	157	145	160	180
Cons. urbano (l/100km)	5,0	7,2	5,9	5,2	5,9	7,5	7,5
Cons. a 90 km/h (l/100km)	4,3	5,3	4,6	4,3	5,0	5,4	5,4
Cons. a 120 km/h (l/100km)	6,7	7,9	5,8	6,7	7,3	8,2	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	69,4	69,8	71,4	70,1	68,4	69,6	70,3
Frenada a 100 km/h (m)	61,3	53,7	48,1	46,2	51,9	52,8	48,6



Peugeot 306 XT 1.6 EN BUSCA DEL EXITO PERDIDO

EL Peugeot 306, tras la prueba de 30.000 kilómetros, se ha mostrado como una magnífica opción de vehículo familiar. Los conductores que han colaborado en la prueba han estado de acuerdo a la hora de valorar sus magníficas cualidades dinámicas. Resulta un coche muy estable y a la vez confortable, en ello contribuye de forma decisiva su eje trasero autodireccional.

La prueba comenzó con una revisión y medición de todos los elementos sometidos a desgaste, después poco a poco se fue cumpliendo el kilometraje previsto. A lo largo de la prueba no surgió ningún incidente importante y todo se desarrolló con total normalidad. El consumo medio de gasolina fue de 8,9 litros cada cien kilómetros.

Las pegas que surgieron fueron mínimas, en torno a los 6.700 kilómetros se soltó la pieza interior del silencioso y unos guarnecidos de plástico en los pasos de rueda. Para solucionarlo decidimos aprovechar las revisiones de los diez mil kilómetros, que hicieron en un servicio ofi-

cial de la marca con la garantía del vehículo en vigor. Poco después apareció un molesto ruido en la bomba de la dirección asistida, debido a que la correa estaba muy tensada. Al final de la prueba fue necesario revisar la convergencia de las ruedas delanteras, que desgastaban neumático por el interior de forma irregular.

Una vez alcanzados los 30.000 kilómetros, el coche pasó a nuestro taller y fue desmontado por completo.

LO MEJOR

Su comportamiento y su espacio interior. Otro punto fuerte es su mecánica, fiable, sencilla y moderna, que soportó la prueba sin inconvenientes. Al final prácticamente no había sufrido desgaste.

...Y LO MEJORABLE

Su presentación es buena, pero con el paso de los kilómetros surgieron fallos de terminación, como es el caso de algunos ruidos en el interior y los guarnecidos plásticos de los pasos de ruedas.

Nuestro experto, Angel Robledo, destacó que se trata de una mecánica sencilla, fiable y moderna. El motor prácticamente no sufrió desgaste, prueba de ello es que sus cifras de compresión eran homogéneas en todos los cilindros y similares a las que tenía al principio de la prueba. En esto ha tenido mucho que ver su sistema de lubricación, con unos inyectores que pulverizan el aceite hacia la parte alta de los cilindros. Uno de los elementos que más desgaste sufrió fue el embrague, debido a que el collarín ejercía un excesivo empuje.

En el resto de elementos sometidos a desgaste su comportamiento fue bueno. En el sistema de frenos, las pastillas delanteras estaban prácticamente al límite de utilización, mientras que los discos estaban como nuevos. En las ruedas traseras, el desgaste de las zapatas y tambores fue inapreciable. En este sentido lo peor fue el líquido de frenos, de no muy buena calidad, que había perdido casi toda su eficacia. Por lo que respecta a las ruedas, las delanteras estaban en las últimas, mientras que las traseras estaban a medio uso. Otro apartado que destacó Angel Robledo de este coche fue su buena instalación eléctrica.



Seat Ibiza 1.8i GLX CAMBIO RADICAL

EL actual Ibiza ha marcado una nueva era en Seat, que se ha propuesto ofrecer un producto muy competitivo y de calidad. Tras someter a una rigurosa prueba de fiabilidad al Ibiza 1.8i GLX, hemos podido comprobar que la marca española está en el buen camino. El coche ha respondido perfectamente a las exigencias de los probadores de Motor 16. Todos han calificado con nota muy alta su comportamiento, debido a que hereda los esquemas de suspensiones del Golf y monta además un eje trasero autodireccional. La mecánica también causó buena impresión, su motor ofrece un magnífico rendimiento y está acoplado a una caja de cambios con unos desarrollos acertados. El apartado que menos gustó fue el de frenos, que en un uso intensivo y cuando se les fuerza un poco padecen síntomas de fatiga.

En todo momento el comportamiento del coche fue bueno y, salvo pequeñas pegas, no han surgido incidentes relevantes. La mayoría de ellas se debieron a fallos de montaje en fábrica que se solucionaron en po-

cos minutos. Hay que reseñar como más destacables que a los 2.000 kilómetros dejaba de funcionar de forma intermitente el cuadro de instrumentos. A los 17.000 se soltó el asidero de la puerta delantera derecha y unos embellecedores de los apoyabrazos de las puertas. Casi al final comenzó a sonar el cojinete de la mangueta delantera izquierda.

Referente a sus prestaciones, éstas fueron mejorando a medida que

LO MEJOR

Su magnífica estabilidad, debido a que las suspensiones heredan los esquemas del Golf. También hay que destacar su buen espacio interior y la capacidad de carga del maletero. Tras la prueba el motor ha demostrado una excelente fiabilidad.

...Y LO MEJORABLE

Seat tiene que cuidar más algunos detalles de terminación y fallos de montaje en la fábrica. También tiene que utilizar otro líquido de frenos de más calidad.

se fue aumentando el kilometraje. Por lo que respecta a los consumos, el gasto de gasolina fue de 10,2 litros cada cien kilómetros.

Una vez cumplidos los 30.000 kilómetros, el coche fue desmontado por completo. Se pudo comprobar que la mecánica es sencilla y fiable. Su motor presentaba un desgaste mínimo, hay que destacar su sistema de taqués hidráulicos que no necesitan ningún tipo de reglaje. El embrague tampoco sufrió mucho el paso de los kilómetros. Los frenos acusaron un desgaste normal, en los delanteros las pastillas eran todavía utilizables mientras que los discos estaban prácticamente intactos. Los traseros que equipan tambores y zapatas estaban como nuevos, en este sentido el peor parado fue el líquido de frenos, de no muy buena calidad, que estaba al límite de uso. Los neumáticos aguantaron perfectamente la prueba, los delanteros estaban a medio uso, mientras que los traseros prácticamente no sufrieron desgaste. Al final de la prueba los amortiguadores dieron la sensación de estar un poco tocados, pero tras estudiarlos en las instalaciones de Monroe se pudo comprobar que se podían seguir utilizando con tranquilidad.



LISTO EL RELEVO. Toyota tiene ya prácticamente ultimado el nuevo Celica GT-Four, su arma en el Mundial de Rallyes, que debutará en el 1000 Lagos de Finlandia. Un coche con un aspecto exterior más espectacular que el del actual Celica.



Toyota Celica GT-Four

EVOLUCION FRENETICA

La industria automovilística japonesa se mueve a un ritmo totalmente acelerado. Los fabricantes de aquel país no cesan de producir nuevos modelos, que suceden a otros con muy poco tiempo de vida comercial.

ESTA dinámica frenética se refleja también en el mundo del deporte, buen ejemplo de ello son los planes de Toyota en el Mundial de Rallyes donde, coincidiendo con el 1000 Lagos de Finlandia, hará debutar un nuevo Celica, sustituyendo al actual, que se encuentra en un momento de gran forma, liderando actualmente con él el Mundial de Constructores.

El nuevo Celica GT-Four incorpora muchos de los elementos que actualmente equipa este modelo con

éxito en el mundial; para poder seguir manteniendo la disposición transversal del motor, han trabajado en las suspensiones delanteras, sobre todo con vistas a poder montar llantas de 16 pulgadas, que les permitirían usar neumáticos de 18 pulgadas en asfalto. El motor básicamente es el mismo que utilizan hoy en día, un cuatro cilindros en línea de dos litros y turbo, con una potencia de 299 caballos, al que han dotado de un sistema de inyección de agua. Para ganar en eficacia, han re-

tocado el sistema de tracción. Dispone de tres diferenciales, siendo el delantero y el trasero mecánicos, mientras que el central es viscoso. El sistema de transmisión está complementado con un sofisticado control de tracción, que le permite mejorar el comportamiento sobre cualquier tipo de terreno.

Muchas de las novedades técnicas que presenta el nuevo Celica GT-Four las ofrece la marca en el coche de serie; con ello pretenden ofrecer también un producto competitivo en Grupo N, una categoría donde este modelo no podía competir dignamente con rivales como el Ford Escort.

Exteriormente el actual Celica GT-Four, con un diseño distinto, es un coche nuevo. La aerodinámica es mucho mejor; el frontal dispone de unas aberturas mucho mayores para facilitar la refrigeración del motor. Resulta también mucho más espectacular, debido a un enorme alerón trasero, tipo Supra, que se muestra eficaz a velocidades por encima de los cien kilómetros por hora. Como hemos dicho anteriormente, los planes del Toyota Team Europe, con el nuevo Celica GT-Four, consisten en

tenerlo homologado en breve, para poder debutar con él en el Rallye 1000 Lagos de Finlandia, a finales de agosto, con dos unidades confiadas a Juha Kankkunen y a Didier Auriol. Actualmente, en el desarrollo y puesta a punto de este vehículo está trabajando el belga Marc Duez, que además de defender los colores de la marca en alguna prueba es el piloto probador de Toyota.

M. Madrid

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. **CILINDRADA:** 1.998 centímetros cúbicos. **ALIMENTACION:** Inyección electrónica y turbo. **POTENCIA:** 299 CV a 5.600 r.p.m. **PAR MAXIMO:** 51 mKg a 4.000 r.p.m. Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de seis velocidades. Tres diferenciales, el central viscoso. **NEUMATICOS:** Michelin de 16 pulgadas en tierra y 18 en asfalto. Dirección asistida. Frenos de disco ventilados delante y detrás. Suspensión independiente en las cuatro ruedas. Largo: 4.420 mm. Ancho: 1.770 mm. Alto: 1.300 mm. Peso: 1.200 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

DEPORTE

RALLYE SAFARI: DUNCAN SALVO EL HONOR

MIENTRAS que en España se vivía la Semana Santa en toda su intensidad, Ove Anderson y sus chicos decidieron hacer su procesión particular en Kenia. En el Rallye Safari Toyota era la única marca oficial inscrita, los altos costos que suponen realizar esta carrera y la obligación de tener que utilizar unos coches con una preparación específica para esta prueba, inservibles para el resto del campeonato, hacen que las otras marcas prefieran saltarse esta carrera.

A priori, Toyota, con tres coches con Kankkunen, Auriol y el local Duncan a sus volantes, tenía todas las papeletas para anotarse el triunfo y despegarse en el Mundial de Constructores.

Kankkunen, por su parte, especialista consumado en esta carrera, tenía una ocasión de oro para sumar unos valiosos puntos en su camino hacia su quinto Mundial.

Poco a poco se fueron complicando las cosas en el equipo capitaneado por Ove Anderson. Primero fue Auriol, que se lanzó en un sprint desenfrenado intentando no perder mucho tiempo con respecto a Kankkunen, destrozando por completo en la primera etapa las suspensiones de su vehículo, perdiendo más de una hora. Con Auriol muy retrasado, Kankkunen tenía todo a su favor para vencer de nuevo en esta prueba, hasta que en un tramo



AURIOL BENEFICIADO. Tras el Safari, se sitúa en la segunda posición del Mundial.

recto, y aparentemente sin ninguna dificultad, el Celica del finlandés se tragó un agujero y, tras botar, dio varias vueltas de campana, quedando eliminado de la carrera. Finalmente, tras estos incidentes, Duncan se adjudicó la carrera, justificando el viaje de Toyota a Kenia. El segundo clasificado fue el japonés Kenjiro Shinozuka, con un Mitsubishi Lancer, finalizando Auriol en la tercera posición. Tras el abandono de Kankkunen, se mantiene la emoción

en el Mundial de Pilotos. Tras la carrera africana, tan sólo ha variado su posición Auriol, que se sitúa a espaldas de su compañero de equipo.

CLASIFICACIONES

1º Duncan Williamsen (Toyota Celica Turbo 4WD), 20 horas, 49 minutos; **2º Shinozuka-Kuukkala** (Mitsubishi Lancer), a 25m; **3º Auriol-Occelli** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 1h 10m; **4º N'iru-Sidi** (Subaru Impreza 555), a 2h 41m; **5º Burns-Reid** (Subaru Impreza 555), a 2h 51m.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 57 puntos; **2º Subaru**, 41; **3º Ford**, 34; **4º Mitsubishi**, 10. **5º Skoda**, 2.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 35 puntos; **2º Didier Auriol**, 27; **3º Carlos Sainz-Massimo Blason**, 22; **5º François Delecour-Ian Duncan**, 20; **7º Kenjiro Shinozuka**, 15; **8º Patrick N'iru**, 10; **9º Kenneth Eriksson-Fernando Peres-Richard Burns**, 8... **Jesús Puras**, 5.



DEBACLE TOYOTA: De no ser por el keniano Duncan, que logró la victoria, el viaje de Toyota a Kenia habría sido un auténtico desastre, finalmente consiguieron su objetivo de sumar 20 puntos en su casillero para el Mundial de Constructores, con los que se separan de sus rivales.

El CSD con la catalana

FRANCISCO Balagué, presidente desde hace dos años de la Federación Catalana de Automovilismo, recurrió al CSD junto con la Generalitat para solventar el litigio que a propósito de las licencias mantiene su territorial con la española desde hace más de diez años. El CDS dio la razón a la territorial en los dos argumentos más importantes, aunque ello puede costarle a Francisco Balagué su puesto en la Junta de Carlos Gracia.

En síntesis, se trata de que la única Federación con facultad para expedir licencias territoriales a los pilotos catalanes es la catalana. Licencias que «habilitará» la española «pagan-



do la diferencia- para correr en pruebas nacionales o internacionales. También recoge la sentencia del CDS que la Federación Española deberá subvencionar a la catalana, como al resto de las federaciones, porque Cataluña contribuye igualmente con el dinero de sus licencias a engrosar las arcas de la FEA, subvención que había retirado Carlos Gracia para este año 1994. Otros puntos que Balagué solicitó y Gracia no «concedió» fueron: que el seguro «catalán» sirva para todo el país -una exclusiva por tres años de la FEA lo impide-, que la licencia autonómica sirva para participar en territorio catalán y para puntuar en los Campeonatos territoriales en pruebas nacionales o internacionales y, finalmente, que la licencia autonómica sirva para participar en Campeonatos territoriales de otras autonomías, como ya sucede en otros deportes, punto éste que, pese al veto de Gracia, todavía está pendiente de un informe jurídico del CSD que podría validarlo.

INICIO DESAFORTUNADO

EN la primera carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3, los españoles **Pedro Martínez de la Rosa** e **Iván Arias**, integrantes del equipo «Racing For Spain», no tuvieron un debú afortunado. La falta de tiempo impidió al equipo rodar y poner a punto los monoplazas antes de la cita de Silverstone. Con los coches totalmente nuevos, Arias no pudo mejorar el vigésimo primer puesto en entrenamientos, uno por delante de su compañero Martínez de la Rosa. Ambos pilotos ganaron dos puestos en las primeras vueltas de carrera pero, a falta de cinco para el final, Iván Arias se tenía que retirar, al colisionar con otro vehículo totalmente incontrolado, mientras Martínez de la Rosa acababa en el puesto dieciséis una carrera que ganó **Dario Franchitti**, seguido por Scott Lakin y Jan Magnussen.

DEBÚ Y VICTORIA

En la prueba previa a la primera carrera del Campeonato Alemán de Gr. N no podía ser mejor. El piloto español se anotaba la victoria en las **100 millas de Hockenheim** y establecía un nuevo récord de vuelta rápida, ocho décimas por debajo del mejor registro anterior. Con el BMW M3 del equipo Neumaster Motorsport, Morback obtenía el mejor puesto en la parrilla de salida y ganaba sin problemas la primera manga. En la segunda la victoria no fue tan fácil, pero lograba imponerse a los alemanes **Rauh y Neusthaller**, con los que mantuvo un cerrado duelo. Este resultado coloca al piloto español como uno de los favoritos en el supercompetitivo DTT alemán.



PREPARADOS PARA LLANES

EL Campeonato de España de Rallyes de Tierra está a punto de comenzar y, aunque esta temporada no habrá ningún equipo oficial, sin duda el certamen estará animado en esta edición, que por primera vez organiza la **Federación**. Cerrada ya la inscripción de la primera carrera se comprueba que el nivel de participación se mantiene y **Guillermo Barreras** parte como favorito, pues añade a su extensa experiencia en este campeonato su nueva montura: un Lancia Delta Integrale del equipo Astra, que sin duda será el coche a batir. Ante la efectividad y los 385 caballos del Lancia se tendrán que rendir el Ford Sierra Cosworth de **Claudio Aldecoa**, con el que la pasada temporada logró la última victoria del año, y también el Ford Escort Grupo A que José Alonso ha preparado para luchar por los puestos de cabeza, lucha en la que

sin duda también estarán los Citroën de **Antonio Riberaigua y Jordi Puigdemívol**, así como el VW Golf G-60 de **Alfredo Luzuriaga**, sin olvidar la presencia de otro Lancia Delta Integrale para Alvaro Sainz Fernández y el Nissan Sunny con el que repite Javier Izaguirre. Los Renault estarán presentes con sendos Clio, un Williams proto y un 16 válvulas que, junto a los participantes de la nutrida Challenge Citroën animarán el campeonato al que se une el joven uruguayo Gabriel Méndez, 22 años, que llega a España avalado por su título de Campeón Sudamericano de Rallyes en 1993 y debutará en la tierra con un Citroën AX 4x4. Como participante de excepción tomará la salida en Llanes **Antonio Rius**, con uno de los Ibiza de la Copa que organiza Seat, Copa que sustituye a la Marbella y no debutará hasta la siguiente carrera.



BREVES

♦ **INFORMACIÓN SOBRE EL CAJA CANTABRIA**
La Agrupación Deportiva Peñacosa, un año más responsable de la organización del Rallye Caja Cantabria, ha cambiado su dirección y teléfonos. Los pilotos y aficionados que quieran contactar con ellos deberán hacerlo en el teléfono 22 40 46 o a través del número de fax 22 95 66, ambos con el prefijo de Santander 942. La nueva dirección es: Cuesta del Hospital 7 (Galería Comercial). Santander 39008.

♦ **ALZAMORA AL MUNDIAL DE 125 CC.**

En el Gran Premio de Malasia está previsto que el actual líder del Open Ducados, **Emilio Alzamora**, se incorpore al Mundial. Alzamora correrá con el equipo italiano **Pileri Corse** en la cilindrada del «octavo de litro» y con él ya serán catorce los españoles que participan en esta edición.

♦ **LA ALEGRIA DE CASTIGLIONI**
En una comida a la que invitó a sus mejores amigos, **Claudio Castiglioni**, presidente del Grupo Gaggia celebraba entusiasmado la victoria de John Kocinski en el Gran Premio de Australia. Según sus propias palabras: «fue una jornada histórica porque la tecnología italiana se ha impuesto por fin al coloso japonés. Kocinski es un superpiloto y lo demostró obteniendo la pole, la vuelta rápida en carrera y finalmente una aplastante victoria. Hace 15 años que esperábamos una ocasión como esta, para ver a las Yamaha, Honda y Suzuki, los tres grandes japoneses, por detrás de nuestras rejas máquinas. Fue una emoción increíble pero hay que seguir trabajando duro».



♦ HABRA CAMBIOS EN EL PARIS-DAKAR

Cuando apenas se han acabado los ecos del último París-Dakar, los organizadores se mueven para preparar la siguiente edición, mientras buscan un sustituto para Fenucci. Casi se puede asegurar que el próximo año no acabará en París y quizás tampoco en Dakar, que no irá hasta los Emiratos y que se preparan cambios en el esquema del rally.

♦ BASSAS CON SONY

Josep Bassas ya tiene decidido el programa para la temporada 94. Junto con sus habituales patrocinadores, Sony, Mobil y Baporo. En previsión de las modificaciones que se realizarán de cara al 95,



se ha desdoblado el programa en dos etapas. De abril a septiembre participarán en ocho pruebas del Campeonato de España de Turismos con un BMW M3. En noviembre participarán en las carreras de Jarama y Jerez en el Campeonato de España de Superturismos FISA II especificaciones 94.

♦ LA VICTORIA DE SCHUMACHER EN ENTREDICHO

Después del G.P. de Brasil la escudería Jordan interpuso una reclamación contra el coche del vencedor. Jordan alegaba que el armazón tubular metálico que sujeta los deflectores laterales no estaba tapado a la altura del fondo plano. No fue aceptada esta reclamación.

JORDI GENE SIGUE A LA ESPERA

JORDI Gené sigue a la espera de un patrocinador para poder llevar a cabo una de las dos ofertas que tiene en firme, la del **Pacific de Fórmula Uno** y la del equipo oficial **Lola en la 3000**. «Me llaman cada día pero no puedo hacer nada porque todavía no tengo una respuesta positiva de ningún patrocinador», explica abatido el piloto catalán que añade: «El problema es que ya se está haciendo muy tarde, a estas alturas tendría que estar entrenando y lo que no quiero es repetir una temporada como la del pasado año, con pocos medios, sin entrenar, empezando tarde...», y sentencia con decisión: «No voy a esperar mucho más».

Por su parte, su hermano menor, **Marc**, no pudo estar en la primera carrera de la Fórmula 3 Inglesa, ya que le acaban de entregar el coche, y debutará el próximo día 10 de abril en **Donington**. Mientras tanto, para hacer manos, está entrenando con uno de la categoría B «con muy buenos resultados», aña-



de su hermano Jordi que, para matar el gusanillo, tomó parte en un cursillo de motos organizado por **TAC en Calafat**.

VIEJOS LEONES

LA efectividad de los ZX, su costo y, sobre todo, los premios han hecho que la nueva **Copa de Citroën** se perfila como un éxito. De momento ya se han entregado una veintena de coches y se espera que haya al menos veinticinco en la parrilla de salida de la primera carrera, para llegar a la treintena en las siguientes pruebas. Viejos conocidos de los circuitos españoles

como los hermanos Mora, García Galiano, López de la Cámara, Rastrollo, Morback, Llobel, Aráez, Medina y Llovera compartirán pista con el pequeño Juncadella, el francés Bruno Miot y un piloto de nivel que alineará el preparador galo SDA si no logra que sea **Alain Ferte**, comprometido con el equipo Teo Martín para el CET, quien conduzca su coche.



OBJETIVO: PARIS-DAKAR

RAYCAR Sport, con amplia experiencia en el mundo de la competición en España, ha organizado su propio equipo de competición, que afrontará el Campeonato de España de Todo Terreno con el objetivo final de preparar su participación en el próximo **París-Dakar**. El equipo, bajo la

dirección técnica de **Pablo Benito**, cuenta con un Range Rover V8 con el que José María Ginés intentará ganar la categoría T1 Marathon. Además del Campeonato de España, el proyecto contempla algunas pruebas del **Mundial** que serían la Baja Portugal, la Baja Italia y, por supuesto, la Baja España.



BENITEZ SIGUE LIDER



EXCELENTE fue la actuación española en la segunda prueba del **Europeo de Trial** que se celebró en Francia. En esta carrera José Antonio Benítez, ganador de la primera prueba que tuvo lugar en El Escorial, logró una segunda plaza, que lo mantiene en cabeza del europeo con 37 puntos, con dos puntos de ventaja sobre Graham Jarvis, que fue el vencedor en Francia. La brillante actuación de **Benítez**, con Beta, estuvo jalada por la cuarta plaza de Josep Ribera, Gas Gas, que se coloca tercero del Europeo con 30 puntos, y la actuación de otros tres pilotos españoles que también puntuaron. El equipo Nacional **R.F.M.E.-Fortuna**, integrado por Jordi Picola y Gabriel Reyes, en su primer año de competición internacional, está demostrando también un nivel ascendente y **Picola** se mantiene en el quinto puesto de la clasificación provisional con 19 puntos después de una destacada actuación en El Escorial.

♦ MONTMELO CAMBIA DE PRESIDENTE

El secretario general de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, Joan Ignasi Puigdollers, es el nuevo presidente del Circuito de Cataluña, que tiene como Vicepresidentes a Sebastià Salvadó, presidente del RACC, y Josep Lluís Vilaseca, secretario general del Deporte de la Generalitat. En la estructura de funcionamiento del circuito no hay modificaciones, siendo el RACC la entidad responsable de los acontecimientos deportivos y manteniendo la dirección general Albert Aguiló.

♦ APRENDER A EDAD TEMPRANA

Victor Manuel Carrasco es un joven de doce años, recién cumplidos, que se prepara para correr en motos. Como base de esta preparación ha realizado junto a su padre, y con una Honda NSR 50 RK Criterion,



uno de los cursos de la escuela TAC en los que aprendió mucho y rodó rápido, superando a muchos de los mayores. El siguiente más joven tenía 13 años. Su intención es correr el Criterion y estar lo más arriba posible en cada carrera. Victor Manuel ya tiene a sus espaldas una buena experiencia pilotando Pocket-Bikes, pero no quiere estancarse y por ello a decidido prepararse concienzudamente de cara al Criterion.

♦ AUSTRALIA SAFARI

La anulación del París-Pekín ha permitido al Australia Safari ser puntuable para la Copa del Mundo de Ralide, tanto para pilotos como para constructores. La carrera se celebrará del 13 al 21 de agosto.

♦ CITROËN AL ATLAS

El equipo francés Citroën también estará en la segunda prueba puntuable de la Copa del Mundo de Ralide, el Rallye del Atlas, del 20 al 25 de mayo, que comenzará en Béliers y finalizará en Marrakech. Por su parte, Mitsubishi tiene pocas posibilidades de tener su nuevo coche listo, por lo que Shinzuka podría utilizar el «Evolution» con el que corrió el París-Dakar.



♦ MOTOCROSS EN TRILLO

La cuarta prueba del Campeonato de España de Motocross en su categoría de 125 centímetros cúbicos tuvo un dominador incontestable en ambas mangas, el piloto de Honda Josep Alonso. Por su parte, el hasta el momento líder de la clasificación, Hernández, tuvo problemas que le impidieron pasar del cuarto puesto definitivo.

♦ EL TOLEDO MAS VELOZ

El Seat Toledo que participa en el Campeonato de Superturismo Francés ha recibido una mejor preparación y, en manos de Jean-Denis Delétraz en el circuito de Nogaro, ha rodado 2,5 segundos más rápido que sus tiempos en el 93.



YA RUEDAN LOS MONDEO

DURANTE la pasada semana, el equipo Ford estuvo en el circuito del Jarama poniendo a punto sus **Ford Mondeo** para el Campeonato de España de Turismos. **Jesús Pareja** y **Carlos Palau** se mostraron muy satisfechos con el rendimiento del coche, atendido en todo momento por Meycom y por un ingeniero de Ford. El Ford Mondeo demostró en la pista su potencial, a pesar de estar en fase de puesta a punto, sobre todo de cambio de marchas. La electrónica

tiene una importancia vital en el coche, lo que, a decir de Jesús Pareja, facilita, en buena medida las cosas por la cantidad de datos que aporta al piloto. Sin duda alguna, los Mondeo serán los coches a batir en el campeonato de este año que comienza el próximo día **17 de abril**, precisamente en el circuito del Jarama. Hablando de Ford, parece totalmente confirmado que **Ricardo García Galiano** y **Rafael Barrios** pilotarán los Escort RS Cosworth del pasado año.

SANTOS EN EUROPA

EL piloto español **Manuel Santos**, que recientemente firmaba con Cepsa un contrato de patrocinio para disputar toda la temporada del Campeonato Europeo de Camiones, hizo su presentación en el circuito inglés de Brands Hatch. Santos, que el año pasado logró la tercera posición final en la Clase 1, no pudo contar con material nuevo, lo que le supuso un enorme *handicap* que al final le apartaba de la carrera, a pesar de estar clasificado, por una rotura del cigueñal de su **MAN 14423**.



Este Campeonato finalizará, como viene siendo habitual en los últimos años, con la carrera del circuito del **Jarama el próximo 2 de octubre**.



♦ BAIXO MIÑO

La primera edición del Enduro de Baixo Miño, prueba correspondiente al Campeonato de España de la especialidad, daba la victoria absoluta a Alex Llovet, que se impuso en la categoría de 250 Senior Superiores. En la categoría de 125, el británico Paul Edmondson se impuso, como era de esperar, con su Gas Gas.

♦ MITSUBISHI AL SAN REMO

La marca japonesa Mitsubishi decidió, poco antes del Rallye de Portugal, reducir su programa en el Mundial de la especialidad. Anulando además de la prueba Izaa, su participación en el Rallye Acropolis de Grecia y en el 1.000 Lagos de Finlandia, con la idea de reforzar su presencia en el Campeonato Asia-Pacífico, un certamen que comercialmente interesa mucho a Mitsubishi. Su próxima aparición en el Mundial será en el Rallye de Nueva Zelanda, donde debutarán sus nuevos Lancer Evolution 2, teniendo previsto volver a este certamen en la última carrera del año, el RAC de Inglaterra. Pero últimamente están barajando la posibilidad, siempre y cuando tengan presupuesto necesario, de acudir al Rallye San Remo. De llevarse esto a cabo, lo harían con dos coches con Kenneth Eriksson y Arnfinn Schwartz a sus mandos.

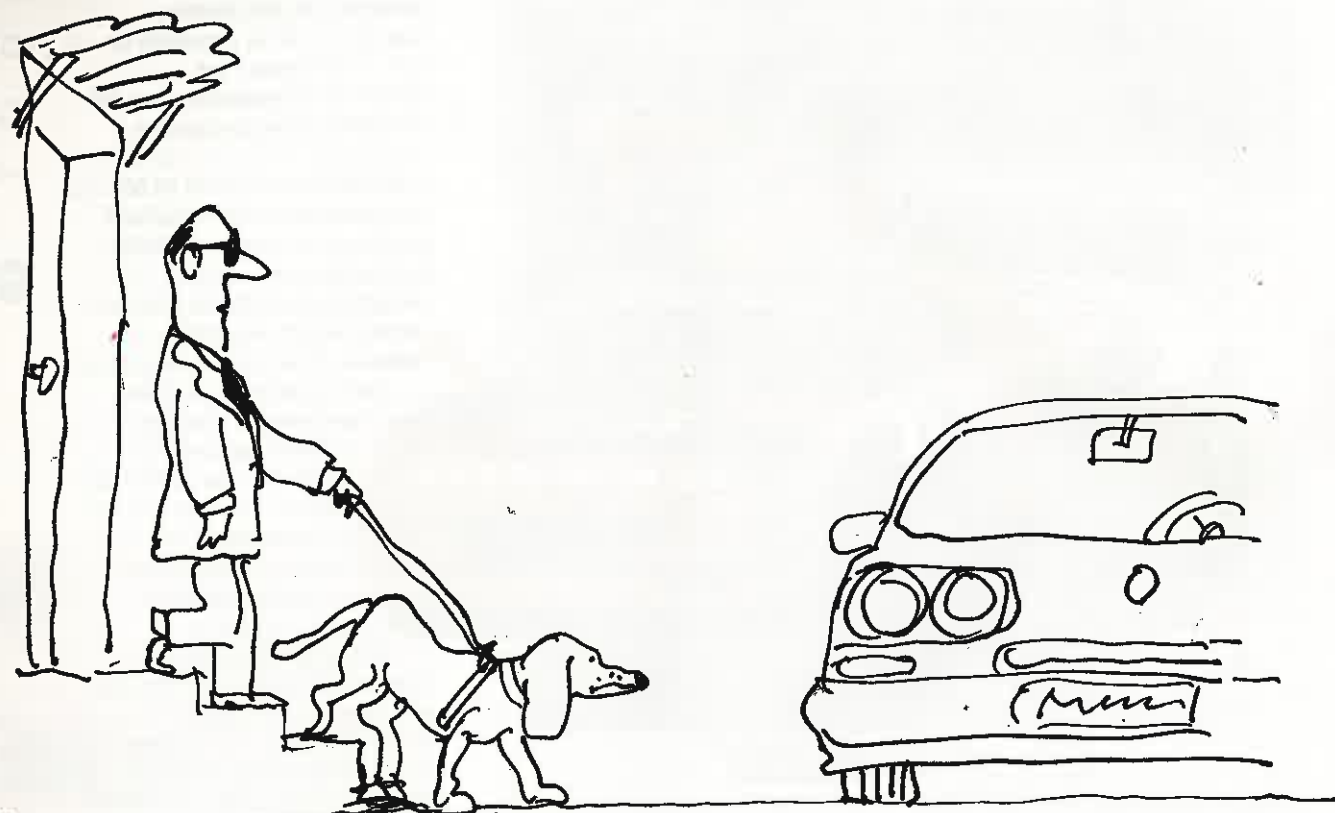


LOS GT AL JARAMA

EL próximo fin de semana se celebrará en el circuito del Jarama la segunda prueba puntuable para la **Serie Europea GT**. La expectación está asegurada por la presencia del Porsche Turbo S del equipo Larbre francés, asistido oficialmente por Porsche y conducido por **Jesús Pareja** y **Jean Pierre Jarier**, ganadores en la primera prueba celebrada en Paul Ricard. Además, el otro foco de atención estará en los Ferrari, ausentes en la prueba francesa. Un F40 del equipo italiano Stradell será conducido por Anders Oloffson, mientras que un Ferrari 348 LM será pilotado por Tomás Saldaña y el Príncipe Alfonso de Orleans bajo los colores de Repsol. **Porsche** alineará además varios Porsche RSR 3.8 conducidos por Konrad, Leconte e incluso se habla de Juan Ignacio Villaceros, y

también destaca la presencia de un **Venturi 600 LM**, que hará su debú en España de cara a las 24 Horas de Le Mans, conducido por Trollé y Michel Ferté. Aún no confirmados, se especula con la presencia de dos Lotus. La carrera comenzará a la una de la tarde del **domingo día 10** y tendrá una duración de 4 horas.





Ahora Nissan.

El mundo cambia. La gente cambia.

En Nissan sabíamos que algún día serías así.

Por eso hemos creado el

Nissan Terrano II así.

Porque te gusta combinar

la fuerza con el estilo. Porque te encanta hacer escala en la ciudad y sentirte urbano en el campo. Porque apuestas por un mundo sin fronteras. Porque sabes valorar las características de un gran turismo: 124 CV, 12 válvulas, Inyección Multipunto, dirección asistida; y disfrutar con la conducción de un autén-



AHORA

TERRANO II

Ahora tu coche para todos los terrenos desde 2.595.000* ptas.



tico todoterreno: tracción independiente, suspensión delantera independiente y trasera de muelles helicoidales. Porque estás seguro de que el lujo y el confort es algo que se lleva dentro. Porque eres así y te encanta serlo.

Por todo eso. Ahora

Terrano II.

Ven a tu Concesionario Nissan.

* P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares. Promoción válida para vehículos en stock.



Y&R

**SABER BEBER
ES SABER PARAR A TIEMPO.**

EL UNICO QUE ES UNICO

SCOTCH **J&B** WHISKY

SEMANAL

Motor 16

SEMI-NAI

12 de abril 1994 • Núm. 547 • 375 ptas.

EXTRA

150

PRUEBAS

CONSUMOS

RIVALES

PRESTACIONES

DATOS TECNICOS

PRECIOS

VIRTUDES Y DEFECTOS

