

SCHUMACHER
NO FUE
CULPABLE

SEMANAL

Motor 16

15 de noviembre 1994 • Núm. 578 • 375 ptas.

POLO

VOLKSWAGEN

PROBAMOS TODA LA GAMA



- ECONOMICOS
- ROBUSTOS
- ATRACTIVOS

**BMW SERIE 3,
LLEGA EL FAMILIAR**



LOS NUEVOS SEAT TOLEDO

¿Dónde acaban los más exigentes sistemas de seguridad y empiezan los más altos niveles de placer en conducción?



En los NUEVOS SEAT TOLEDO es difícil de apreciar. Ambos conceptos

-seguridad y confort- están perfectamente integrados. Fundidos de tal forma que es imposible saber hasta que punto se está disfrutando de uno u otro.

¿Por ejemplo? Escuche su nuevo motor 2.0 l. 16 V. La potencia en estado puro. 150 caballos para una conducción más dinámica. Más segura. Sistema antibloqueo, ABS Mark IV.



Tecnología alemana.

Todo ello protegido, blindado por los 4 costados, gracias a una robusta estructura de 6 anillos y a sus barras de protección lateral, reforzando así los puntos más próximos a los ocupantes.



TENGA LA ABSOLUTA SEGURIDAD

Una caja fuerte diseñada para proteger lo más valioso de un coche. Su interior, ahora

más amplio y confortable.



Con mayor equipamiento y ergonomía perfeccionada. Y por encima de todo, pensada para

proteger a quien viaja dentro.

Por eso los NUEVOS TOLEDO pueden incorporar además de lo más avanzado en seguridad



activa, lo último en seguridad pasiva. Doble Airbag, para conductor y pasajero.

Difícilmente encontrará un coche igual. Tenga la absoluta seguridad.

Y aprovéchese ahora de las excepcionales condiciones de financiación de FISEAT.

SEAT Si!



34 La marca italiana Lancia lanza su modelo más lujoso: el Kappa.

- 5 EDITORIAL
- 8 PUNTO DE MIRA
- 12 A FONDO
 - Gama Volkswagen Polo. El modelo más pequeño del fabricante alemán llega al mercado. Sus armas para alcanzar el éxito son la robustez y el diseño.

- 24 LO ULTIMO
 - Nuevo BMW Serie 3 Touring. El familiar del modelo más pequeño de BMW ya es una realidad.

- 26 AL VOLANTE
 - Skoda Felicia. Cuando se cumple el primer centenario de la marca checa, lanza un nuevo modelo con tecnología Volkswagen, el Felicia.

- 34 Lancia Kappa. El modelo más lujoso de Lancia.

- 40 Renault Twingo Easy. El coche más pequeño del fabricante francés se ofrece ahora con un cómodo embrague sin pedal.

- 44 REPORTAJE
 - Grandes Premios de Perpiñán. En la ciudad del Rosellón se han conmemorado cuatro carreras posteriores a la Segunda Guerra.

- 51 PRECIOS

- 80 CUENTENOS SU CASO

- 82 MOTOS
 - Chaleco protector. Un chaleco que evita lesiones de columna.

- 86 DEPORTE
 - A todo gas.

- 92 CET en el Jarama. Tarquini venció en Madrid.

- 96 Rallye de Cataluña. Oriol Gómez dio una lección.

- 102 G.P. de Japón de F-1. Victoria de Hill sobre Schumacher.

- 106 JUAN BALLESTA



46 El Rallye de Cataluña para Oriol.



102 Victoria de Damon Hill.



26 El Skoda Felicia representa la celebración del centenario de la marca checa.



92 Campeonato Español de Turismos en el Jarama: Tarquini no dio opción.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 500 euros.

Por fin has descubierto lo que quieres ser cuando seas mayor.
¿Y ahora qué?



AHORA
Tú.

AHORA Primera.

Ya sabes que te gustará vivir sin renunciar a nada, sobre todo sin renunciar a ser tú mismo. Que en tu vida convivi-



Garantía total
3 años
o 100.000 km
y 5 años
anticorrosión.

rán la pasión y la cordura y que en tu coche deberán coincidir potencia, seguridad y confort. Por eso hemos creado el Nissan

Primera con 2000 cc, 16 V, ABS, zonas de absorción de choque, barras de protección laterales, aire acondicionado, asientos multifuncionales... Y también dispones de una versión diesel. Por eso hemos decidido



ofrecerte un "Primera desde 1.987.000 ptas.*" Con 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera en todos los modelos. En definitiva hemos hecho un coche a tu medida. Porque hay un momento en que empiezas a mirarte las cosas de otra manera. Y entonces descubres lo que quieres ser cuando seas mayor: ser exactamente como eres. Y además recuerda que el Gobierno te ofrece un descuento de 80.000 ptas. por tu vehículo de más de 7 años.



AHORA
Nissan

*P.V.P. recomendado (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente Consejero Delegado
José-Ventura Olaguibel del Olmo

Director:
Angel Carchenilla

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 Beneit (Información) Víctor Picione (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 Cañizal, 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. **Secretaria 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 Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **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^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. Bilbao.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** SGEL. Avda. Valdelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). **Teléfono:** 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1993. Depósito Legal: M.30.247.1993. Difusión controlada por OJD.

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

E D I T O R I A L

Pongamos que hablo de Madrid

NADIE parece encontrar la fórmula mágica. O al menos una medianamente razonable que pueda mentalizar y educar a los madrileños para enfrentarse al caos circulatorio. En esta villa en la que cada uno quiere ir a su aire y donde todos somos bastante anárquicos de testa, contamos además con unos políticos que no se ponen de acuerdo ni colaboran entre sí, ayudando de esta forma a que continúe esta ceremonia de la confusión.

Pongamos, por ejemplo, a nuestro enojado alcalde, José María Álvarez del Manzano, y sus últimas declaraciones contra el titular del Ministerio de Obras Públicas, José Borrell, que han servido para ponernos al corriente de que las obras de ampliación que realiza el MOPT en la carretera de la Coruña (N-VI) no significarán un gran beneficio para el tráfico. Para el primer mandatario del Ayunta-

miento de Madrid, su concepción no es acertada desde el primer momento. Y denuncia además que el ministro tiene paralizada la ciudad con unas obras que resultan eternas y en las que se ha empeñado en construir un carril BUS/VAO (Vehículos de alta ocupación), que será poco útil y que perjudicará a todo el mundo.

Por supuesto, tal y como usted imagina, este ataque, que por otra parte se puede considerar un poco tardío, es la contestación a otras declaraciones del titular de Obras Públicas en las que ponía en duda la salubridad de la planta de reciclaje en construcción de Valdemingómez. Obsérvese que en ningún caso se ha pensado en los ciudadanos y que ahora, cuando está cerca la terminación de ambas obras,

es cuando surge la polémica entre sus máximos responsables.

Pero volvamos a lo nuestro, a las obras de la Nacional VI y su polémico doble carril BUS/VAO central, reversible y de una sola dirección, que servirá de vía rápida a los autobuses de transporte público y los coches de alta ocupación y estará separado del resto de la circulación por muros de hormigón. Además contará con la particularidad de que los vehículos que circulen por él no podrán efectuar ninguna parada. Por eso sorprende que a estas alturas las únicas noticias que nos llegan son estas batallas políticas y nadie nos haya ofrecido ninguna explicación al respecto. Y más si tenemos en cuenta que, de ser eficaz, se podría aplicar en otros puntos de la red nacional de carreteras.

De esta forma, siguen en el aire preguntas como cuántas personas de-


berán ir dentro de un vehículo para considerarlo de alta ocupación, o cómo se va a organizar el dispositivo de control según si la afluencia de tráfico es más densa en una u otra dirección, con la puesta en marcha de accesos diferentes. Y también sería bueno saber cuando se produzca en esta vía una avería o un accidente las mejores soluciones a aplicar.


No estaría mal que éstas y otras cuestiones formaran parte de una serie de programas informativos, a través de nuestras televisiones públicas o autonómicas, que tanto dinero nos cuestan. Urgen más explicaciones y menos peleas, sobre todo cuando la teórica inauguración esta prevista para finales de año.

No estaría mal que cuestiones como el carril Bus/VAO formaran parte de una serie de programas informativos en las televisiones públicas.

ANGEL CARCHENILLA

SEMAFOROS

 **Sólo 44 coches de la Policía patrullan en Madrid, una ciudad de más de cuatro millones de habitantes y donde cada día hay más de 1.000 delitos. El Ministerio de Justicia e Interior, sin embargo, mantiene un dispositivo de vigilancia para el Tráfico sofisticado, caro y escasamente eficaz. Lo correcto es que la vigilancia afecte a todos los estamentos, pero si no hay dinero para todo, conviene tener presente que los conductores no son ningún tipo de delincuentes.**

 **No siempre se tiene la oportunidad de organizar una prueba deportiva de carácter benéfico. O para ser más precisos, destinar el importe de las inscripciones a fines sociales. Es el caso de los organizadores de la Volta Motociclista a Catalunya, la prueba de rallyes más veterana de España, que celebra nada menos que su sexagésimo cuarta edición. Las inscripciones de esta competición de regularidad se van a destinar a ayudar a los damnificados por las recientes inundaciones ocurridas en la provincia de Tarragona.**

MAS COREANOS EN ESPAÑA

Nace Daewoo Motor Iberia

EL pasado día 4 la firma de Corea del Sur, Daewoo Motor Co. anunciaba oficialmente su incorporación al mercado español mediante la constitución de una filial propia, que comercializará, a partir de febrero de 1995, su gama de productos automovilísticos. La empresa Daewoo Motor Iberia tiene su sede en Madrid y a su cabeza, a título de presidente, se ha puesto a Alfred Waschl, viejo conocido en el sector del automóvil español al haber sido, anteriormente, director general de Porsche España, S.A. Junto a él, Julio San Román será director comercial, Fernando Cancela director de postventa y Cristina Medianu directora de marketing. El conjunto de la empresa



contará con un total de 125 empleados en los distintos departamentos.

Daewoo Motor Iberia es una filial al cien por cien de Daewoo Corporation, al igual que las filiales creadas al efecto en Alemania, Gran Bretaña, Francia, Austria, Benelux e Italia, que iniciarán sus actividades al mismo tiempo que la filial española. En Suiza y en los países escandinavos la aparición de Daewoo se producirá algo más tarde.

Según palabras de Alfred Waschl, para Daewoo Motor Co. España tiene una gran importancia estratégica, tanto por su potencial de negocio como por su localización geográfica. La creación de la filial española va a suponer una inversión de 10.000 millones de pesetas en tres años (6.000 en el año 95), que se dirigirán a crear una completa estructura en cuanto a marketing, logística, edificios e informática. Al respecto, además de la sede central, se creará un almacén de recambios en Azuqueca de Henares y un Centro de Formación en Alcobendas. En cuanto a la red de postventa, cubrirá la totalidad del territo-

rio nacional a base de concesionarios compartidos con otras marcas salvo en Madrid y Barcelona, que serán exclusivos de Daewoo. En cuanto a producto, en febrero se venderán dos modelos, uno de la gama media en 6 versiones y con carrocerías de 3, 4 y 5 puertas, y otro de la gama alta con una carrocería de 3 volúmenes y 4 puertas en 3 versiones diferentes. El primero, de nombre Cielo en la actualidad, tendrá distinto nombre, en cuanto al segundo, de nombre Espero, se llamará definitivamente Eranos. La pretensión de Daewoo Motor Iberia es alcanzar el 1 por ciento del mercado antes de 1997. En cuanto a previsión de ventas para su primer año de funcionamiento en el mercado, se estima en unas 4.000 unidades.

Daewoo Corporation es una empresa de crecimiento imparable y sus actividades son múltiples. En el sector del automóvil ha estado ligada a General Motors hasta 1992, que empezaron a caminar solos y a desarrollar sus propios productos. Su meta es alcanzar una producción de dos millones de vehículos antes del año 2.000.



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

UN REFRESCANTE CHAPARRON siempre es bienvenido por la gente que hace el carbón que se utiliza para suavizar el sabor de Jack Daniel's. El proceso de quemar la madera de arce es un trabajo muy sofocante, pero el carbón vegetal que resulta, bien vale la pena. El carbón se introduce en cubas tan altas como una habitación. Después, nuestro whiskey se filtra a través de la cuba, gota a gota. La suavidad que este método proporciona a Jack Daniel's compensa por todo el calor que se pasa, llueva o no llueva.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

LA I.T.V. MAS COMODA

A partir de ahora, los madrileños podrán pasar la Inspección Técnica de Vehículos con mayor facilidad y sin necesidad de desplazamientos. Un equipo de profesionales, con más de diez años de experiencia en el sector del automóvil, dedica su empresa -G.I.T.V., S.L.- a presentar los vehículos ante la obligatoria I.T.V. Con una sola llamada telefónica recogen el vehículo en el lugar indicado por el cliente, efectúan una pre-ITV en sus instalaciones, presentan el vehículo ante la Inspección Técnica y lo devuelven al cliente. El importe total de este servicio, incluidas las tasas de la I.T.V. y el IVA correspondiente, es de 10.000 pesetas. Más información en el teléfono: 560 33 61.

VOLKSWAGEN, LIDER EN PROTECCION MEDIOAMBIENTAL

En un futuro cercano todos los modelos de Volkswagen serán sometidos a un pintado final por electrolisis sin contenido en plomo. El cambio a este proceso ecológico se está llevando a cabo actualmente en todas las factorías de Volkswagen, y estará completado para final de este año. Con esta innovación, Volkswagen refuerza la posición de innovación y liderazgo que ostenta, a nivel mundial, en la protección al medio ambiente.



NOVEDADES SUZUKI

Vitara de vía ancha

DENTRO de las novedades que ha provocado en Suzuki la reactivación del sector, destaca la nueva versión del Vitara 16 válvulas. La diferencia consiste en la adopción de unas vías de rueda más anchas, pasando a unas medidas de neumático de P 255/60 R15 en lugar del tamaño standard de 195 R15. Además, la nueva versión incorpora otras novedades, como son la nueva tapicería, asientos delanteros con anclaje de cinturón incorporado y traseros abatibles, llantas de aleación y aletines plásticos en la carrocería. Con el nivel de equipamiento superior JLX, su comercialización es inmediata y está disponible con techo de lona -2.226.000 pesetas-, techo rígido desmontable -2.325.000 pesetas- y te-

cho metálico -2.265.000 pesetas. Por otro lado, Santana Motor ha iniciado la exportación de los vehículos fabricados en su factoría de Linares a Argentina. Un primer pedido de 200 unidades será entregada durante los dos próximos meses. La compañía espera exportar unas 500 unidades el año que viene y ya estudia abrir mercado en Brasil, aparte de consolidar su presencia en Bolivia y en el Caribe.

La normalización de la planta de Linares ha supuesto aumentar en octubre la producción un 39 por ciento con respecto al mes de julio, con un resultado de 2.350 unidades. En la situación actual de la empresa, la demanda supera a la oferta de Santana Motor.

DEL 23 AL 24 DE NOVIEMBRE

El futuro del sector de la automoción

BAJO el lema ¿Cómo abordar la recuperación? y organizado por la Universidad de Navarra, se va a celebrar el IX Encuentro de Empresarios de la Automoción. Desde

que se iniciaron estos encuentros, en 1986, el sector de la automoción ha vivido un ciclo completo: depresión, crecimiento, depresión, inicio de recuperación. Los problemas sufridos por muchas empresas del sector ponen de manifiesto que quizás no aprovecharon los momentos buenos para preparar el inevitable cambio de ciclo propio de todo sector maduro.

Todas las sesiones del plan de trabajo incluyen coloquio y traducción simultánea inglés/castellano. El director de estas jornadas es Pedro Nuevo, profesor del IESE, y el director honorario Juan Llorens, presidente del Comité Ejecutivo de Seat.



MAS SEGURIDAD

Novedades del Saab 900 para el año 95

DE cara al próximo año, Saab ha realizado una serie de variaciones en uno de sus modelos estrella: el Saab 900. Las principales novedades son: ejes de compensación dobles para el motor 2.0i; transmisión automática ahora disponible en el 2.0i; Saab Sensonic (avanzado sistema de control de embrague), ahora en producción; detalles interiores revisados; nuevas características de seguridad y antirrobo, incluyendo alarma para rotura de cristales; nuevos colores de pintura y tapicería y gama de accesorios aumentada, que incluye desde un spoiler delantero, spoiler trasero y llantas de aleación de siete radios de 6x15 pulgadas hasta faldones traseros,



panel de instrumentos en madera de nogal, palanca de cambios de madera y un deflector de viento para el techo solar. Para el Saab 900 Cabrio también se incluye un deflector de viento.

TRAS DIEZ AÑOS DE DISTRIBUCION

Lada Ibérica renuncia

TRAS diez años de efectiva y fructífera actividad como distribuidores para España de la marca de vehículos Lada fabricados en Rusia, Lada Ibérica, S.A., debido a graves y reiterados incumplimientos contractuales de la fábrica, ha decidido denunciar el contrato de Distribución Exclusiva que le unía al fabricante ruso AVTOVAZ INC., y de esta forma no continuará con la distribución exclusiva de los vehículos Lada y Niva en todo el territorio español.

Esta decisión se toma a fin de salvaguardar el buen nombre que Lada Ibérica, S.A. tiene dentro del sector de la distribución de automóviles.



De buena fuente

La Amnistía francesa y los accidentes de tráfico

Cada siete años, en Francia se concede una amnistía. Es una vieja tradición, la de amnistiar de pequeños delitos y faltas administrativas, con motivo de las elecciones presidenciales. Por eso, cuando se habla de los carnés por puntos y se compara con Francia, no se tiene en cuenta que, cada siete años, se ponen todos a cerc. Pues bien, la cercanía de las elecciones está produciendo una preocupante relajación en los hábitos de los ciudadanos galos. Hasta tal punto que el Gobierno estudia la posibilidad de no conceder la tradicional amnistía.

Europa se «dieseliza»

Antes del año 2000 un tercio de los coches vendidos en Europa utilizarán motores diesel. Esta es la conclusión a la que han llegado un grupo de expertos europeos reunidos en Lausanne para hacer prospectiva de la década que viene. Y debe ser cierto cuando Nissan ha pedido a varios constructores europeos condiciones para el suministro de motores diesel; algo en lo que los japoneses no son expertos todavía, como se demuestra el que Honda recurre a motores Peugeot, Toyota a VM y Mazda a Ford.

Volvo se acerca a Mitsubishi

Aunque ambas compañías mantenían acuerdos desde hace años, ahora los intensifican. Tras la ruptura con Renault, los suecos quieren ampliar su capacidad de producción. Para ello, con la ayuda financiera de los japoneses, quieren aumentar la capacidad de producción de la fábrica de Holanda (la antigua Daf) de los actuales 200.000 coches a 300.000 para 1998.

También Opel apuesta por la Inyección Directa

El éxito de los motores diesel TDi de Audi y Volkswagen ha animado a Opel a desarrollar un motor parecido. Si se cumplen la previsiones, el nuevo motor 1.800 TDi deberá equipar al nuevo Astra II de 1997/98, con una potencia de 115 caballos en la versión turboalimentada y 90 caballos en la atmosférica.

Clinic test para el Peugeot 405

En estos días se están celebrando en París los últimos Clinic del Peugeot 405. Prueba de que el mercado español interesa es que cien ciudadanos de todas las regiones de España han sido invitados a expresar su opinión sobre el nuevo y secreto modelo.

MUSICA SOBRE RUEDAS

INCOMBUSTIBLE, y aquí vendría bien el chiste de conservado en alcohol, Joe Cocker se niega a retirarse no ya del mundo de la canción, sino del primer plano en que viven los que se mantienen en el éxito. «**Have a little faith**» (Capitol 29792 2) es una nueva entrega en una de las más largas, sinuosas y a la vez provechosas carreras en el mundo del rock. Es uno de los supervivientes de Woodstock y ha superado el cuarto de siglo en los escenarios. Espigando entre grandes canciones no demasiado conocidas de autores de prestigio, se ha montado un álbum sin desperdicio en el que destaca la célebre «**Summer in the city**» de los Lovin' Spoonful. Las demás pueden ser menos conocidas, pero en nada desmerecen ante ella. Resultado: uno de los mejores álbumes de Joe Cocker en la última década.

Shawn Colvin, nueva en esta plaza, firma su álbum como «**Cover girl**» (Sony 477240 2). Y da a su título un doble sentido: «Chica de portada», que por su aspecto físico parece apropiado, y «chica de versiones», porque su disco está montado sobre canciones ajenas y, como en el caso de Cocker que acabamos de citar, no demasiado conocidas. Eso sí, exceptuando un tema de Police y otro de Dylan. Resulta curioso escuchar a una artista con vocación y maneras de cantautora interpretar el «**Every little thing he does is magic**» que Sting escribió para su trío. Entre los dos álbumes que llevamos presentados, se puede montar un buen recorrido automovilístico de kilometraje medio inten-

tando adivinar por qué nos suenan todos los temas si apenas conocemos ninguno.

Estamos viviendo un cierto empacho Perales, porque han aparecido en el mercado dos álbumes dobles del artista conquense, y los dos recogen sus grandes éxitos. El primero, en orden de grabación, es «**Mis grandes éxitos**» (Hispavox 8 30554 2) que en sus 26 canciones reúne la mejor etapa de Perales en sus versiones originales. Desde «**Celos de mi guitarra**» del 74 o «**¿Y cómo es él?**» del 82 hasta llegar al 85, año en que cambió de sello discográfico. Es un disco en el que se puede seguir la evolución de un artista que empezó haciendo canciones a su terruño, como aquellas «**Cosas de Doña Asunción**» hasta llegar a todos los países de habla hispana con sus personales canciones de amor.

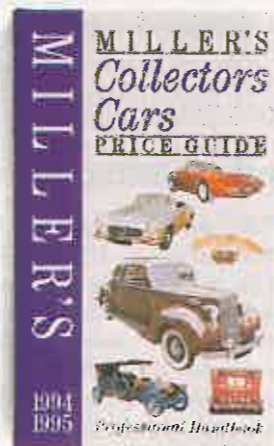
El segundo disco doble, de título muy similar, es «**Mis 30 mejores canciones**» y consiste en nuevas grabaciones, que ha hecho con el sello Sony, de las canciones que había grabado en su compañía anterior. Con el añadido de los temas editados en los últimos diez años para su actual editora. En las antiguas, que mucha gente preferirá en su versión original, que es como las conocieron, ha añadido orquestaciones más grandiosas, con mucha cuerda londinense. El resultado queda a gusto de cada aficionado. Si el segundo álbum es más completo, porque abarca una década más, el primero es más puro, porque así inventó los temas José Luis Perales. Ponga alguno de ellos en su coche, sobre todo si su viaje atraviesa Cuenca o La Mancha. Es el peaje que debemos pagar a un honrado e inspirado cantautor de la tierra.

JOSÉ RAMON PARDO



LA GUIA INFALIBLE

No hay otra guía mejor. Se trata de la «**Miller's Collectors Cars Price Guide 1994-1995**», editada por Reed Intern. Books Ltd. Es la biblia del coleccionista y aficionado a los coches clásicos. En ella encontrará más de 4.000 ilustraciones pertenecientes a coches clásicos de todas las épocas, con sus fichas correspondientes, comentarios y precios en el mercado y en las últimas subastas. Esta obra incluye también motos y accesorios del mundo del automóvil. Esta edición 94/95 anula las anteriores. Lo puede encontrar en LibroMotor de Barcelona (93) 415 46 38 o Madrid (91) 373 78 13. También en la misma librería podrán adquirir «**Lancia, le livre**» que, tal



como su nombre indica, realiza un repaso completo de la marca italiana. Esta escrito por W.O. Weernink y A. Cimarosti y publicado por la editorial EPA, lo que hace que su lengua sea el francés. Es una obra muy completa y detallada con fichas técnicas, resultados... Su precio es de 13.800 pesetas.



Baterías SR de Bosch: Lo inteligente es reservarse la energía.



Las nuevas Baterías SR de Bosch responden a un concepto muy diferente al de las existentes hasta ahora en el mercado. De él, nace una nueva generación de baterías, fruto de una tecnología punta, que las dota de la máxima energía durante toda su vida útil. Una tapa herméticamente sellada que las convierte en "Sin Mantenimiento Total". Una aleación de plomo-calcio que reduce al mínimo la autodescarga y el consumo de agua. Y una eficaz Reserva de Seguridad que evita sorpresas inesperadas. Instale una Batería SR de Bosch y, quédese tranquilo. Porque tratándose del coche y de usted, lo inteligente es reservarse la energía.



BOSCH

GAMA VOLKSWAGEN POLO

Volver a empezar

En estos días se ha iniciado la comercialización de los nuevos Polo. Un gama reducida, por ahora, pero que cubre todas las necesidades del conductor medio español. Tres motores dos carrocerías y cuatro niveles de equipamiento dan lugar a las 14 versiones recién puestas a la venta.

EN este primer acercamiento a la gama contamos con los tres motores que inicialmente se utilizan en la nueva gama. A lo largo del próximo año, la gama se enriquecerá con un motor diesel atmosférico de 1,9 litros y 64 caballos. Es el mismo motor que se ha venido utilizando en el Golf con reconocidas cualidades de fiabilidad y economía. Todavía está sin determinar cuándo aparecerá el ♦♦♦



Volkswagen Polo 45 Fox

VIRTUDES	DEFECTOS
Economía de funcionamiento	Rueda de repuesto de emergencia
Conjunto robusto y fiable	Motor ruidoso
Posición de conducción	Balaceo en curvas

PRECIO: 1.289.000 PTAS.

Volkswagen Polo 55

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento seguro	Rueda de repuesto de emergencia
Acabado de calidad	A/A ni en opción
Posición de conducción	Acceso a plazas posteriores

PRECIO: 1.551.000 PTAS.

Volkswagen Polo 75

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento seguro	Rueda repuesto de emergencia
Motor brillante	Acceso a plazas posteriores
Posición de conducción	Equipamiento más bien escaso

PRECIO: 1.595.000 PTAS.

Motor 16
Prueba

motor 1.6 con culata de 16 válvulas y 100 caballos de potencia.

No hay grandes novedades en lo que a los tres motores de gasolina se refiere, ya que se trata de motores ya conocidos del grupo Volkswagen convenientemente puestos al día. La gama se inicia con el 45, un coche de talante claramente económico. El motor tiene una buena voluntad para trabajar a bajo régimen, lo cual se ve complementado por unos desarrollos de cambio muy racionales que permiten utilizar las marchas largas con mucha frecuencia, incluso en la



Uno de los aspectos más brillantes del último Volkswagen es su excelente comportamiento en toda situación. El Polo negocia las curvas con una gran neutralidad y su conductor se siente muy seguro, tanto por la nobleza de sus reacciones, como por la solidez que emana del conjunto.



mite la utilización de un amplio abanico de gasolinas, incluyendo las de bajo octanaje que todavía no se comercializan en nuestro país. En el escape nos encontramos con un catalizador calefactado que reduce sensiblemente las emisiones contaminantes en los primeros minutos de funcionamiento. Todos los Polo cumplen las normativas anticontaminación que van a entrar en vigor a lo largo de los próximos años. Estos dos motores también se muestran muy elásticos. Las relaciones se han alargado de acuerdo con el incremento de las prestaciones del motor. De estos tres motores, el que mejor equilibrio muestra es el 55. A priori, parece que 55 caballos son pocos, pero lo cierto es que resultan más que suficientes para circular con soltura, tanto en tráfico urbano como para acometer largos viajes. A media carga, el Polo 55 mantiene sin problemas velocidades crucero por encima de la legalidad vigente. ♦♦♦



Los asientos son de tipo alemán, es decir, de mullido firme y con una buena sujeción. En las versiones más económicas, el asiento posterior no se puede partir y hay que pagar para poder disponer del mismo, así como de los reposacabezas de los asientos traseros.

El maletero del Polo es más capaz de lo que parece. El cuentakilómetros es digital.

más congestionada de las ciudades. Por su parte, los motores 1.3 y 1.6 destacan por disponer de una gestión electrónica que controla la inyección y el encendido. La compresión se ha incrementado hasta alcanzar una relación de 10 a 1. La gestión electrónica y la incorporación de un detector de picado per-





El salpicadero es sencillo, pero muy funcional. La instrumentación es suficiente para un coche de carácter utilitario como éste. Aunque las unidades probadas no lo montaban, el airbag se ofrece como opción tanto para conductor como para acompañante.



El 45 tiene un carácter urbano mucho más marcado. En carretera se defiende bien, pero, lógicamente, acusa la carga y los repechos. El más potente de los tres, el 75, tiene una alegría de funcionamiento que invita a apurar las marchas. Las prestaciones obtenidas son una clara muestra de lo que puede dar de sí este coche. Así mismo, las cifras de consumo son muy razonables. Tal y como viene siendo habitual en los coches modernos, Volkswagen ha reducido al máximo las operaciones de mantenimiento. Así pues un avisador advierte

La gama de motores es ya conocida de otros modelos del grupo Volkswagen, pero han sido modernizados y adaptados al nuevo modelo.



de la necesidad de realizar una revisión. Como detalle basta decir que los cambios de bujías se establecen cada 60.000 kilómetros.

El resto de la mecánica no tiene sorpresas, ya que son elementos habituales en el resto de los modelos del grupo alemán. La suspensión delantera es de tipo MacPherson, mientras que detrás es un eje torsional. En las versiones 55 y 75 el eje delantero cuenta con una estabilizadora, mientras que el 45 no la tiene.

Destaca en el nuevo Polo la tremenda rigidez de su estructura. Esto ♦♦♦

Nueva Gama Lancia Dedra 95. La seguridad.



Grupo Barro - Testa

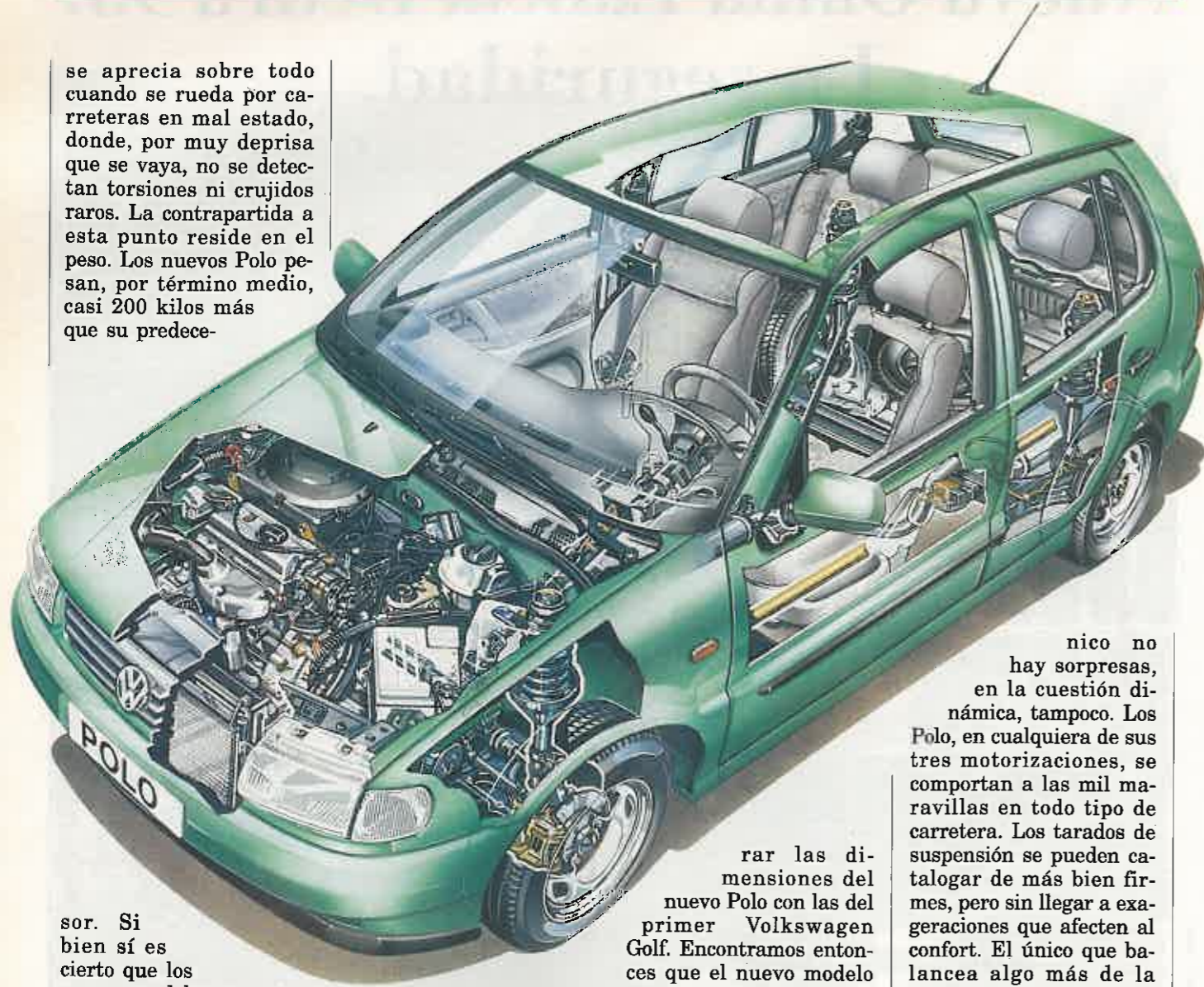
Nuevo Lancia Dedra desde 2.231.000 ptas.

El nuevo Lancia Dedra ha sido diseñado para poder satisfacer a los más exigentes. Envuelto por una línea elegante y aerodinámica, y una seguridad tanto activa como pasiva irreprochable. **Seguridad:** Air bag, ABS, volante con sistema de absorción de impactos, sistema de protección de incendios (FPS). **Confort:** Asientos tapizados en Alcantara®, climatizador, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado. **Prestaciones:** Arboles contrarrotantes, 16 válvulas, 139 CV DIN, velocidad máxima 210 km/h.

Lancia Dedra: 2.0 LX 16V, 139 CV - 1.8 LS, 101 CV - 1.6 LE, 90 CV - Turbo ds LS y LE, 90 CV.

Lancia  Il Granturismo

se aprecia sobre todo cuando se rueda por carreteras en mal estado, donde, por muy deprisa que se vaya, no se detectan torsiones ni crujidos raros. La contrapartida a esta punto reside en el peso. Los nuevos Polo pesan, por término medio, casi 200 kilos más que su predece-



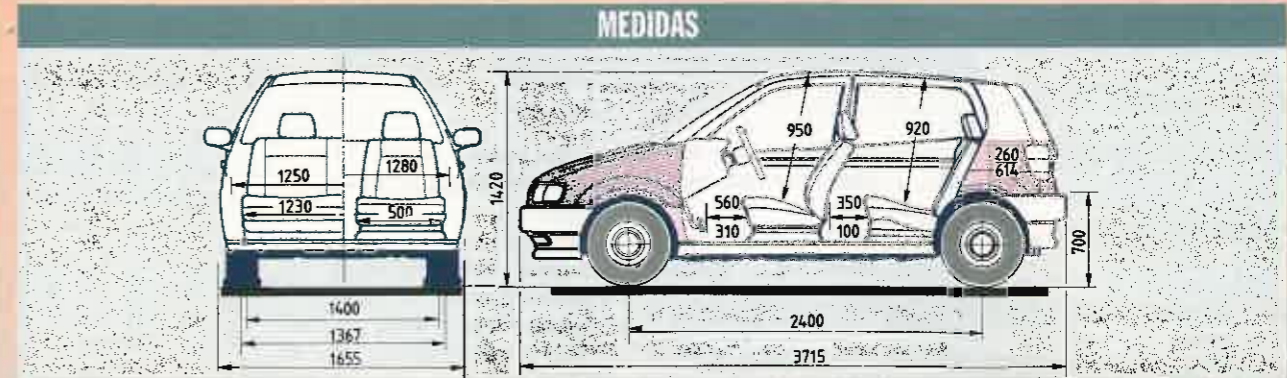
sor. Si bien sí es cierto que los nuevos modelos son más grandes, la responsabilidad de este incremento reside en la moderna estructura.

Tal y como decíamos, el nuevo Polo ha crecido moderadamente en sus di-

mensiones externas, y mucho más generosamente en su interior. La actual tendencia de todos los modelos a crecer queda bien patente al com-
 rar las dimensiones del nuevo Polo con las del primer Volkswagen Golf. Encontramos entonces que el nuevo modelo es un centímetro más largo y cuatro más ancho. En el interior también hay ventaja para el recién llegado, mientras que en peso el antiguo Golf contaba con 180 kilos menos. Si en el apartado mecá-

nico no hay sorpresas, en la cuestión dinámica, tampoco. Los Polo, en cualquiera de sus tres motorizaciones, se comportan a las mil maravillas en todo tipo de carretera. Los tarados de suspensión se pueden catalogar de más bien firmes, pero sin llegar a exageraciones que afecten al confort. El único que balancea algo más de la cuenta es el 45. Este es el único aspecto en el cual se nota la ausencia de barra estabilizadora. Los otros dos sólo pierden la horizontalidad en curvas muy cerradas. En cualquier caso son co- ◆◆◆

La gama Polo ofrece todas sus variantes en carrocería de tres y de cinco puertas. Mecánicamente no hay diferencias entre unos y otros y la excelente estructura del Polo no se resiente en la versión de cinco puertas. La ventaja primordial reside en el acceso a las plazas posteriores, que en el tres puertas exige una cierta agilidad. Las puertas posteriores facilitan enormemente esta labor, aunque puestos a pedir no hubiese estado de más algo más de espacio entre el asiento y el pilar central. El ángulo de apertura es correcto y se dispone de ventanillas dobles.



VW POLO 45

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.043 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 59,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 45 CV(33 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 7,1 mkg (70 Nm) de 2.800 a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 11,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 16,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 21,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 26,4 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo MacPherson. Trasera: Eje torsional con muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 155/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

VW POLO 55

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.296 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76,5 mm. Carrera: 70,5 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 55 CV(40 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 10,2 mkg (100 Nm) de 2.800 a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monomotronic. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,1 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo MacPherson. Trasera: Eje torsional con muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 155/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

VW POLO 75

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 c.c. Diámetro del cilindro: 76,5 mm. Carrera: 86,9 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 75CV(55 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 13,1 mkg (128 Nm) de 2.800 a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monomotronic. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo MacPherson. Trasera: Eje torsional con muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 990 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	45	55	75
CIUDAD			
A 21,1 km/h de promedio	7,9	8,5	9,3
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	6,0	5,7	6,1
En conducción rápida	8,8	8,9	9,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	7,9	7,5	7,7
A 140 km/h de crucero	8,5	8,4	8,5
CONSUMO MEDIO POND.			
Litros 100/km	7,3	7,6	8,2
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	560	545	500

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	45	55	75
Km/h	142,9	151,3	164,0
ACELERACION (seg.)			
400 m salida parada	21,5	20,6	19,0
1.000 m salida parada	40,4	38,8	35,4
De 0 a 100 km/h	20,6	18,0	13,7
Recorriendo (metros)	377	325	238
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,9	20,0	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,9	22,3	21,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	40,4	38,6	35,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,1	42,9	39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	23,0	19,1	12,0
recorriendo (metros)	659	548	338
De 80 a 120 km/h en 5ª	30,8	26,3	16,5
recorriendo (metros)	883	750	465

FRENOS

VELOCIDAD	45	55	75
A 60 Km/h:	19,2	18,6	19,0
A 100 Km/h:	56,3	51,4	55,2
A 120 Km/h:	75,8	72,6	73,6

SONORIDAD

Medidas en Db	45	55	75
Al ralentí:	50,8	49,0	48,7
A 60 Km/h:	63,5	63,2	62,6
A 90 Km/h:	73,5	68,7	67,5
A 120 Km/h:	75,2	73,2	72,4
A 140 Km/h:	75,6	75,4	73,5
A tope	77,3	77,2	78,2

COMPRADOR

Fabricante: Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Selva. Edificio Gémini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	45	55	75
Cuentavueeltas	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador de carga batería	NO	NO	NO
Ordenador de abordo	NO	NO	NO
Cierre centralizado	OP	OP	OP
Mando a dist. apert. puertas	NO	NO	NO
Elevalunas eléctricos del.	OP	OP	OP
Elevalunas eléctricos tras.	NO	NO	NO
Retrovisores reg. a distancia	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	OP	OP	SI
Asiento post. partido	OP	OP	SI
Apertura del. maletero desde el int.	NO	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO	OP
Climatizador automático	NO	NO	NO
Salida de aire plazas post.	NO	NO	NO
Techo solar	OP	OP	OP
Llantas de aleación	NO	NO	NO
Lavafaros	NO	NO	NO
Limpia luneta post.	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP	OP	OP
SEGURIDAD			
Airbag conductor	OP	OP	OP
Airbag acompañante	OP	OP	OP
Pretensor cinturones	SI	SI	SI
Asiento para niños	NO	NO	NO
Reposacabezas traseros	OP	OP	SI

OPCIONES: Paquete para 45 y 55 con dirección asistida, llantas de 5,5 x13 con neumáticos de 175/65: 100.000 ptas. Paquete para 75 con Llantas de aleación 5,5x13 y neumáticos de 175/65: 156.000 ptas. Conjunto asiento posterior partido, asientos delanteros regulables en altura y reposacabezas posteriores: 54.000 ptas. Conjunto asiento posterior partido, asientos delanteros deportivos regulables en altura y reposacabezas posteriores: 99.000 ptas. para 45 y 55 y 46.000 ptas. para 75. Techo solar: 83.000 ptas. Cierre centralizado y elevalunas eléctricos: 79.000 ptas. Doble airbag: 107.000 ptas. Airbag conductor: 60.000 ptas. Faros antiniebla, retrovisores eléctricos y térmicos y limpiaparabrisas con difusores calentables: 52.000 ptas. Frenos con ABS: 120.000 ptas. Aire acondicionado (sólo 75): 191.000 ptas. Preinstalación de radio: 27.000 ptas. Pintura metalmatizada: 50.000 ptas. Pintura negra: 29.000 ptas. Pintura rojo flash: 17.000 ptas. Paragolpes ampliado: 31.000 ptas.

ADQUISICION

POLO 45: FINANCIACION. Entrada mínima: 128.900 ptas. Plazos: 48 de 33.179 ptas. Precio final aplazado: 1.721.507 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 18,88 ptas/km. Coste financiero: 21,26 ptas/km. Coste por km. Total: 40,14 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 37.745 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 129.071 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **POLO 55: FINANCIACION.** Entrada mínima: 155.100 ptas. Plazos: 48 de 39.923 ptas. Precio final aplazado: 2.071.418 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 20,62 ptas/km. Coste financiero: 25,58 ptas/km. Coste por km. Total: 46,20 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 42.271 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 148.647 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **POLO 75: FINANCIACION.** Entrada mínima: 159.500 ptas. Plazos: 48 de 41.046 ptas. Precio final aplazado: 2.130.182 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 21,80 ptas/km. Coste financiero: 26,30 ptas/km. Coste por km. Total: 48,10 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 42.271 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 151.657 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad.

ches que dan mucha confianza, dada la progresividad de sus reacciones. La dirección es de lo mejorcito que hay en su categoría. Es asistida de serie en el 75 y opcional en los otros dos. En los que disponen de asistencia, el volante se mueve con toda facilidad sin perder ni un ápice de sensibilidad, mientras que en la dirección mecánica hay que hacer un poco de fuerza, no demasiada, a coche parado. Los frenos cumplen bien en cuanto a potencia, progresividad y estabilidad, pero el peso se deja notar y la resistencia a la fatiga se resiente. Si se abusa, sobre todo si se rueda un tanto cargado, las frenadas se prolongan.

En definitiva, en lo que a cualidades dinámicas se refiere, el Polo resulta altamente satisfactorio. El confort de marcha es razonable. El motor del 45 resulta un tanto ruidoso en cuanto se superan las 3.000 revoluciones por minuto, pero en general cualquiera de estos tres coches es apto para realizar viajes largos sin fatiga. La aireación es buena, aunque hay que forzarla con el ventilador, ya que con la velocidad propia del vehículo, por muy deprisa que se rueda, apenas entra aire.

Las nuevas dimensiones confieren al coche una capacidad muy superior a la de su predecesor. Tanto para los ocupantes, como en cuestión de maletero, las cotas interiores están en línea con las que ofrecen los rivales más directos. La posición de conducción es excelente. Las unidades probadas contaban con asientos regulables en altura, lo cual permite adoptar la mejor postura independientemente de la talla. El volante es así mismo regula-



La línea del nuevo Volkswagen Polo puede gustar o no, pero desde luego no dejará a ninguna persona indiferente al verlo.

ble, pero también hay que decir que no resulta muy útil, ya que la gran mayoría de los conductores se verán obligados a llevarlo

ca pega que hemos encontrado es que, en la versión de tres puertas, los asientos delanteros no deslizan para dejar paso a las pla-



en su posición más alta. Los asientos son firmes y, aunque al principio parecían duros, con los kilómetros se agradecen. La úni-

zas posteriores, por lo que hay que contorsionarse un tanto. Una vez allí la amplitud es suficiente tanto a lo ancho como a lo

La verticalidad del portón posterior en el más pequeño de los Volkswagen favorece aprovechar el espacio interior.



largo. Todo el conjunto rebosa robustez. Desde los interruptores, hasta los asideros de las puertas. La calidad de acabado es buena, aunque algunos plásticos tienen una apariencia un tanto barata. El nivel de equipamiento básico cubre las necesidades elementales, pero la marca ofrece un amplio abanico de posibilidades, que hay que pagar a parte, para poner el Polo a la altura de cada necesidad. Es una lástima que el aire acondicionado sólo esté disponible en la versión 75, ya que si bien el motor del 45 puede parecer un tanto escaso para arrastrar el compresor, el 55 sería perfectamente capaz. Otra cosa que no nos gusta es que, a pesar del generoso hueco que hay debajo del maletero para llevar la rueda de repuesto, los Polo disponen de una rueda de las llamadas de emergencia, con las que sólo se puede rodar a 80 kilómetros por hora hasta encontrar un taller, si es que lo hay, donde puedan repararnos la rueda.

Estos nuevos modelos llegan para competir muy directamente con unos rivales muy bien armados. Frente a los Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Ford Fiesta, por mencionar algunos, el Polo destaca por su fiabilidad y robustez. Si bien en las versiones básicas, 45 y 55, el precio es competitivo, en el 75 peca de tener un equipamiento, por lo general, menos completo que sus rivales.

En conclusión, el Polo, en particular el 55, resulta un producto muy razonable para todo aquel que busque un coche sin complicaciones.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

**EL FIN DE LA TECNOLOGIA
ES SATISFACER A LOS CONDUCTORES,
NO A LOS INGENIEROS.**

NUEVA SERIE 7 DE BMW



Ruiz Nicoli

LA TECNOLOGIA ES PARA QUIEN LA DISFRUTA.

¿Qué le es más útil?

¿Saber que para la Nueva Serie 7 hemos desarrollado una suspensión que se autorregula en 30 milisegundos o que esto es una extraordinaria contribución a la seguridad y el confort?

¿Conocer cuánto hemos invertido en electrónica o saber que la Nueva Serie 7, llegado el caso, detecta la ausencia del acompañante para que su airbag no se infle innecesariamente?

Imaginamos la respuesta.

Por eso todo a bordo sólo tiene un fin: que usted disfrute rodeado de la máxima expresión en seguridad, prestaciones y confort que hoy puede encontrar.

No demostrarle lo lejos que nuestros ingenieros han llegado.

Y eso que han llegado muy lejos.

Por ejemplo, con una sorprendente estructura, que permite más espacio para las plazas traseras sin aumentar la longitud total.

Y sin alterar básicamente la reconocida discreción de la Serie 7.

DE LA EVOLUCION EXTERIOR A LA REVOLUCION INTERIOR.

Antes de arrancar es difícil imaginar que se maneja con la suavidad y el dominio normal en automóviles de mucho menos tamaño.

La seguridad se siente por los cuatro costados, sin tener que ponerla a prueba. La potencia llega sin comprometer su sorprendente silencio, ni el consumo, en cotas mínimas de emisiones contaminantes.

Pero, para qué explicarle cómo logramos todo esto, si lo que usted quiere, sobre todo, es disfrutarlo. Cuando pruebe la Nueva Serie 7 descubrirá que habla por sí sola.

Y simplemente probándola entenderá cuál es el fin de la tecnología para BMW.

En nuestra Red de Concesionarios Oficiales todo está preparado para facilitarle al máximo la prueba de un Serie 7. En el 900-10 20 30, Servicio de Información BMW, le diremos cuál es el Concesionario BMW más cercano a su domicilio.



BMW ha elevado a sus vehículos familiares, los Touring, a la categoría de la Serie 3. Con un diseño inspirado en la berlina de cuatro puertas, estarán dotados de 4 motorizaciones.

BMW siempre ha tenido entre su oferta modelos con carrocería familiar, un tipo de vehículo que, si bien en España no tiene demasiados adeptos, es muy apreciado en otros países europeos, y sobre todo en Estados Unidos. Pues bien, los familiares de BMW, conocidos con la denominación Touring, que se han distinguido siempre por contar con un diseño atractivo y elegante, llegan a la Serie 3.

Desde que comenzó su andadura la actual Serie 3, ésta se ha ido enriqueciendo con diferentes variantes de carrocería, a la berlina le acompañaron poco después la de tipo coupé, cabrio y recientemente el Compact; ahora le ha llegado el turno al Touring, que estará disponible desde la próxima primavera.

El diseño del nuevo Touring Serie 3 deriva directamente de la berlina de cuatro puertas. En líneas generales, este nuevo BMW es idéntico a la berlina, comparte el mismo frontal, mismas dimensiones, etc. Los cambios importantes se producen en la parte trasera, donde el tercer volumen originario ha dado paso a un diseño familiar. Al igual que ha venido sucediendo con el resto de familiares de la marca alemana, éste nuevo touring destaca por contar

NUEVO SERIE 3 TOURING DE BMW

Ahora familiar



La marca bávara ofrecía una versión familiar en la anterior gama de la Serie 3, un coche que destacaba por su carrocería, con una línea llamativa y elegante.

con una línea muy atractiva, sin romper en absoluto el diseño original de la berlina de la que deriva.

La Serie 3 Touring de BMW estará compuesta por cuatro motorizaciones, que irán apareciendo a lo largo del 95. Dos de ellas serán turbodiesel, una de 1,7 litros con 90 caballos, que se ha incorporado hace muy poco a la berlina de la Serie 3, el 318 tds, y la otra será la exclusiva y potente motorización de seis cilindros y 143 caballos de potencia. Las otras dos serán de gasolina de seis cilindros, una de dos litros y la otra de 2,5 litros de cilindrada, con 150 y 192 caballos de potencia respectivamente.

Como hemos dicho anteriormente, este nuevo modelo de BMW llegará en la primavera del 95, momento en el que la marca dará a conocer los precios de cada motorización. Es de esperar que compartirán el mismo equipamiento y opciones de los actuales Serie 3.

M. MADRID



El nuevo BMW Touring Serie 3 deriva directamente de la berlina de cuatro puertas. Se distingue por contar con un diseño muy atractivo.

SKODA FELICIA

Viento del este



Skoda, a punto de cumplir un siglo de existencia, se prepara para afrontar la nueva etapa democrática con vientos esperanzadores y un nuevo modelo: el Felicia.



La historia comienza en 1895 en Checoslovaquia cuando, en pleno auge del ciclismo, el librero Klement y el mecánico Laurin abren su propio taller de fabricación y reparación de bicicletas. De las bicicletas pasaron a la fabricación de motocicletas o, como se les llamaba entonces, «dos ruedas motorizadas». En 1905 la compañía Laurin & Klement se atrevió con su primer «carro» motorizado llamado «Voituretta». Un automóvil impulsado por un motor de dos cilindros, cuya evolución posterior le llevó hasta los 16 caballos de potencia. Pronto el éxito cosechado anima a la compañía a la expansión. Se fabrican modelos deportivos, autobuses, apisonadoras y hasta motores para aviones.

Tras la Primera Guerra Mundial, la Laurin & Klement pasa a formar parte del consorcio Skoda, dedicándose en pleno a la fabricación de au-



La parte posterior del nuevo modelo checo es la que más se ha actualizado.

tomóviles de turismo. Es a finales de 1933 cuando aparece el primer coche de turismo denominado 420, su proceso revolucionario de producción se convirtió en el punto de partida para futuros modelos de la marca checa.

El final de la Segunda Guerra Mundial trae consigo la nacionalización y cambio de nombre (AZNP) de la fábrica de automóviles, y la fabricación masiva de coches populares, de cuyas cadenas de montaje salen los primeros Skoda, Octavia o Felicia. En 1973, y por primera vez en Checoslovaquia, sale de las cadenas de montaje el Skoda un millón.

La caída del muro de Berlín y la llegada de la democracia inducen a la marca automovilística de ♦♦♦

El Skoda Felicia, sustituto del modelo Favorit, se ha modernizado tanto por fuera como por dentro. Ahora es más espacioso y cómodo.



El Felicia se mueve con un propulsor de 1,3 litros.



Bohemia, en 1991, a integrarse en el Consorcio Volkswagen; termina así una larga etapa independiente. La unión con Volkswagen, con el que comparte tecnología y costes de desarrollo, abre una etapa esperanzadora de cara a competir en el mercado mundial del automóvil.

Aunque por el momento el grupo Volkswagen ostenta el 31 por ciento del capital de Skoda, en 1995 debería llegar a asumir, según lo acordado, hasta el 71 por ciento. De todos modos, la inestable situación económica y la experiencia de Seat ha llevado al grupo alemán a reducir las inversiones previstas para la marca checa.

El nuevo modelo de Skoda, llamado Felicia, es el primero que se beneficia de la cooperación con Volkswagen. El Felicia reemplazará al actual modelo Favorit, en cuyo diseño se contó con la ayuda del afamado diseñador italiano Bertone. El



nuevo modelo retoma el nombre de uno de los míticos Skoda fabricados en 1959. Se comenta que en un futuro próximo está previsto el lanzamiento de un modelo más grande al que, quizás, bauticen con el nombre

de otro antiguo famoso de la marca de Bohemia, Octavia.

El Felicia aprovecha la plataforma del Favorit y alguno de sus componentes, pero los responsables de la marca checa afirman que el modelo es nuevo en un 90 por ciento. La parte delantera conserva más el aire de familia del Favorit. La parte posterior resulta más moderna y original e incorpora unas ópticas que recuerdan a las del Golf.

La carrocería tiene ahora mayor longitud (40 milímetros), anchura (15 milímetros) y conserva la altura. En su fabricación se han tenido en cuenta las severas normas de seguridad -activa y pasiva- y ecológicas que Volkswagen impone en sus coches. Barras de reforzamiento laterales, refuerzos en las puertas, ABS, airbag y cinturones de seguridad delanteros con pretensores, son parte de las medidas destinadas a proteger a los pasajeros.

El chasis también se ha modificado. El tren delantero dispone de

100 AÑOS DE HISTORIA EN 10 LOGOTIPOS



LOS orígenes del logotipo de Skoda se remontan a 1895, cuando el librero Klement y el mecánico Laurin crean su fábrica de bicicletas. Tanto las bicicletas, como más tarde las motocicletas, lucían un complicado emblema en el que destacaba el nombre patriótico de Slavia. Posteriormente este nombre se enmarcó con unas hojas

de tilo. En 1904 el nombre de Slavia es sustituido por el de los creadores de la marca, Laurin & Klement. Un año más tarde, cuando apareció el primer coche, llamado Voituretta, el logo se redujo a las iniciales L & K rodeadas de una corona de laureles, símbolo de victoria desde los tiempos antiguos. Este escudo se mantiene en

¿QUÉ DIRÍA TU MAMÁ SI TE VIESE CON ERISTOFF?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



MCCANN

El primer Felicia data del año 1959.



FICHA TECNICA

MOTOR	135i	136i
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.289	1.289
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	9,7 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	54 CV/5 000	68 CV/5 500
Par máximo / r.p.m.	9.6 mkg/3.250	10.2 mkg/3.750
TRANSMISION		
Traacción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
DIRECCION Y FRENSO		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Frenos - Sistema(Del./Tras)	Discos/tambores	Discos/tambores
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Semi-independiente	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	920	930
Largo/ancho/alto (mm)	3.855/1.635/1.415	3.855/1.635/1.415
Capacidad del depósito (l)	42	42
Volumen del maletero (l) (3/5p)	272/967	272/967
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	17	14
Velocidad Máxima (km/h)	145	150
Consumo Urbano (l/100 km)	8,0	7,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,7	5,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,7	7,4

una colocación distinta de sus brazos inferiores para otorgar mayor precisión a las ruedas motrices. El tren trasero incorpora una barra estabilizadora transversal para mayor estabilidad. Tarados de suspensiones enfocados hacia la comodidad y frenos de mayor eficacia, completan las mejoras de este nuevo modelo.

Las reformas exteriores alteran el espacio interior, que disfruta de mayor amplitud y capacidad del maletero, además los asientos traseros se abaten para ampliar la posibilidad de carga. En el interior se respira un aire moderno con relojes funcionales y apertura del maletero desde el interior. La terminación es aparente y los materiales empleados de calidad económica.

De momento los Skoda Felicia se moverán con los motores del modelo Favorit. Se trata de un propulsor de 1,3 litros de cilindrada con dos tipos de potencia, una de 54 caballos y la otra de 68, ambos catalizados. A lo largo del año próximo se ampliará la gama incorporando motores Volkswagen de 1,6 litros de cilindrada con 75 caballos de potencia, y de gasóleo de 1.900 centímetros cúbicos. La carrocería de momento sólo se venderá en versión de cinco puertas y con dos niveles de equipamiento, LX y GLX.

El Skoda Felicia es, en definitiva, un coche funcional de tipo medio que tiene en el precio su mejor argumento: 1.050.000 pesetas costará la versión más barata y 1.370.000 la más equipada.

S.G.P.

100 AÑOS DE HISTORIA EN 10 LOGOTIPOS



las calandras de los coches hasta 1926, un año antes se produce la asociación con el consorcio Skoda y se cambia el emblema. El nuevo logo pasa por una serie de variaciones que van desde una cabeza de indio hasta esquematizarse en una flecha alada, primero adornada con cinco plumas para quedarse luego en tres, que es

como llega a nuestros días. El cambio de emblema se debe a T. Maglic, director comercial de Skoda, que se inspiró en un sirviente indio que la familia trajo de América. Ahora Skoda cambia de logotipo adornándolo con una corona de laurel. El nuevo modelo Felicia es el primero en inaugurar el nuevo emblema en su frontal.



Volvo 850 T-5. 225 cv.

CUANDO LA PRENSA ASEGURÓ QUE EL VOLVO 850 ERA INMEJORABLE, NUESTROS INGENIEROS LO TOMARON COMO UN INSULTO.

"Una de las berlinas más brillantes".
 "Un auténtico deportivo disfrazado de tranquilo coche de familia". "Para quien está obsesionado por las prestaciones, es casi perfecto".
 "El coche más potente que jamás haya realizado Volvo. También es el que acumula un mayor nivel de seguridad".

Cuando juzgaron el Volvo 850, todos los especialistas llegaron a la misma conclusión: éste era un coche inmejorable.

VOLVO SERIE 800		
Volvo 850 GLE	144 CV	4.195.000*
Volvo 850 GLT	170 CV	4.730.000*
Volvo 850 T-5	225 CV	5.590.000*

*Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos. Nota: Existen modelos Station Wagon en cada versión.



Nuevo Volvo 850. El primer y único coche del mundo equipado de serie con SIPSBAG, el nuevo airbag lateral exclusivo de Volvo.

Pensaron que eran capaces de superarse a sí mismos. Y, reconozcámoslo, lo han conseguido.

El nuevo Volvo 850 gama '95 es el primer y único coche del mundo que incorpora de serie SIPSBAG, el revolucionario airbag lateral desarrollado en exclusiva por Volvo. Un sistema que unido a los ya incorporados en el 850, elevan su nivel de seguridad a una altura difícilmente alcanzable.

Diríamos que es el coche más seguro del mundo pero, ¿cómo se pondrían nuestros ingenieros? **VOLVO** Respuesta segura.

LANCIA k

Discreción exterior, grandeza interior

El nuevo buque insignia de Lancia, el Kappa, encierra bajo una carrocería de líneas tradicionales mucho espacio, nuevos motores de cinco cilindros y un equipamiento excepcional.



UN fabricante puede arriesgarse en el lanzamiento de un modelo con una línea radicalmente diferente y atrevida, tal y como lo ha hecho Ford con el Scorpio. O puede escudarse en un diseño clásico y discreto, la receta seguida por Lancia para su nuevo buque insignia el k, que sustituye al suntuoso Thema. Aunque visualmente resulta menos impactante e incluso puede decepcionar, lo cierto es que la discreción, elegancia y compacidad de la nueva berlina de lujo italiana, termina convenciendo.

Pero el conservadurismo del Kappa se queda sólo en la fachada. Motores de cinco cilindros hasta ahora desconocidos dentro de la casa, aumento

de medidas a lo largo, ancho y alto en un claro desafío a la competencia más poderosa y un especial despliegue de medios en cuanto a presentación interior e información al conductor compensan con creces los poco audaces trazos exteriores.

El Lancia k, aunque su discreta línea lo disimule, es siete centímetros más ancho, diez más largo y tres más alto que el Thema. También se ha aumentado la distancia entre ejes en cuatro centímetros. El resultado es una berlina con una habitabilidad sorprendente y un maletero no tan grande como el del Thema pero casi, en todo caso suficiente para cubrir perfectamente las necesidades de una familia completa.

La presentación interior ha mejorado en distribución, diseño y número de elementos ofrecidos para que el conductor se encuentre como en casa. Sobre todo hay que destacar el elegante diseño de la consola central que agrupa tres salidas de aire, los mandos de la climatización, una pantalla de información general (infocenter o asesor informático de abordaje) muy completa, el radiocassette con tapadera y el cenicero. El material que rodea todos estos elementos es una imitación de madera muy conseguida y de gran atractivo visual. El habitáculo ha crecido al igual ♦♦♦





que lo ha hecho la carrocería, destacando especialmente las nuevas cotas de anchura y altura, tanto en las plazas delanteras como traseras.

Puesto que el silencio de marcha es una de los valores más cotizados en estos niveles, Lancia ha realizado un verdadero esfuerzo para que su nuevo k ruede envuelto en una burbuja prácticamente aislada del exterior. De hecho se vanaglorian de contar con la berlina más silenciosa en comparación con tres prestigiosos vehículos de la competencia. Y nada más cierto. El coche está perfectamente aislado, el motor suena lo justo, incluso en la versión turbodiesel, y el silbido del viento nunca llega a molestar aunque se circule muy rápido.

Lancia no ha tenido que hacer malabarismos para mejorar el comporta-

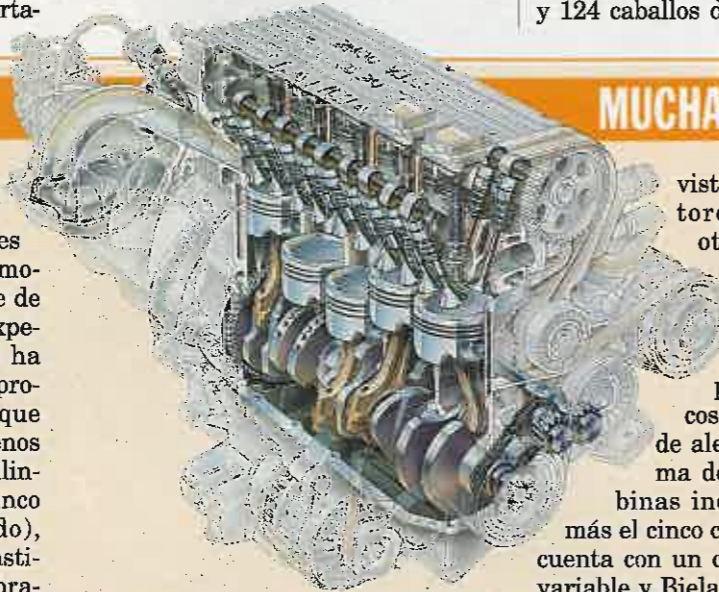
miento del k, el Thema había alcanzado niveles óptimos en este sentido, sin embargo sí que se lo han tomado a pecho en cuanto a mejorar la rigidez. La nueva berlina italiana cuenta con el doble de rigidez torsional respecto al Thema. No hace falta decir que esto afecta positivamente a la solidez, a la seguridad, al silencio de marcha, a la ausencia de vibraciones e incluso al comportamiento. El k es noble. Su frenada es potente y equilibrada, sus reacciones previsibles y fácilmente controlables, su aplomo imponente ya sea en autopista a alta velocidad o en carreteras comarcales salpicadas de curvas. Sólo la dirección opone poca resistencia a las manos del conductor al que le gusta sentir todo lo que ocurre bajo el tren

delantero, debido a una asistencia exagerada, incluso con Servotronic. Como ayudas a la conducción, en España se ofrecerá opcionalmente el Viscodrive en el 2.4 20V y de serie en el 3.0 V6 24V y la suspensión de amortiguación controlada opcionalmente (todo un acierto) en los dos modelos, y siempre en el acabado LS.

Y hablando de mecánica y equipamiento. En nuestro país se comercializará el Lancia k con cuatro motorizaciones en combinación con dos niveles de acabado. De las cuatro opciones mecánicas, tres son nuevos motores de cinco cilindros desarrollados por la marca, dos de gasolina de 2,0 y 2,4 litros de cilindrada con 145 y 175 caballos respectivamente y uno turbodiesel de 2,4 litros de cilindrada y 124 caballos de potencia. El ♦♦♦

CINCO CILINDROS,

LANCIA ha estrenado nuevas mecánicas de cinco cilindros. Los nuevos motores son los padres de una familia de propulsores modulares que han llegado a la fase de industrialización tras años de experimentación. Las ventajas que ha visto la marca italiana en estos propulsores han sido el hecho de que cuentan con un 30 por ciento menos de piezas respecto a un cuatro cilindros, gran compacidad (es el cinco cilindros más corto del mundo), elevadas prestaciones, mayor elasticidad, menor rumorosidad y vibraciones gracias a los árboles contrarrotantes de equilibrado que permiten lograr un funcionamiento



estable comparable al de un seis cilindros, consumos ajustados y bajo mantenimiento. Desde el punto de

MUCHAS VENTAJAS

vista técnico, estos motores cuentan entre otras características con un variador de fase electrohidráulico, culata monolítica en aluminio, pistones autotérmicos de aluminio, cárter de aleación ligera o sistema de encendido con bobinas independientes. Además el cinco cilindros de 2,4 litros cuenta con un colector de admisión variable y Bielas de acero, y el Turbodiesel utiliza un volante motor de doble masa que elimina las vibraciones.



IMAGINE TODO LO QUE PUEDE CONSEGUIR LA INTELIGENCIA ELEVADA A LA MÁXIMA POTENCIA.

Cuando la inteligencia se eleva a su máxima potencia, es increíble todo lo que puede lograr. Por eso el Rover 800 nunca dejará de sorprenderle. Su sofisticado Sistema Modular de Gestión del Motor (MEMS), con su avanzada capacidad de autodiagnóstico, es capaz de pensar 231.800 veces por segundo. Esto, combinado con su robusto motor de hasta 180 CV, le permitirá disfrutar de la potencia de un coche que combina a la perfección su avanzada ingeniería ambiental, con unos altos niveles de seguridad. Pero además,



el Rover 800 cuenta con un completo equipamiento que incluye ABS, climatizador automático, airbag del conductor de serie en toda la gama, y un elegante interior con tapicería exclusiva e inserciones de madera. Si quiere disfrutar al máximo de la conducción, tome una decisión inteligente. Decidase por la potencia del Rover 800. Y ahora además hasta un 100% del impuesto de matriculación de regalo según el modelo. Y siempre, con todas las ventajas que conlleva el Compromiso Rover. Infórmese en el 902 100 195.

ROVER SERIE 800
SOBRETODOSUNROVER.
Desde 3.761.000 Ptas.*

* Precio final recomendado, incluido IVA, transporte y oferta promocional. Promoción válida para unidades disponibles en stock en Península y Baleares hasta finales de mes.



El K de Lancia ofrece un habitáculo muy amplio y cuidado. Se ofrecen tres tipos de tapicería: paño, Alcantara y piel. Destaca la excelente insonorización del conjunto.

otro motor disponible en España (no se traerá el 2.0 Turbo comercializado en algunos países por cuestiones fiscales) es el 3.0 V6 24 V de 204 caballos de potencia utilizado hasta ahora en el Alfa Romeo 164.

En general se trata de mecánicas silenciosas y con un buen rendimiento a cualquier régimen. Destacar que en el 2.0 20 válvulas de cinco cilindros se ofrecen dos cambios con diferentes relaciones, la Confort Drive con marchas largas que favorece los consumos y la Power Drive, con desarrollos más cortos y por consiguiente mejor respuesta, aunque con



La discreción del K también se manifiesta en la parte trasera, donde se aprecia ya la tercera luz de freno.

un consumo ligeramente más elevado. Nuestra toma de contacto se realizó sobre un 2.0 20V con cambio «corto», más aconsejable para nuestra geografía. Se trata de un motor con una respuesta brillante y una progresividad loable, que también destaca por su suavidad de funcionamiento y agradable sonido. Los 30 caballos más del 2.4 20 válvulas se aprecian cuando se pisa sin complejos el acelerador, pero no sorprenden después de comprobar el estupendo rendimiento del motor menos potente. Lo más destacable del turbodiesel es la ausencia de la ruidosidad típica de estas mecánicas, mientras que en rendimiento, con ser excelente, no alcanza los niveles de la competencia más directa.

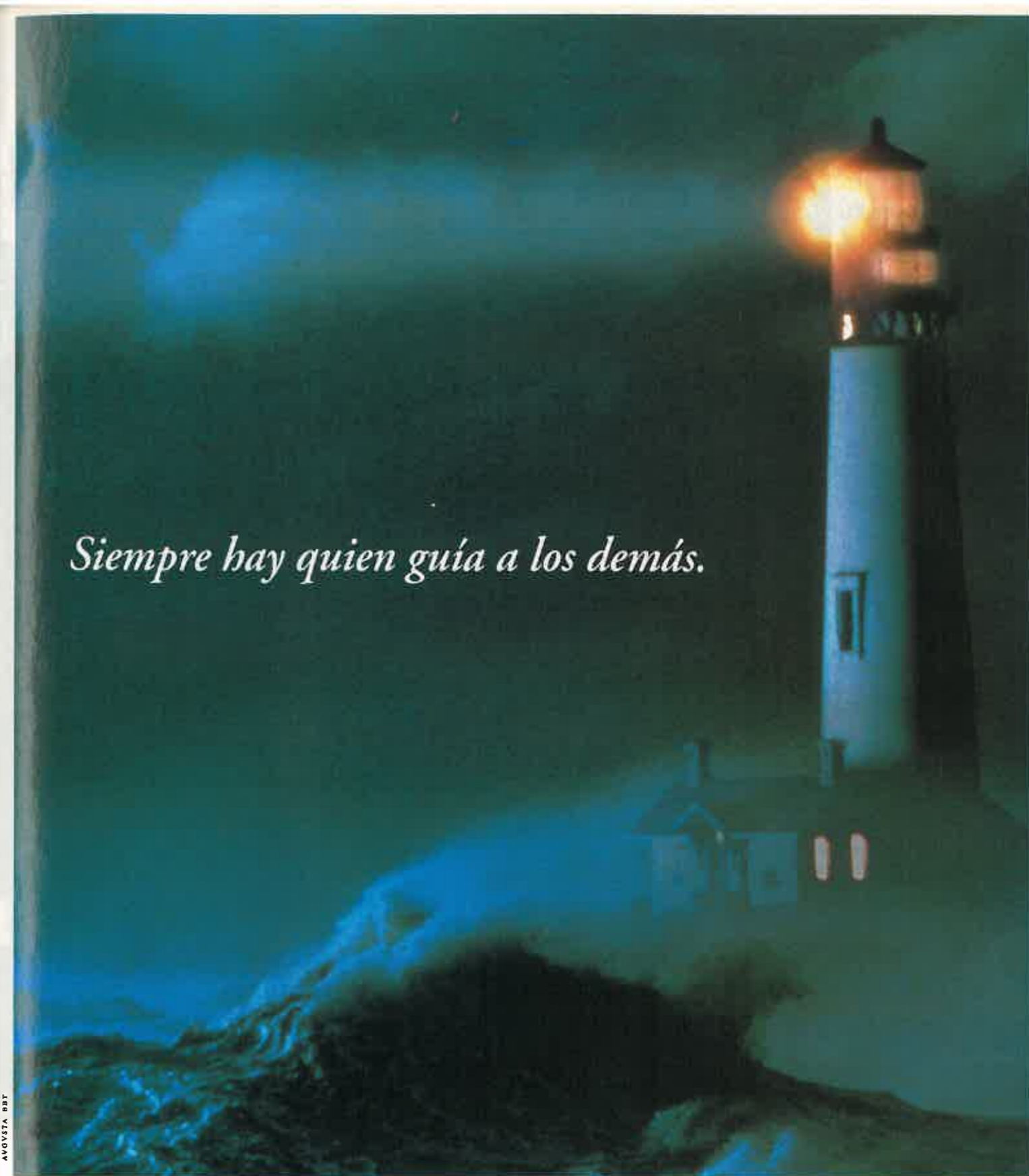
En España se han simplificado los niveles de equipamiento. Sólo se ofrecen dos, LE y LS, dejando el LX para otros mercados. De serie en ambos acabados y en las cuatro motorizaciones se ofrece el ABS, el doble airbag, el climatizador automático, cuatro elevavinas eléctricos, los faros regulables, la tercera luz de freno, un antirrobo con inmovilizador y un apoyabrazos delantero que puede llegar a ser molesto para cambiar incluso sin abatirse. Los Kappa con acabado LS (2.4 TD, 2.4 20V y 3.0 V6 24V) también van provistos de faros antiniebla, de espejos plegables con desempañador, dirección servotronic, llantas de aleación, neumáticos sobredimensionados y de la extraordinaria tapicería Alcantara. Las opciones más destacables son los asientos de regulación eléctrica, el techo corredizo, la tapicería de cuero y la suspensión de amortiguación controlada. Como novedad se ofrece una llave electrónica de apertura con un *transponder* integrado que envía la señal a una centralita (existen 4.000 millones de combinaciones), para poder arrancar.

El Kappa comenzará a venderse en España en enero, aunque ya en diciembre el coche estará en los concesionarios. Los precios se comunicarán el 11 de noviembre en la ciudad de Sevilla. ●

ANDRÉS MAS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 20V	2.4 20V	2.0 V6	2.4 V6
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	5 en línea.	5 en línea.	6 en V	5 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.446	2.959	2.387
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	2
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Bomba iny. turbo, inter.
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1	21 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	145 cv/6.100	175 cv/6.100	204cv/6.300	124 cv/4.250
Par máximo/r.p.m.	18,9 mkg/4.500	23,5 mkg/3.750	27,5 mkg/4.500	25,5 mkg/2.250
TRANSMISIÓN				
Traacción	Delantero.	Delantero.	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCIÓN Y FRENSOS				
Sistema	Cremaiera asistida.	Cremaiera asistida.	Cremaiera asistida.	Cremaiera asistida.
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES				
Delantero	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson
Trasero	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson	Indep. tipo Mcpherson
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1.440	1.450	1.510	1.485
Largo/ancho/alto (mm)	4.687/1.828/1.462	4.479/1.733/1.415	4.479/1.733/1.415	4.479/1.733/1.415
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70
Volumen del maletero (l) (3/5p)	525	525	525	525
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,8	9,2	8,0	11,5
Velocidad Máxima (km/h)	205	215	225	193
Consumo Urbano (l/100 km)	11,9	13,2	13,9	8,4
A 90 km/h (l/100 km)	7,4	7,6	7,8	5,9
A 120 km/h (l/100 km)	9,4	9,4	9,8	8,0



Siempre hay quien guía a los demás.

En calidad de sonido para Reproductores de CD, prestaciones para Radio/Cassettes, diseño y tecnología para Altavoces, soluciones anti-robo... en Sistemas de Alta Fidelidad para Automóvil, Pioneer es el mejor punto de referencia. El líder que guía a los demás.



SISTEMAS DE ALTA FIDELIDAD PARA AUTOMOVIL

PIONEER
The Art of Entertainment

RENAULT TWINGO EASY

Embrague sí, pedal no

La solución más económica y sencilla para evitar el engorro de accionar el pedal del embrague la tiene la marca del rombo. Ha desarrollado un embrague «inteligente» con el que no es necesario mover la pierna izquierda. Sólo basta cambiar de marcha.



El Twingo Easy se reconoce en el interior por la ausencia del pedal del embrague. Las marchas se engranan como en otro coche pero no se utiliza la pierna izquierda.

El cambio automático, y no se sabe muy bien por qué, no tiene en el mercado español el éxito de otros países europeos. Para una persona que circula permanentemente por ciudad es, sin duda, lo más recomendable. Renault, que ofrece este tipo de caja de cambios en todos sus modelos, ha desarrollado para el Twingo no un cambio automático y sí el denominado embrague pilota-

do. Un «invento» que comparte con el cambio automático la comodidad de no utilizar la pierna izquierda por la exclusión del pedal del embrague, pero no se puede definir como automático porque utiliza una caja de cambios manual de cinco velocidades. Renault lo ha bautizado *easy*, que significa fácil.

Es un sencillo dispositivo cuyo principio de funcionamiento ha sido

ideado curiosamente por la escudería Williams de Fórmula 1. Acostumbrados al complejo cambio del monoplace, que en principio parece muy básico de diseño porque se acciona por dos simples pulsadores, no les costó nada aconsejar que deberían poner un dispositivo electro-hidráulico que realizara las mismas funciones del pedal y cable del embrague, pero sin perjudicar en abso-

luto las prestaciones y el consumo de la caja de cambios manual, como así lo han conseguido. Y además resulta barato de fabricación.

El proceso es muy sencillo. Para arrancar es obligado que la palanca de cambios esté en punto muerto; si hay una marcha metida suena un pitido y el motor no se pone en marcha. Se inserta primera, se acelera y el Twingo Easy ya está andando.

También es posible hacerlo en las otras marchas, si bien en tercera, cuarta y quinta vuelve a sonar una señal acústica que nos indica que estamos realizando una maniobra errónea pero el coche arranca. Los elementos más importantes del embrague «inteligente» son el grupo eléctrico de la bomba de presión, un receptor hidráulico, una toma de diagnóstico, un ordenador y distin-

tos captadores. Es decir, al sistema le llega información sobre la posición del pedal del acelerador, la velocidad del coche, el régimen del motor, el esfuerzo sobre la palanca de cambios, qué velocidad se ha introducido y además el Twingo no se pone en marcha si hay una puerta abierta. Son elementos necesarios para que el embrague se acople o desacople correctamente y sin ♦♦♦





En la denominada segunda colección del Twingo los mandos del salpicadero van pintados ahora en una tonalidad azul, menos llamativa que la verde anterior.



En esta versión la tapicería de los asientos es de terciopelo con un diseño de forma de nubes difuminadas. La accesibilidad a las plazas traseras es igual que en los otros Twingo.



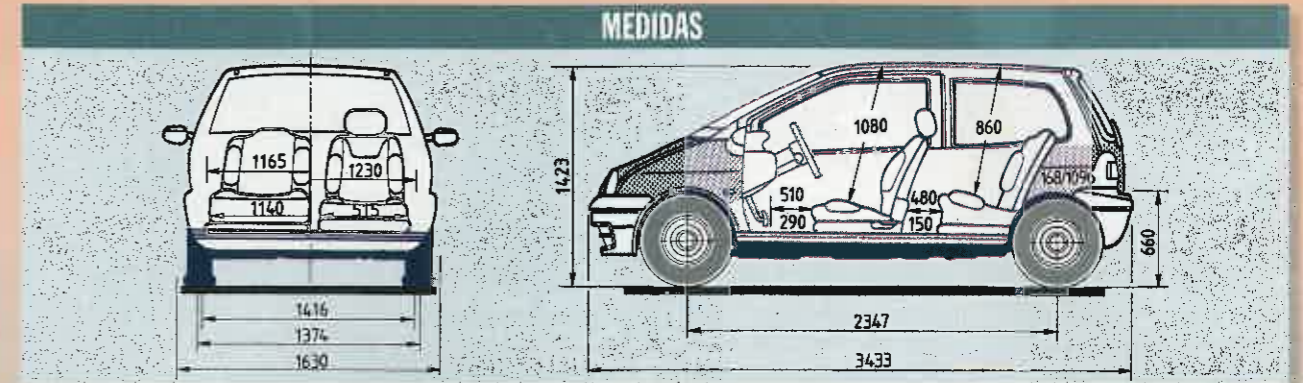
El Twingo Easy incorpora de serie un equipamiento más completo que incluye los elevalunas y retrovisores eléctricos o el reglaje en altura de cinturones.

necesidad de pisar un pedal. Otra de las ventajas de este sistema es la imposibilidad de pasarlo de vueltas al reducir de marcha. Por ejemplo, en el caso de insertar segunda en lugar de cuarta si circulamos deprisa en quinta, el sistema vuelve a emitir el pitido y, a la vez, embraga y desembraga de forma alternativa hasta que el motor gira a su régimen de potencia máxima. La señal de alarma permite al conductor corregir el error insertando la relación adecuada. Con el Twingo Easy también se puede arrancar empujando. Se acciona el contacto, por supuesto en punto muerto, se lanza el coche, se inserta segunda o tercera y se pisa el acelerador. Sólo es obligado que la batería tenga la tensión necesaria para mover la electrobomba.

La conducción del coche resulta muy cómoda, una vez superada la lógica tendencia del conductor que está acostumbrado a un cambio con embrague convencional de ir a pisar el pedal de la izquierda. En este caso lo que se va a presionar, si es que se realiza por el consiguiente susto, es el enorme pedal del freno. Una vez «atada» la pierna izquierda sólo es necesario cambiar de marcha, operación que se hace de igual forma, es decir, levantando el pie del acelerador en el momento de pasar de una marcha a otra, bien sea para pasar a una relación superior o para reducir. El coche resulta especialmente fácil y más descansado de conducir en tráfico urbano. En cuanto a las prestaciones y el consumo, el Twingo Easy anda y gasta igual que su hermano, porque el nuevo embrague no afecta para nada, como sí ocurre en un cambio automático.

Otra de las cuestiones que se plantean en este coche es la duración del embrague. Los responsables de la marca anuncian que puede aguantar lo de un embrague convencional en manos de un conductor experimentado, comentario que se traduce en unos 150.000 kilómetros más o menos. El Twingo Easy cuesta 1.340.000 pesetas, una cifra en principio algo elevada, pero el coche lleva de serie un equipamiento más completo que la versión normal.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.239 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 74 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 55 CV (40,4 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 9,3 mkg (91,1 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco accionado por un sistema electro-hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,95 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,1 km/h.

DIRECCION
Sistema.: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10 metros.

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

SUSPENSION
Delantera: Independiente de tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos. Trasera: un eje elástico en forma de H. Muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS
Neumáticos: 145/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 790 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 40 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	150
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,6
1.000 m salida parada	36,9
De 0 a 100 km/h	15,2
Recorriendo (metros)	271
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	18,7
recorriendo (metros)	525
De 80 a 120 km/h en 5ª	29,6
recorriendo (metros)	840

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,1 km/h de promedio	7,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
En conducción rápida	9,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,2
A 140 km/h de crucero	9,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	6,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

FRENOS

A 60 Km/h: 18,7 m.
A 100 Km/h: 50,5 m.
A 120 Km/h: 73,7 m.

SONORIDAD

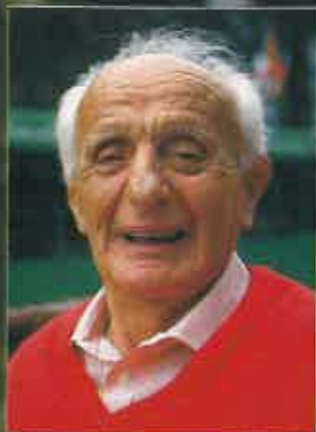
Al ralentí: 45,5 dB.
A 60 Km/h: 64,2 dB.
A 90 Km/h: 68,2 dB.
A 120 Km/h: 73,7 dB.
A 140K m/h: 76,2 dB.
A Tope: 77,5 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite	●		
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería	●		
Ordenador de a bordo	●		
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas	●		
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apertu. maletero desde el int.	●		
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático	●		
Salida de aire plazas post.	●		
Techo solar	●		
Llantas de aleación	●		
Lavafaros	●		
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante	●		
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños	●		
Reposacabezas traseros	●		
OPCIONES:			
Aire acondicionado: 153.500 ptas.			
Pintura metalizada: 28.500 ptas.			
Techo practicable: 50.000 ptas.			
Sistema antibloqueo de frenos: 128.500 ptas.			

COMPRADOR

RENAULT. Fabricante/Importador: Fasa Renault, S.A. Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin limitación de kilometraje en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** más de 2.000 puntos de asistencia en toda España.



Gigi Villoresi, 85 años, fue piloto oficial de Maserati, Lancia y Ferrari, entre otros.



Robert Manzon fue otro de los incombustibles pilotos que reapareció en Perpiñán.



El barón de Graffenried, uno de los más representativos 'gentleman driver'.



Maurice Trintignant, auténtica estrella del Circuito de los Plátanos.



REPORTAJE

LOS GRANDES PREMIOS DE PERPIÑÁN

A LA SOMBRA DE LOS PLATANOS

En la posguerra, como medio para contrarrestar tanto sufrimiento y miseria humana, las competiciones automovilísticas resurgieron muy pronto. Se empleaba material obsoleto, de preguerra, y el escenario más común eran las calles, como en este caso, bordeadas de gruesos plátanos. Perpiñán fue una de esas ciudades que en seguida se apuntó al resurgir de las carreras. Hoy, casi 50 años después de la primera carrera, los viejos motores han vuelto a rugir en el Circuito de los Plátanos. También algunos de los que los llevaron han vuelto al escenario de sus gestas de juventud.



Dada la situación que se vivía en aquellos duros años de posguerra, las máquinas que corrían eran de lo más variopinto, por lo que la organización decidió que la reglamentación fuese de Fórmula Libre. Posteriormente se atendió a la de Fórmula 1.

PERPIÑAN, la bella capital rose-llonesa, acogió cuatro Grandes Premios entre 1946 y 1949. Eran los tiempos de la posguerra y a esas competiciones les llamaban Grandes Premios, aunque ahora las consideraríamos carreras pueblerinas. Pero tal vez por eso y porque a ellas acudían las grandes figuras haciendo unos «bolos» que les permitían redondear unas economías que nada tenían que ver con las de ahora, gozaban de un encanto y un sabor especiales. El marco era el llamado Circuito de los Plátanos, en honor de esos árboles que con su sombra mitigaban del calor mediterráneo a los paseantes, pero que constituían un peligro evidente pese a las balas de paja con que

intentaban proteger a los pilotos. No podemos olvidar los raíles del tranvía, los únicos elementos que faltarán a la cita ahora que se ha vuelto a resucitar el viejo circuito urbano, puesto que la farmacia -que se llama «de los Plátanos»-, el viejo café y un montón de edificios permanecen como entonces.

El deporte del automóvil se sustentaba entonces por apasionados capaces de poner en pie un Gran Premio cuando apenas se habían acallado los truenos de la guerra. En efecto, si



El pueblo de Perpiñán se ha volcado con esta nueva apertura del circuito de los plátanos casi 50 años después.

el armisticio de Reims se firmó el 8 de mayo de 1945, sólo cuatro meses más tarde Jean Pierre Wimille ganaba con un Bugatti en el parisino Bois de Boulogne el Gran Premio de los Prisioneros. Ese fue el detonante que impulsó la proliferación de competiciones en circuitos improvisados, muy especialmente en Italia y Francia. Los hombres del Automóvil Club del Rosellón no pudieron resistir a la tentación y así el 30 de junio de 1946 tuvo lugar el primer Gran Premio del Rosellón, en el ya citado circuito improvisado que medía casi tres kilómetros de largo. Era obvio que las máquinas disponibles fuesen variopintas y es por eso que la carrera se disputó bajo la reglamentación de Fórmula Libre. El vencedor fue tam-

bién Wimille, pero esta vez con un Alfa 308 tras una dura lucha con el menos potente pero más ágil Maserati 8C de Raymond Sommer. El Alfa, cuya cilindrada de tres litros doblaba la del Maserati, recuperaba en las rectas lo que perdía en las curvas. El desigual duelo duró 38 vueltas, las que pudo soportar el pequeño motor del Maserati. No se puede decir que Perpiñán fuese muy propicio a este piloto, pues al año siguiente, con la reglamentación de Fórmula 1 -motores hasta 4,5 litros sin compresor o litro y medio con él- su Maserati lo dejó tirado cuando la victoria era suya. Con ello Eugéne Chaboud impuso su enorme Talbot.

La tercera edición vio un nuevo cambio de reglamentación, puesto se corrió con monoplazas de Fórmula 2 que eran más abundantes y sobre todo más nuevos y por ello más fiables. El Gran Premio iba adquiriendo importancia y cada vez la parrilla era más prestigiosa. Ferrari aprovechó para presentar su nuevo Fórmula 2, el 166, que confió a Sommer, quien, una vez más debió abandonar, esta vez a causa del cambio. La carrera la ganó el Gordini de Maurice Trintignant, que comenzaba a hacerse un palmarés que en

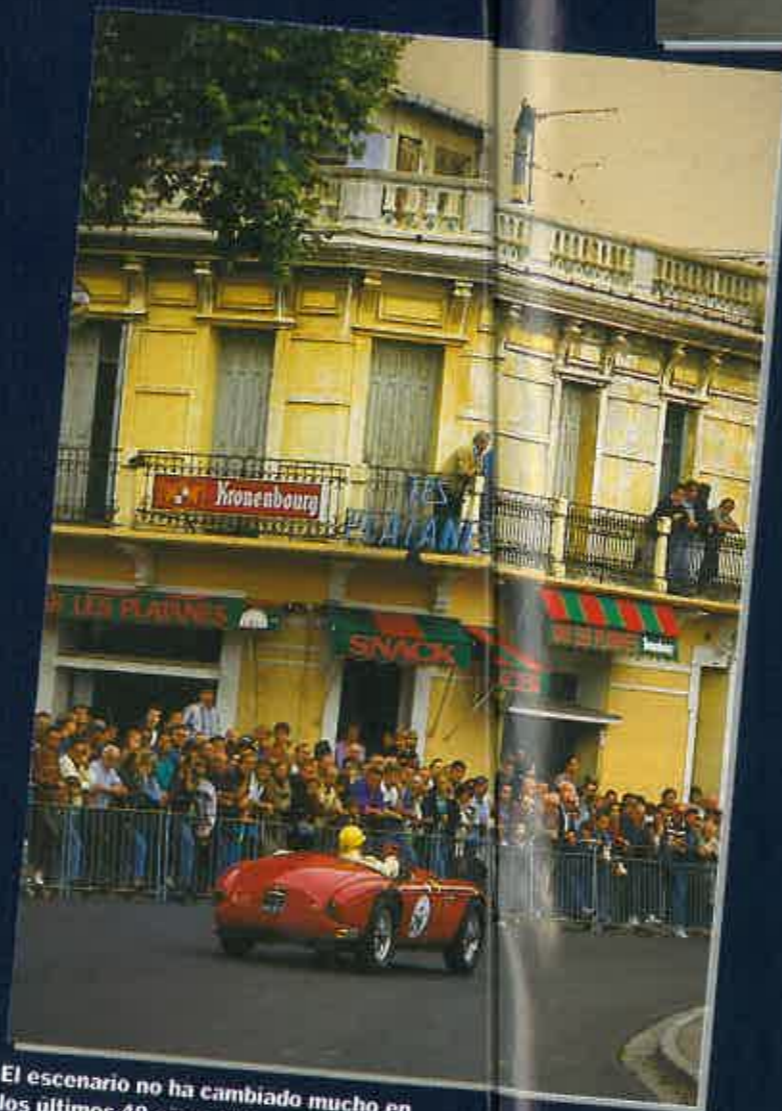
el futuro le llevaría a vencer las 24 Horas de Le Mans y dos veces el Gran Premio de Montecarlo.

Por fin llegamos a 1949, el año grande, pero desgraciadamente, el del canto del cisne. El plantel era de primerísimo orden, encabezado por Villoresi, de Graffenried, el Príncipe Bira, Sommer, etc... y un par de argentinos recién llegados a Europa de los cuales un tal Juan Manuel Fangio ya daba que hablar. Ante 50.000 espectadores, él fue el vencedor por delante de Bira, Campos y de Graffenried, todos ellos con Maserati, mientras Sommer, esta vez efectuó un espeluznante «vuelo» a cuatro metros de altura del que salió ileso.

En 1950 ya no hubo Gran Premio del Rosellón y lo que parecía



En la categoría de las motos, Bernart Salvat, del Club Motocycliste, dejó muy alta la representación española.



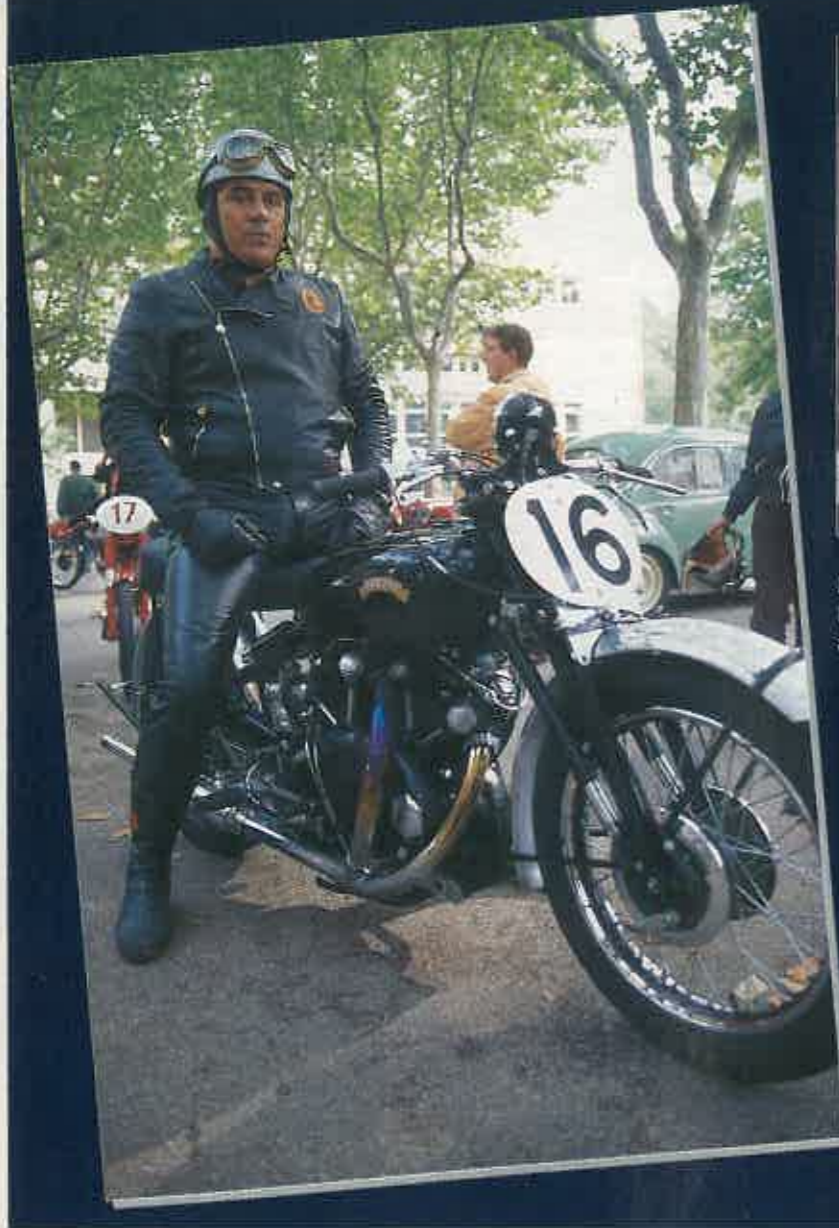
El escenario no ha cambiado mucho en los últimos 48 años. Muestra de ello es el impercedero Café de los Plátanos.



Dentro del capítulo de los monoplazas, mención especial merecen el Ferrari Dino 246 de Tony Merrick, el más rápido, (fotografía superior), el Gordini, el Ferrari 166 de René Mauriès y el Delahaye (junto a estas líneas).



En el grupo de los «cyclecars», destacar la participación de Henri Julien, el creador de AGS, con un Cisitalia D46, que se las tuvo que ver con increíbles Amilcar, BNC y Bugatti 35.



El veterano piloto de motocicletas Auradell, con su Matchless-Beale G-50, recibió un premio por ser el más antiguo participante del Gran Premio de Rosellón.



René Mauriès, junto a estas líneas, con su Ferrari 166. En las fotos inferiores, uno de los BNC que concurría a la carrera de «cyclecars» (izquierda) y el Monomille, uno de los vehículos de Fórmula de Promoción de los años 50 (derecha).

una pausa temporal duró 40 años, hasta que en 1990 se hizo una primera evocación. Aprovechando que el Rallye de las Garrigas pasaba por la capital rosellonesa se utilizó parte del Circuito de los Plátanos y de nuevo algunos de los coches y pilotos del pasado, como Maurice Trintignant, volvieron al escenario de sus antiguos logros. El ensayo fue un éxito y así en 1994 se ha podido hacer una verdadera semblanza no competitiva de Gran Premio, a la que acudieron más coches, antiguos pilotos y se completó con muchos más actos y exposiciones, retomándose el trazado original (al que se le tuvieron que añadir algunas chicanes). La iniciativa ha correspondido a unos apasionados organizadores, los hombres que se han constituido como «Perpignan Grand Prix Association», que preside Jean Bouychou y que han sabido convencer a las autoridades municipales para cerrar al tráfico, un domingo, el centro de la ciudad.

Tal vez lo más importante es que para esta ocasión estuvieron presentes cuatro antiguos participantes: «Gigi» Villorresi, «Toulo» de Graffenried, Robert Manzon y, cómo no, el habitual «Pétoulet», sobrenombre con el que se conoce en Francia a Trintignant. Todos estaban absolutamente emocionados, pero si uno realmente arrancó aplausos ese fue Villorresi. Este milanés ha sido piloto oficial Maserati, Lancia y Ferrari entre otros, ha participado en todas las especialidades del deporte automovilístico. Ganó las Mil Millas, el Rallye Acrópolis, el Gran Premio de Alemania y centenares de otras pruebas. Hoy, a sus 85 años conserva una simpatía y un optimismo dignos de encomio y verlo emocionarse en Perpiñán cuando, al dar unas vueltas de honor como copiloto en el Ferrari 225 S de René Mauriès, el público lo aclamaba, es inolvidable: «Es como volver a «casa», es volver a un sitio del que tengo unos recuerdos magníficos», di-

jo feliz. En cuanto al Barón Emmanuel de Graffenried, uno de los mejores y más representativos «gentleman driver», ganó el Gran Premio de Inglaterra de 1949 y fue piloto oficial Alfa Romeo, siendo segundo en el Gran Premio de Ginebra en 1950 por detrás de Fangio. «Toulo», presidente y fundador del Club Internacional de Antiguos Pilotos de Gran Premio, oficiaba con su elegancia característica como director de carrera honorífico, luciendo en su manga un auténtico brazalete del año 47. Más sobrio y parco en palabras —«¿Qué decir?, mis compañeros ya lo han dicho todo»—, Robert Manzon también es una vieja gloria del automovilismo francés. En su haber tiene un tercer lugar en la Targa Florio de 1955 con Castellotti y victorias en los Grandes Premios de Pescara y Nápoles.

Para el público presente la estrella era sin embargo Maurice Trintignant. La noticia era que en esta ocasión se reencontraba precisamente



Todos arrimaron el hombro para esta celebración: la unión hizo la fuerza.

con el mismo coche que llevara a la victoria en 1948, el Simca Gordini 02 CG con motor de 1.220 centímetros cúbicos. El galo, que exclamó: «¡Hoy me encuentro con 46 años menos!», pilotó con mesura pero con convicción y talento el diminuto monoplace, a pesar de unos irreconocibles 77 años.

El resto de la inscripción se repararía en diversos grupos: monoplace, «cyclecars», Clubs Maserati y Dino Ferrari, biplazas y Sports, Monomille y motocicletas. Para evitar problemas de seguridad los participantes salían a la pista con dos «pace-cars», uno delante para frenar a los más impetuosos y otro detrás como escoba. En el caso de los monoplace, además del Gordini cabe destacar el Ferrari 166 de René Mauriès, soberbios Talbot, Delage, Maserati 250 F y muy especialmente el Dino 246, con el cual el bretón Tony Merrick no podía pasar más allá de segunda velocidad! y eso «achuchando» sin piedad al «pace-car», un tremendo Porsche RSR. Muy interesante el grupo de los «cyclecars», entre los que se encontraban preciosos Amilcar, BNC, Cisitalia y un Bugatti 35, que más a gusto se hubiera encontrado con sus hermanos mayores pese a ser mucho más veterano que ellos. Entre los biplazas destacaban sendos Maserati

250S y 200S y unos no menos interesantes Porsche RSK, Lotus 11, Ferrari 225S, Osca 372FS o Lola Mk1. El plantel de los GT representantes de los Clubs Maserati y Dino se componía de algunos modelos emblemáticos de la marca del tridente como son el Indy o el Mistral.

La representación de las motos, gracias a Bernat Salvat del Club Motocycliste, era también de alto copete y entre ellos cabe destacar dos representantes españoles. El veterano y siempre joven Auradell tomó parte pilotando con brío su Matchless-Beale G50 y fue incluso galardonado como antiguo participante del Gran Premio de Motociclismo del Rosellón que conoció tres ediciones: 1946, 47 y 49. El otro participante era Carlos Garriga, con una excepcional Vincent Black Shadow bicilíndrica de mil centímetros cúbicos que estrenaba para la ocasión.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

Rover crea nuevos puestos de trabajo

LA compañía Rover reforzará la producción creando 1.450 nuevos puestos de trabajo hasta la próxima primavera, para así poder incrementar la producción de los actuales y futuros modelos que forman parte de los 300.000 millones de pesetas que el Grupo invertirá en los próximos cinco años. La mayoría de los nuevos puestos de trabajo estarán localizados en la fábrica de Londbridge. Allí asignarán aproximadamente 1.000 nuevos trabajadores, para la línea de montaje de vehículos y para la construcción de motores.



3M España obtiene el certificado ISO-9002

EL centro de automoción de 3M España ha sido certificado según la norma ISO 9002 (UNE 66902) por A.E.N.O.R. En el centro, ubicado en Rivas (Madrid), 3M fabrica para el sector del automóvil piezas decorativas, funcionales y troquelados. Esta certificación ISO-9002 supone el reconocimiento de la máxima calidad y mejor servicio que 3M siempre ha ofrecido a sus clientes, además de renovar el compromiso de futuro de seguir trabajando en la misma línea.



Campaña invernal de Opel

CON el invierno en puertas, Opel España ha comenzado su campaña invernal 1994, en la que ofrece, hasta el próximo 30 de noviembre, ocho recambios originales en oferta para su gama de automóviles. Cada recambio ha sido diseñado específicamente para cada modelo Opel. Son piezas precisas, exactas y únicas que han sido sometidas a diferentes pruebas en las condiciones más extremas y superado los más estrictos controles de calidad.



TAG Heuer: Serie 6000 Gold

TAG Heuer ha creado, desde sus inicios, únicamente relojes deportivos auténticos y la serie 6000 Gold no es una excepción. Un reloj deportivo profesional tiene que funcionar en determinadas condiciones y medios, mientras que un reloj de «estilo deportivo» sólo tiene que encajar en el papel. Así pues, un reloj deportivo profesional requiere seis características principales para garantizar las más altas normas de seguridad y prestación. La serie 6000 Gold de TAG Heuer incluye dichas normas: impermeabilidad, corona atornillada, doble cierre de seguridad, bisel unidireccional, cristal zafiro que no se raya e índices luminosos.

Ford vende: AlliedSignal compra

FORD ha anunciado recientemente que ha llegado a un acuerdo para la venta de su fábrica de bujías de Treforest, en South Wales, a AlliedSignal. La venta, en principio, ha sido acordada, pero está sujeta a la aprobación y firma definitiva por parte del Consejo de Administración de AlliedSignal. Terry Shasfer, director de las plantas de Ford en Treforest, ha declarado: «La venta a AlliedSignal permitirá a la planta alcanzar nuevos objetivos y mejorar su posición frente a la competencia. Como parte de AlliedSignal, podrá tener acceso a la última tecnología aplicada a la fabricación de bujías y su futura distribución en nuevos mercados». AlliedSignal es uno de los principales productores de bujías del mundo, bajo las marcas Autolite y Motorcraft.



Reuniones regionales Bosch

EN el transcurso de diversas reuniones regionales, Robert Bosch ha presentado, bajo el lema «Anticipándonos al futuro», sus nuevas estrategias de marketing para los productos del automóvil (las escobillas limpiaparabrisas Twin, la nueva gama de baterías, los filtros «Aeristo» para el habitáculo...). Otro punto destacado de las reuniones fue el relacionado con una nueva estrategia de acercamiento a los denominados talleres libres, en virtud de la cual pueden adquirir un mayor protagonismo dentro de la Red de Distribución Bosch.



En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevavinas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera. Airbag: Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

El punto verde está situado delante de todos aquellos modelos que tienen piezas fabricadas en materiales reciclables.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.780.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	Serie	150.000	Serie
● 145 1.4i Luxe	1.890.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
● 145 1.6i	1.940.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
● 145 1.7i 16V	2.500.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
● 145 2.0 TD	2.390.000	1.829	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
● 155 1.7 Twin Spark	2.399.000	1.749	135	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.856.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 1.8 TS Fórmula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 2.0 Twin Spark	3.110.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 155 2.5 V6	4.105.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.851.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.805.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 2.5 TD	3.445.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 164 2.0 Twin Spark Súper	4.095.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.837.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	6.072.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.250.000	2.959	230	240	7,5	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.601.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000

ARO															
Aro 10 Teclio Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Teclio Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.8 D 4WD	1.075.135	1.870	64	137	21,4	8,9	384,0	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	85	110	28,8	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	85	110	28,8	10,1	403,0								

ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800		Serie		106.800		80.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800		Serie		106.800		80.850	

AUDI															
● 80 2.0	3.176.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	277.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 Edition	3.150.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.3	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 16V	3.940.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 16V Quattro Compet.	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.8 V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.8 V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI	3.499.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	277.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Edition	3.450.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	274.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.6 V6 Aut.	5.291.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.6 V6 Quattro	5.468.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.8 V6 Aut.	6.013.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 S-4 2.2 Quattro	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 S-4 4.2 V8 Quattro	9.793.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI	5.040.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.6 V6 Avant	5.396.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.907.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI Avant	5.489.000	2.461	115	190	11,4	6,7	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,8	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.6 V6	6.164.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	58.000</						



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050				
R-19 S 1.8 3p	1190				
R-19 RSI 1.8 3p	1370				
R-19 16V 3p	1630				
R-19 S 1.9 DT 3p	1400				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1120				
R-19 RN 1.4 4/5p	1220				
R-19 S 1.8 4/5p	1240				
R-19 RT 1.8 4/5p	1340				
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480				
R-19 RT 1.8i 4/5p	1510				
R-19 16V 4/5p	1690				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190				
R-19 RL/Bex 1.4 4/5p	1280				
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380				
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440				
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530				
R-19 Cabrio 1.8	1890				
R-19 Cabrio 1.6 V	2120				
R-19 16V 4/5p	1690				
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TXI	1640	1570	1440	1280	
R-21 GTI	1720	1480	1320		
R-21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1380	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1480	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX					
R-25 TX	1800	1360	1230	1100	
R-25 TXi	1980	1670	1510	1340	
R-25 V6 i	2310	1970	1770	1580	
R-25 V6 i Baccara	2780	2360	2120	1900	
R-25 V6 Turbo	2890	2460	2220	1970	
R-25 V6 Turbo Baccara	3400	2890	2610	2320	
R-25 Turbo D	1780	1510	1360	1220	
Espace GTD	1800	1330	1380	1240	
Espace TXE	2160	1850	1670	1410	
Espace TXE Quadra	2390	2030	1820	1640	
Espace Turbo D	1980	1680	1500	1150	
Espace Turbo DX	2220	1900	1700	1320	
Espace RN 2.2 i	2100	1800	1620		
Espace RT 2.2 i	2550	2190	1970		
Espace RT Quadra 2.2 i	2750	2330	2110		
Espace RXE V6 i	3130	2650	2410		
Espace RN 2.1 DT	2250	1900	1730		
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020		
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560		
111 L 5p	780	660	600		
114 S/Si	880	750	680		
114 S 5p	860	730	660		
114 SL/Si 5p	910	770	700		
114 GS 5p	990	840	760		
114 GTI	1080	910	830		
214 Si	1100	940	850	770	
214 GSi	1280	1080	990	890	
216 S				470	420
216 Sprint				500	450
216 SE/EH				580	420
216 Vitasee				660	580
216 GSi	1470	1250	1140		
216 GTi 3p /5p	1550	1310			
220 GTi 3p /5p	1550	1310			
414 GSi	1250	1060	960		
416 GSi	1370	1160	1050		
416 GTi	1400	1180	1080		
420 GTI	1560	1320			
820 Si	1380	1220	1050	890	
820 Si Nuevo	2330	1980			
827 Sterling/Vitasee	3000	2540			
Metro L3				340	290
Metro MG				420	340

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p				390	320
Maestro 2.0 EH		700	590	500	420
Montego 1.6 SL		620	560	500	440
Montego GSi 2.0		700	610	570	500
Montego GTI 2.0		740	660	590	540
Montego State 2.0 GTI		770	700	620	560
Montego DSL Turbo		770	680	590	540
Montego LXI 2.0	1060	900			

MODELO	93	92	91	90	89
900i			1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V				1070	920
900 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260		
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i			1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V				1070	920
900 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260		
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i			1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V				1070	920
900 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260		
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SKODA

MODELO	93	92	91	90	89	
130 GL			300	280	230	210
136 Favorit			400	360	320	280
136 Rapid			390	350	320	280
Favorit GLX	680					
Favorit S.Line	710					
Favorit B.Line	730					
Forman GLX	750					
Forman S.Line	780					

SUBARU					
MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100		
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130		
Legacy 2.0 Turbo 4WC	2390	2000	1780		
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290		
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1980	1630	1450		
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020			

SUZUKI					
MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670				
Swift 1.3 GL	760	650	580	520	450
Swift 1.3 GS	830				
Swift GTI 16V	1030	870	790	700	600
Swift Sedan 1.6 GLX	1020	860	780	690	590
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	1000	900	810	720	
Swift Cabrio 1.3	1320				

TOYOTA					
MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6		1420	1140	1030	
Celica 2.0 GT		1520	1310	1170	
MR2		1660	1410	1270	
Supra 3000		2240	1900	1710	
Supra Targa		2340	1950	1750	
Supra Turbo	2190	2110	2440		
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580		
Camry		1140	970	850	
Corolla 1.6		1190	1070		
Celica 2.0 GTI	2330	1980	1790		
Celica Turbo 4x4	2750				
Carina XU 1.6	1610				
Carina GL 2.0	1500				

VOLKSWAGEN					
MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	500	450	340	280	
Polo 45 C y Fox 1.0	540	480	360	290	
Polo 55 CL y Fox 1.3	590	530	400	330	
Polo Classic C 1.3	530	490	360	280	
Polo Classic C 1.3	610	550	410	330	
Polo Classic Bel Air	560	500	440	370	
Polo Fox Diesel	610	510	480	410	
Polo Classic CL D	630	580	440	410	
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	860	720	660	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT 90	1120	950			
Golf CL 60 3p	1090	920			
Golf CL 75 3p	1280	1090			
Golf CL 75 3p	1370	1170			
Golf GL 90 3p	1480	1250			
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370			
Golf GL 90 GTI 3p	1740	1490			
Golf VR6 3p	2570	2200			
Golf GLD 3p	1330	1140			
Golf GTD 3p	1600	1370			
Golf GTD 3p	1570	1300			
Golf CL 60 5p	1150	970			
Golf CL 75 5p	1340	1150			
Golf GL 75 5p	1450	1240			
Golf GL 90 5p	1540	1320			
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440			
Golf GL 90 y GTI 5p	1820	1560			
Golf VR6 5p	2640	2260			
Golf CLD 5p	1390	1190			
Golf GTD 5p	1680	1440			
Golf GTD 5p	1580	1340			
Golf Sprinter 2 p		1010	860	770	690
Golf Sprinter 4 p		1060	900	810	730
Golf CL 75 cv 2 p		1070	920	830	700
Golf CL 75 cv 4 p		1140	970	830	750
Golf CL 90 cv 2 p		1220	1040	940	780
Golf CL 90 cv 4 p		1280	1100	940	850
Golf GTI 112 cv 2 p		1300	1120	1000	850
Golf GTI 112 cv 4 p		1350	1170	1050	890
Golf GTI 16 v 2 p		1490	1270	1140	960
Golf GTI 16 v 4 p		1560	1330	1200	1010
Golf CL D 2 p		1060	900	810	620

VOLVO					
MODELO	93	92	91	90	89
244 GL			1310		



COMPRAR Y VENDER



Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

*FINANCIACION VW CREDIT

*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

¡BENEFICIESE!

Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etcétera. 2.800 pesetas. IMPORT AUTOMOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

¡MULTAS! Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Multitrafic. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

MERCEDES

300TD. Extras, serie nueva, inmejorable estado. 2.600.000 ptas. Tel: (91) 355 56 21.

GOLF GTi 16V Cabriolet, Recaro, Mo-mo precioso, 42.973 al mes. Tel: 605 49 68.

JAGUAR XJS 4.0 Cabriolet, año 1993, 30.000 kilómetros, como nuevo. Tel: (93) 265 75 54 y 265 78 53.

SE VENDE Audi 90 20V. Diciembre 90, con todos los extras, radio y alarma. Tel: 871 54 33. Horario oficina. 888 95 53 noches.

YAMAHA XJ 550 negra metalizada, excelente estado, exclusiva, 275.000 ptas. Pedro. Tel: 402 66 81.

CHEVROLET Blazer. Silverado, impresionante, todoterreno, full equipo. 95.000 kms, 1984. 2.200.000

VENDO

FERRARI 328 GTB
CUERO BEIGE
AIRE
ACONDICIONADO
INMEJORABLE
NACIONAL
TEL: (96) 360 32 55



ptas. Tel: (945) 29 07 99.

PARTICULAR Ven-de Mercedes 190 2.5D, O-BM automático, ABS, E/E, C/C, llantas, radio, techo, champán. 2.200.000 Tel: (98) 528 11 31.

GOLF GTi 2.0, año 93, 25.000 Kms precio 1.900.000 matrícula A-CG. Villena (Alicante). Tel: (96) 580 54 81.

NISSAN 300 ZX Biturbo, targa, full equipo, gris plata metalizado. Año 93. 10.000 kms. Ocasión, 4.500.000 ptas. Zaragoza. Tel: (976) 21 43 64.

JAGUAR XJ12, 1979, óptimo estado mecánico, inmejorable aspecto, uno de los últimos Jaguar con cromados, color verde oscuro, piel, aire acondicionado, Cierre centralizado, ruedas nuevas, todo original. 2.100.000 ptas. Tel: (974) 22 75 12. Raúl.

¡ATENCIÓN! Auto Exclusiv Alemania, con agencia en Barcelona, con 40 coches en stock. Todo terreno y turismo. Americanos, japoneses. Todos coches revisados, a matricular. Mejores precios y ca-

idad. Precios especializados para tiendas. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

PORSCHE Carrera 4. 1990. Rojo, extras, precioso. Leasing. PM-0371-BD. Tel: (908) 5100 05.

KIT Potencia electrónico Saab Turbo 16V. Original Saab España. Tel: (908) 51 00 05.

YAMOVIL Audi 100 2.3 E. Año 91, azul metalizado. Full-equipo. garantizado. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi Coupé 20V. año 90, gris metalizado, full equipo, muy cuidado Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0 16V. Año 93 verde metalizado Full-equipo. Garantizado. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Tipo 2.0 16V. Año 92, color negro, full-equipo garantizado, como nuevo. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i Ghia. año 94, verde metalizado. Máximo equipamiento, pocos Kms, garantizado. Tel: 565 20 00.

COMPRAR Y VENDER



VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO

¿USTED QUIERE LO MEJOR?

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y todoterreno. Gran stock de vehículos en exposición. Talleres de mecánica, electricidad carrocería y almacén de recambios, todos agrupados en unas instalaciones de 4.000 metros cuadrados. Posibilidades de financiación y leasing hasta 60 meses. Horario de exposición: de 10h a 14h y de 16.30h a 20.30h. Si aún no conoce VAROSA MOTORS, quedará gratamente sorprendido. VAROSA MOTORS es concesionario oficial POLARIS, con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo.

Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra o nieve donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Es idóneo para cazadores, guardas forestales e incluso para personas con alguna minusvalía física, pues le permite una movilidad que hasta ahora no posee y VAROSA MOTORS adapta todos los mandos y piezas según cada necesidad POLARIS. Es la única marca

homologada en España. Descúbralos en la exposición de VAROSA MOTORS. VAROSA MOTORS, como concesionario oficial Polaris dispone de toda su gama de motos acuáticas, en sus diferentes versiones, entre ellas la moto acuática más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión. NUEVO MITSUBISHI ECLIPSE. El relevo de un mito: Una carrocería totalmente nueva y un interior asombroso configuran el nuevo Eclipse. VAROSA MOTORS tiene esta novedad absoluta a su disposición. Ya en stock. Entrega inmediata.

VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- Mitsubishi Eclipse GS 16V 150 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GSX 4X4 195 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GS Turbo 205 CV. Año 95.
- Mitsubishi Eclipse GSX Turbo 4X4 215 CV. Año 95.
- Mitsubishi 3000 GT 222 CV.
- Mitsubishi 3000 VR4 320 CV.
- Toyota Supra Biturbo 330 CV.
- Ford Mustang 5.0 V8
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Corto 125 CV.
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Largo 125 CV.
- Honda Prelude 190 CV.

Entrega inmediata de toda la gama Mitsubishi



Vehículos en Stock. Entrega inmediata. Concesionario oficial Polaris. Quads y Motos de agua.



ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse en módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

CADA SEMANA 5.12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserte mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



COMPRAR Y VENDER



LAS MEJORES PERSONALIZACIONES en AUTOEXCLUSIV, S.L.
 Avda. 1977 - 41019 Sevilla
 Tel: (95) 83 98 02
 (95) 431 27 04

Entendemos la mejor manera de comprar en el mercado de coches, motos y barcos. Nos dedicamos a ofrecer la mejor calidad de productos a un precio muy competitivo.

IMPORTADOR KUENIG CENTRAL EN MADRID
 Tel: (91) 836 28 81

Castrol Agency y Mopar C.A.S. a través de sus centros de venta.

Año 2000 20000 Madrid

ENVÍOS A TODA ESPAÑA

GANSA Compramos automóviles, máximas tasaciones. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

MERCEDES 300 W123 gasolina y diesel, varios, berlina y familiar. Desde 700.000. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

ALFA ROMEO 33 1.5. Moderno, aire acondicionado, único dueño, 475.000 ptas, bien cuidado. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

CITROËN XM 2.0 Grand Luxe, suspensión hidractiva, climatizador, 1992 perfecto blanco, pocos kms, supercuidado, muy buen precio, facilidades, posible cambio. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

ALFA ROMEO 90 último modelo, todos los extras, perfecto estado. 450.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Mustang II Ghia V8, 1976, impecable, 1.000.000 ptas. Admito cambio coche o moto. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLVO 340 GLE automático, A/A, techo corredizo, más extras. 590.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

SUZUKI SJ 410

BMW EXCLUSIVOS
A MATRICULAR - ENTREGA INMEDIATA
 318i CABRIO, 325i CABRIO, M-3, 740i V8 (NUEVO MODELO) 525 iX TOURING, 840iA
INFORMESE: (93) 457 65 06 Sr. RISCO

buen precio, extras. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

BMW 520i 24V, seminuevo, muchos extras, climatizador. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

CITROËN C-25 diesel 9 plazas, preparada camping, muy cuidada. 800.000 ptas, admitimos cambio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

MERCEDES 300E año 90 perfecto, innumerables extras, garantizado, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLKSWAGEN 1300 cabriolet. Año 1966, todo original, impecable, admitimos coche cambio. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

VOLKSWAGEN 725 86 21-22. Azcona 62.
 Golf GTD turbodiesel, buen estado. 750.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Fiesta, año 93, Opel Corsa 1.4 año 93, Citroën ZX



HONDA CBR 600 M-NH 18 000 KMS PERFECTO ESTADO 720.000 PTAS. ALFONSO 407 27 00 EXT 574 319 57 34 NOCHES

diesel año 94, como nuevos, garantizados, aceptamos cambio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.
MINI 1.000, Citroën Dyane 6, modelos antiguos, pero perfectamente conservados. ¡No hay que darlos de bajar! Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

OPEL Kadett GSI 2.0 con aire acondicionado, pocos kilómetros, perfecto estado de conservación de verdad, totalmente

DESDE NOVIEMBRE, SI A USTED LE GUSTA EL MOTOR, ESTA DE SUERTE.

VENDA

SU COCHE, MOTO, BICI O BARCO

GRATIS

EN **AUTO OCIO**

Porque todos los Jueves encontrará **GRATIS** junto con su **DIARIO 16**, una revista de motor y ocio, **AUTO OCIO**.

Además, si desea **VENDER** su **COCHE, MOTO, BICI** o **BARCO**, le invitamos a publicar su anuncio totalmente **GRATIS**.

Rellene hoy mismo este cupón y envíelo a:

Diario 16
REVISTA AUTO OCIO
 C/ Basauri, 17
 Edificio Valrealty
 Carretera de la Coruña, Km. 11.900
 28023 Madrid.

O por fax a la **REVISTA AUTO OCIO** al número: 91/307 62 09

PARA EVITAR ERRORES COMPLETE ESTE CUADRO EN LETRA MAYUSCULA

NOMBRE _____ TFNO. _____

CATEGORIA: COCHE MOTO BICI BARCO

OTRO _____

MODELO, AÑO, COLOR _____

EXTRAS _____

OTROS DATOS _____

PRECIO _____ KILOMETROS _____

Canalcar
 350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

350 COCHES FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

RENAULT SUPERINCO FIVE	89	490.000
CITROËN AX CHALLENGER	90	590.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	590.000
FIAT UNO 45	90	590.000
RENAULT SUPERINCO OASIS	90	590.000
PEUGEOT 206 GTX	88	640.000
RENAULT SUPERINCO OASIS	91	640.000
SEAT IBIZA 1.5 CRONO	90	640.000
RENAULT SUPERINCO OASIS	92	680.000
PEUGEOT 206 JUNIOR	91	680.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000
CITROËN AX 1.4 TRS	91	690.000
OPEL KADETT 1.6 GLS	89	690.000
PEUGEOT 206 PLUS	90	690.000
CITROËN AX 1.1 TE	92	715.000
OPEL CORSA 1.2	90	725.000
SEAT IBIZA 1.5 AIA	90	745.000
RENAULT CLIO 1.2	91	750.000
FIAT UNO 80 S SP	91	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	91	775.000
RENAULT CLIO 1.1	91	790.000
VOLKSWAGEN GOLF CL	90	790.000
PEUGEOT 206 WINNER	92	790.000
PEUGEOT 309 GTI FE	88	790.000
FIAT TIPO 1.6 DGT	90	790.000
OPEL CORSA 1.4 JOY	91	825.000
SEAT IBIZA 1.5 AIA	92	825.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	825.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	90	825.000
RENAULT CLIO 1.2	92	835.000
SEAT IBIZA 1.5 I	92	845.000
FORD ESCORT 1.3 CLX	91	850.000
SEAT IBIZA 1.5 AIA	92	850.000
SEAT IBIZA 1.7 DIESEL	92	875.000
PEUGEOT 205 PLUS 1.3	92	875.000

Canalcar
 350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

PEUGEOT 205 JUNIOR SP	90	975.000
FORD SIERRA 2.0 IE FE	88	890.000
CITROËN AX GT AIA	91	890.000
RENAULT CLIO 1.1	90	890.000
RENAULT CLIO 1.2	92	890.000

FORD FIESTA CHEERS	93	890.000
FIAT TIPO TD FE	89	925.000
FIAT TIPO 1.4 S	90	925.000
SEAT IBIZA 1.5 GLX SP AIA	92	925.000
FIAT UNO FORMULA 1.4I	93	925.000
ROVER 214 SI	91	925.000
SEAT IBIZA 1.0I	94	945.000
RENAULT CLIO 1.2	93	945.000
CITROËN AX GTI	92	950.000
PEUGEOT 309 AUTOMATICO	91	950.000
RENAULT CLIO 1.7 RT	90	950.000

Canalcar
 350 COCHES

RENAULT 19 CHAMADE 1.4	93	1.275.000
PEUGEOT 205 DIESEL FE	94	1.290.000
RENAULT 21 GTX SP FE	90	1.325.000
RENAULT 21 GTD SP FE	91	1.325.000
FORD ORION 1.8 D	90	1.375.000
FIAT TIPO 16V FE	91	1.375.000
PEUGEOT 106 XT FE	93	1.375.000
PEUGEOT 306 XM	93	1.375.000
RENAULT 19 170 FE	92	1.375.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI AIA	90	1.425.000
CITROËN ZX 1.6I AIA	91	1.425.000
PEUGEOT 405 AUT. FE	91	1.475.000

MARTIN DE LOS HEROS, 63
 TELS :541 90 31 - 548 34 48
 METRO ARGÜELLES

Pº STA MARIA DE LA CABEZA, 57
 TELS :474 90 18 - 474 9019
 EMBAJADORES

Canalcar
 350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

LANCIA DEDRA 1.8 IE FE	92	1.575.000
LANCIA DEDRA 2.0 IE FE	91	1.575.000
OPEL KADETT GSI CABRIOLET	90	1.575.000
CITROËN ZX VOLCANIE FE	92	1.650.000
MERCEDES 190E 2.3 ABS	87	1.650.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA 16V FE	92	1.675.000
VOLKSWAGEN GOLF G 60 FE	90	1.725.000
SUZUKI VITARA FE	93	1.775.000
ALFA ROMEO 155 TS FE	92	1.850.000
AUDI 90 2.2E FE	90	1.875.000
OPEL KADETT GSI CABRIOLET	93	1.875.000
FORD ESCORT 1.6I CABRIOLET	93	1.950.000
PEUGEOT 405 SRDT FE	91	1.975.000
LANCIA DEDRA 2.0 IE FE	91	1.975.000
RENAULT 21 TURBO D FE	92	1.975.000
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO AIA	91	1.975.000
PEUGEOT 405 GRDT FHM. FE	91	1.975.000
FORD MONDEO 1.8 16V FE	93	2.100.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	92	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V FE	91	2.250.000
AUDI 100 2.0I FE	92	2.550.000
FORD MONDEO 2.0I GHIA FE	93	2.650.000
AUDI 100 2.3 E FE	91	2.750.000
AUDI COUPE 2.3 E FE	92	2.950.000
FORD PROBE 2.5 V6 FE	93	2.950.000
BMW 320I FE	93	2.950.000
BMW 320I COUPE FE	92	3.175.000
SAAB 9000 TRBO 2.3 FE	92	3.200.000
BMW 325I FE	91	3.350.000
MERCEDES 300 COUPE FE	90	3.950.000
LANCIA DEDRA 1.8 IE FE	92	1.575.000

CTRA. DE LA CORUÑA, KM. 12, 400
 SALIDA PLANTIO (AVD. DE LA VICTORIA II)
 FRENTE 6ª AVENIDA TEL : 372 90 90 (CENTRALITA)

TALLERES :
 JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 69
 28008 MADRID. TEL :542 27 65

Canalcar
 350 COCHES

NUESTRA GARANTIA CUBRE PIEZAS Y MANO DE OBRA SIN LIMITE DE KILOMETROS NI DE PESETAS

RENAULT 21 GTS	90	975.000
VOLKSWAGEN GOLF GL	91	975.000
FIAT UNO TURBO IE	91	975.000
CITROËN ZX 1.4 REFLEX	92	1.050.000
FORD ESCORT 1.6 CLX	92	1.050.000
SEAT IBIZA SXI AIA	92	1.050.000
RENAULT 19 TSE AIA	91	1.075.000
PEUGEOT 205 GTI AIA	90	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0I GL AIA	88	1.100.000
RENAULT 21 GTS AIA	90	1.150.000
FIAT PUNTO 55	94	1.150.000
FORD FIESTA XR3I AIA	91	1.150.000
VOLKSWAGEN GOLF 16 V AIA	89	1.150.000
PEUGEOT 309 DIESEL	92	1.150.000
PEUGEOT 405 SRI FE	89	1.150.000
SUZUKI SAMURAI LONG BODY	92	1.150.000
RENAULT CLIO 1.7 S SP AIA	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 CLX SP AIA	92	1.175.000
FORD FIESTA 1.6I 16V	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 I S	92	1.175.000
OPEL ASTRA 1.6 GT	92	1.225.000
FORD FIESTA 1.8 D	94	1.250.000
PEUGEOT 205 TURBO D	92	1.250.000
RENAULT CLIO 1.9 DIESEL	93	1.275.000
RENAULT 19 5 P	93	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 EFI AIA	92	1.275.000
OPEL KADETT GSI AIA	90	1.275.000
PEUGEOT 309 AUTOMATICO FE	93	1.275.000

LANCIA DEDRA 1.8 IE FE 92 1.575.000
 CITROËN AX CHALLENGER 90 590.000
 OPEL CORSA 1.2 S 90 590.000
 FIAT UNO 45 90 590.000
 RENAULT SUPERINCO OASIS 90 590.000
 PEUGEOT 206 GTX 88 640.000
 RENAULT SUPERINCO OASIS 91 640.000
 SEAT IBIZA 1.5 CRONO 90 640.000
 RENAULT SUPERINCO OASIS 92 650.000
 PEUGEOT 205 JUNIOR 91 650.000
 OPEL CORSA CITY 92 690.000
 CITROËN AX 1.4 TRS 91 690.000
 OPEL KADETT 1.6 GLS 89 690.000
 PEUGEOT 206 PLUS 90 690.000
 CITROËN AX 1.1 TE 92 715.000
 OPEL CORSA 1.2 90 725.000
 SEAT IBIZA 1.5 AIA 90 745.000

Canalcar
 350 COCHES

SI USTED TIENE UN BUEN COCHE PARA VENDER, POR FAVOR VENGA A VERNOS. PAGAMOS EN EL ACTO

RENAULT SUPERINCO FIVE	89	490.000
CITROËN AX CHALLENGER	90	590.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	590.000
FIAT UNO 45	90	590.000
RENAULT SUPERINCO OASIS	90	590.000
PEUGEOT 206 GTX	88	640.000
RENAULT SUPERINCO OASIS	91	640.000
SEAT IBIZA 1.5 AIA	90	745.000

RENAULT SUPERINCO FIVE 89 490.000
 CITROËN AX CHALLENGER 90 590.000
 OPEL CORSA 1.2 S 90 590.000
 FIAT UNO 45 90 590.000
 RENAULT SUPERINCO OASIS 90 590.000
 PEUGEOT 206 GTX 88 640.000
 RENAULT SUPERINCO OASIS 91 640.000

Canalcar
 350 COCHES

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

PARA LA COMPRA DE UN COCHE, CANALCAR LE OBSEQUIA CON UNA SUSCRIPCIÓN POR UN AÑO A LA REVISTA MOTOR 16, Y UN TALONARIO DE CHEQUES GASOLINA DE 25.000 PTAS. (COMUNIQUESELO AL VENDEDOR AL RETIRAR EL VEHICULO). ESCRIBANOS FACILITANDO LOS DATOS DE SU COMPRA (MODELO, AÑO, NOMBRE, DIRECCION Y SUCURSAL DONDE ADQUIRIÓ EL VEHICULO) A: MOTOR 16 HNOS. GARCIA NOBLEJAS Nº 41 (DPTO DE PUBLICIDAD), 28037 MADRID



COVA 81



COMPRAMOS COCHES NACIONALES O DE IMPORTACION
INMEJORABLES TASACIONES. PAGO AL CONTADO

ALFA ROMEO 75 2.0, AÑO 87. 590.000 PTAS.
BMW 320i AÑO 87. 890.000 PTAS.
CITROËN AX, TRD IMAGEN AÑO 93. 850.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS A/A AÑO 87 690.000 PTAS.
FORD 1.3 GHIA AÑO 87. 375.000 PTAS.
FORD SCORPIO 2.9 GHIA A/A D/A E/E 1.350.000 PTAS.
MERCEDES 260 E, AUT, A/A, MD 91. 2.950.000 PTAS.
MERCEDES 260 E, AÑO 88. 2.475.000 PTAS.
MERCEDES 300 CE, AUT, FULL, AÑO 90. 3.990.000 PTAS.
MERCEDES 300 SE, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 E, AÑO 91. 3.650.000 PTAS.

MERCEDES 190, 2.5 TD, FULL. 2.450.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.5 D, FULL. 1.100.000 PTAS.
OPEL KADETT 2.0 GSI, AÑO 89. 850.000 PTAS.
PEUGEOT 205 XL. 5 PUERTAS, AÑO 90. 580.000 PTAS.
PEUGEOT 309 GR, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
RENAULT 21 GTS, A/A, AÑO 90, 5P. 950.000 PTAS.
RENAULT 19 TXI, A/A, D/D, E/E, C/C, AÑO 90. 970.000 PTAS.
ALFA ROMEO 75 2.0, AÑO 87. 590.000 PTAS.
CITROËN AX 14 TRD, AÑO 89. 550.000 PTAS.
BMW 320i, AÑO 87. 790.000 PTAS.

CITROËN AX 14 TRD IMAGEN, AÑO 93. 850.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS, A/A, AÑO 87. 690.000 PTAS.
FORD 1.3 GHIA, AÑO 87. 690.000 PTAS.
FORD SCORPIO 2.9 GHIA, AÑO 87. 690.000 PTAS.
FORD SCORPIO GHIA, A/A, D/D, E/E, C/C. 1.350.000 PTAS.
MERCEDES 300 E, AUT, A/A, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
PEUGEOT 505 GTD, A/A, E/E, C/C, AÑO 84. 350.000 PTAS.
ROVER 2.600 S, AÑO 84. 425.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.2, AÑO 88. 425.000 PTAS.
VOLKSWAGEN PASSAT CL 1.6D, AÑO 87. 490.000 PTAS.
VOLVO 440 TURBO, FULL, AÑO 90 1.390.000 PTAS.

C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
(METRO ARGÜELLES) TEL: (91) 541 00 36

GARCIA PROL
Ford Orion 1.6i Ghia,
A/A, M-KV. 890.000
ptas. Tel: (91) 541 00
36.

GARCIA PROL
BMW 325 cabrio, téc-
nica moderna, mode-
lo 91. Garantía un
año. 3.400.000 ptas.
Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ci-
troën ZX 2.0i 16V.
A/A, ABS. Año 92.
Garantía un año.
1.690.000 ptas. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL

Mercedes 300 CE, A/A,
modelo 91. Ga-
rantía un año. 3.650.000
ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Escort XR3i Año
89. 775.000 ptas. Ga-
rantía 6 meses. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Mercedes 300E A/A,
llantas, automático,
año 91. Garantía un
año. 3.650.000 ptas.
Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Mercedes 260E Aut.
A/A, modelo 91. Ga-

rantía un año.
2.950.000 ptas. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Mercedes 300 CE,
Aut. full, año 90.
3.990.000 ptas. Ga-
rantía un año. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Mercedes 260 E año
88 garantía 6 meses
2.475.000 ptas. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Mercedes 300 SE,
full, año 90.
3.690.000 ptas. Ga-
rantía un año. Tel:
(91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Peugeot 205 XL, 5p,
año 90, garantía 6
meses. 580.000 ptas.
Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50
Mercedes 400 SE,
año 92, Full-equipe.
7.300.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E, 24
válvulas, full equipe,
año 90. 4.200.000
ptas. Tel: (91) 416 66

34.
Mercedes 300 TD,
año 92, Full-equipe,
4.200.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E, año
91, Full-equipe.
3.500.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E, año
91, Full-equipe.
3.500.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW TDS, full, año
92. 3.800.000 ptas.
Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 SE,

año 92, Full-equipe.
6.600.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW Z1, FE, año 92.
4.500.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 D, año
88, Full-equipe.
3.000.000 ptas. Tel:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 turbo-
diesel, año 90, Full-
equipe. 4.100.000
ptas. Tel: (91) 416 66
34.

MARCENADO 50
Importación de
Automóviles
NUEVOS Y USADOS
(TODAS LAS MARCAS)
Gran stok en Mercedes
BMW y Todo Terreno
Parking para clientes
Tel.: 91- 416 66 34
Fax : 91 - 416 68 01

AUTOS FERNANDEZ
SISTEMA VEHICULO OCASION
TURISMOS-INDUSTRIALES
100 VEHICULOS
EN STOCK

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

Motor 16



COVA 81



A. ARGUELLES

Andrés Mellado, 76 - Tel.: 549 57 88 - 549 64 71

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDAD

a la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPE 20V	90	58.000	CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000
AUDI	80 TD	90	47.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	MITSUBISHI	3000 GT VR 4	91	130.000
AUDI	90	89	42.000	FORD	ESCORT XR3i	92	38.000	OPEL	CALIBRA 2.0 16V	91	55.000
AUDI	100 2.2 I	90	56.000	FORD	FIESTA 1.4 CLX	90	18.000	OPEL	VECTRA GT	92	40.000
AUDI	100 2.3	91	67.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	FORD	SIERRA 2.0 GHIA	91	38.000	RENAULT	19TSE	89	22.000
AUDI	100 2.8 QUATTRO	92	80.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	RENAULT	SUPERCINCO	90	14.000
BMW	316	87	24.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	ROLLS ROYCE	SILVERT SPIRIT	95	220.000
BMW	318i 4P	92	62.000	MAZDA	MX3	92	69.000	SEAT	TOLEDO 1.8 GLX	92	38.000
BMW	318i 4P	92	72.000	MERCEDES-BENZ	190 2.3	88	43.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	524 TD	90	75.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.6	92	80.000	TOYOTA	CELICA 2.0 GTi	91	59.000
BMW	525 TDS	92	110.000	MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	24.000
BMW	535i	89	87.000	MERCEDES-BENZ	280 E	93	120.000	VOLKSWAGEN	GOLF G60	90	38.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	300CE 24V 5V	91	118.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
BMW	850 I	90	165.000	MERCEDES-BENZ	3000 AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE G40	91	22.000
BMW	M5	89	98.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000	VOLVO	360	86	15.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
CITROËN	CX 2.2 TRS	90	24.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	LAND ROVER	DISCOVERY TDI 3P	91	64.000
CITROËN	XANTIA 2.0 VSX	94	72.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	91	110.000	OPEL	FRONTERA	93	53.000
CITROËN	ZX 1.6i 3P	94	39.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Audi
90, 46.000 kilóme-
tros, aire acondicio-
nado, autorradio.
1.690.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi
100 2.2, año 1990.
1.880.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW
316i, año 87, rojo.
875.000 ptas. Tel:
(91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW
524 TD. Gris metali-
zado. 3.200.000 ptas.
Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW
535 i, año 1990, FE.
2.800.000 ptas. Tel:
(91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mer-
cedes 300 Familiar.
Año 1987, completa-
mente equipado.
3.300.000 ptas. Tel:
(91) 544 35 24.

ARGÜELLES Ci-
troën CX 2.2 TRS,
año 1990. 950.000
ptas. Tel: (91) 544 35
24.

ARGÜELLES Ci-
troën ZX 1.6i. Dos
meses de uso. Color
Antracita. 1.250.000
ptas. Tel: (91) 549 57
88.

ARGÜELLES Fiat
Tempra 1.4. Año 90.
1.050.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW
524 TD, año 91, color
gris metalizado.
3.100.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mer-
cedes 190 E 2.5 16V.
Año 89. 3.100.000
ptas. Tel: (91) 549 57
88.

ARGÜELLES Opel
Senator 3.0 E, full
equipe. Año 81.
590.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mer-
cedes 300 Familiar,
año 87, completa-
mente equipado.
3.300.000 pesetas.
Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Ci-
troën CX 2.2 TRS,

año 90. 950.000 pe-
setas. Tel: (91) 544
35 24.

VENECIA S.A.
Mercedes 300 E, full
equipo, color gris Me-
talizado, M-IC, sin en-
trada. Mes: 54.000
pesetas. Tel: 528 57
07.

VENECIA S.A. Au-
di 100 TD, full equipo,
champán metalizado,
M-LH, sin entrada.
Mes: 27.338 ptas.
Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Vol-
vo 340 Plus, full,
blanco, 5p, M-MB, sin
entrada. Mes: 27.338
ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A.
Peugeot 309 GLD
gris metalizado. Mes:
21.125 ptas. Tel: 528
57 07.

VENECIA S.A. Re-
nault Super 5 GTX
Rojo M-KP, sin entra-
da. Mes: 17.397 ptas.
Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A.
Ford Sierra 2.0i GL

full equipo, gris meta-
lizado, M-JY, sin en-
trada. Mes: 26.100
ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A.
Peugeot 205 GT A/A
blanco, M-KS, sin en-
trada. Mes 21.746
pesetas. Tel: 528 57
07.

VENECIA S.A. Re-
nault 21 Ti, full equi-
po, color negro meta-
lizado. Matrícula
M-JH sin entrada.
Mes: 28.580 ptas.
Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A.
Opel Astra 1.4i, azul
metalizado, M-MT, sin
entrada. Mes: 29.824
ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Se-
at Ibiza SXi Color
Gris metalizado. M-
KS sin entrada. Mes:
18.640 ptas. Tel: 528
57 07.

VENECIA S.A. Fiat
Tempra 1.6 SX, color
verde metalizado. M-
LX sin entrada. Mes:
27.338 ptas. Tel: 528
57 07.

AUTOS VENECIA

SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA
60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y
FESTIVOS MAÑANAS

C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

Motor 16



COVA 81

**HOLLIDAY CAR**

**VEHICULOS NACIONALES IMPORTACION Y TODO TERRENO
PRECIOS ESPECIALES EN TODAS LAS MARCAS**

VEHICULOS KM "77"

VEHICULOS DE DIRECCION Y OCASION 8 AÑOS PARA PAGAR SIN AVALES, SOLO NOMINA

ANTES DE COMPRAR LLAME Y COMPRUEBELO.

TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 - 554 34 21 - 554 37 05 FAX: (91) 554 65 05

VENECIA S.A. Fiat Tipo 16V, full equipo, rojo, M-MS, sin entrada. Mes: 29.820 Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Opel Vectra 2.0i CD, full equipo, gris met. 5p, M-ML, sin entrada. Mes 37.280. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Peugeot 605 SRD turbo, full equipo, gris metalizado, M-MF, sin entrada. Mes: 62.133 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. BMW 520 i 24V, full equipo, gris met. M-LF sin entrada. Mes: 57.162 ptas. Tel: 528 57 07.

LIÑAN Alfa Romeo 33 (1.3) Elev, cierre M-NW. Total: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX GT, E/E, cierre, llantas. M-NP, mes: 16.485 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort

1.6 CLX 5V 5p M-ML, mes: 22.050. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 Ghia, E/E, C/C. Moderno año 92. Mes: 21.525 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Mercedes 220E 16V. Iny. Airbag. ABS, climatizador, D/A. Nacional, M-OY. Garantía Mercedes. 4.400.00 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Nissan Patrol corto 6 cilindros, INY, A/A, D/A, M-JL, mes: 29.925 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Corsa 1.2 Swing, 5V, moderno. M-PP. Garantía Opel. Realmente nuevo. Mes: 21.735 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Calibra 2.0 i 16v, ABS, A/A, D/A, E/E, C/C, llantas, año 92. Mes: 44.100 ptas. Tel: (91)

517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 405 GR, A/A, D/A, E/E C/C, M-JZ. 22.050 mes Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 605 GRI, 2.0 INY, climatizador, D/A, elevalunas, cierre, alarma. M-LU. Mes: 31.500 mes. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TXE Chamade A/A, D/A, elevalunas, cierre, año 90. Mes: 18.960 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Safrane 2.2 Si. INY. Climatizado, D/A, elev. Cierre, M-OD. Mes: 51.450 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 1.4 RT, A/A, elev, cierre. Año 91. Total: 875.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 25

GTX 2.0 Iny. A/A, D/A, elev. Cierre, año 86. Total: 585.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 11 TXE elevalunas eléctricos, cierre centralizado, llantas, M-HB. Total: 550.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Express gasolina, cerrada. M-JD. Total: 425.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Toledo 1.8 Inyección, Class. Aire acondicionado, Dirección asistida, elevalunas eléctricos. M-PD. Total: 1.590.000 ptas. Garantía Seat. Realmente nuevo. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Ibiza 1.4 CLX 5V, 5P. Moderno, M-PJ. Mes: 25.000 ptas. Realmente nuevo, garantía Seat. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA

Pº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)
TLFNO.: 91-517 07 35

Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)
TLFNO.: 91-474 88 52

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

BMW 318i, 1991, como nuevo. 2.300.000 ptas. **Mercedes** 300 E 24 válvulas, año 90 3.600.000 ptas. **BMW** 325 cabrio, año 88. 2.400.000 ptas. **BMW** 325i, año 92, 3.200.000 ptas. **BMW** 520i 24V, año 90, 2.500.000 ptas. **BMW** 525 TDS, año 93, 3.600.000 ptas. **BMW** 525 TDS, año 92, full-equipe 3.500.000 ptas. **BMW** 525i, año 92, full-equipe, 24V, 3.600.000 ptas. **Mercedes** 190E, año 88, 2.200.000 ptas. **Mercedes** 300 D, año 92, 3.950.000 ptas. **Mercedes** 300D, año 91,

aut, 3.500.000 ptas. **Mercedes** 400 SEL, año 92, 6.800.000 ptas. **Mercedes** 300E, año 90, 3.100.000 ptas. **Mercedes** 300D, año 92, 34.000 Kms, 4.400.000 ptas. **Mercedes** 300 coupé, año 88, 3.100.000 ptas. **BMW** 325i, año 88, 1.650.000 ptas. **Mercedes** 300 turbo diesel, full equipo, año 83. 1.450.000 ptas. **Audi** 80 2.0i, año 93, como nuevo, 2.475.000 ptas. **Mitsubishi** 2.500 TD, año 88, 1.900.000 ptas. **Mitsubishi** 2.500 TD, año 90,

turbo intercooler. **Isuzu** año 88, corto, como nuevo, gasolina 1.400.000 ptas. **Golf** cabrio impecable, 625.000 ptas. **BMW** 750i, como nuevo, full-equipe, 4.900.000 ptas. **Ford** Probe, año 92. 2.400.000 ptas. **Teléfono:** (925) 82 20 48. **Móvil:** (908) 91 16 90.

YAMOVI Jeep Cherokee limited, año 92 granate. A/A y demás extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Merce-

des 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas Tel: 565 20 00.

YAMOVI Nissan Patrol Top Line Wagon, 7 plazas. Año 92 azul metalizado, completo de extras. Garantizado 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Opel Astra GSI 16V año 92 color blanco, full-equipe, garantizado. 2.080.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Opel Frontera 2.4i, año 93,

color blanco, extras, garantizado, oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Peugeot 306 1.6XR, nuevo, a estrenar, rojo, extras, garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Volvo 480 S año 93, negro met. fullequipe, garantizado. 2.175.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVI Jeep Cherokee limited, año 92 granate. Aire acondicionado y demás extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

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

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



15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 15.600 ptas.
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi S. A. Giro Postal nº _____ a nombre de Cambio y Rusconi S. A.
D. _____
Calle _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
Precio suscripción _____
España _____ 15.600 ptas. América, África _____ 36.296 ptas.
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez- 30.056 ptas. Asia, Oceanía _____ 49.556 ptas.

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI S.A. C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 41. 28037 MADRID

Motor 16 en Argentina

SOY un interesado crónico en los temas de información sobre automóviles de todas partes del mundo y habitualmente compro revistas de distintos orígenes fuera de Argentina, como Brasil e Italia. Por medio de un amigo me llegó a las manos un ejemplar de vuestra revista y me pareció muy interesante el tipo de comentarios y la completa ficha técnica. Soy poseedor de un Alfa Romeo 155 2.0 TS comprado en Argentina. Tiene, como dice en la revista, un control de gestión totalmente electrónico de alimentación y encendido sin piezas móviles. El sistema de encendido tiene un corte a 6.500 rpm. y, según mis cálculos, en quinta hace 34,6 km/1000 rpm., llegando hasta 5.900/6.000, con lo que su velocidad final estaría en el orden de los 204/207 Km/h. Tal y como ustedes dicen, el consumo de aceite es algo inferior a los 250 cc. cada 1.000 kilómetros. También dicen que estos autos son muy sensibles a la presión de los neumáticos. ¿Cuál es la que recomiendan para tránsito urbano y autopista andando por encima de los 180? Por favor, expresado en libras por pulgada, así no me equivoco cuando hago la



ACUERDO AMISTOSO

CON relación a mi carta que fue publicada en esta sección, denunciando a Opel Autogama de L' Hospitalet de Llobregat, con un problema de un aire acondicionado instalado en mi Opel Astra. Dar las gracias a D. César López, director gerente de este concesionario. Gracias a su actuación personal llegamos a una solución amistosa a mi problema, demostrándome profesionalidad y responsabilidad a la hora de tratar con clientes. Lástima que las malas actuaciones de otras personas, empañen el buen hacer de personas profesionales.

JORGE DEL OJO DE LA VEGA
BARCELONA

conversión. Este auto viene equipado con unas luces para la niebla de color blanco y normalmente todos mis autos anteriores las habían tenido de color amarillo. ¿Cuál es la más adecuada y cuáles son sus características?

RICARDO MILLARA
BUENOS AIRES
ARGENTINA

R.- El Alfa 155 2.0 TS obtiene una velocidad en quinta a 1.000 rpm de 34,4 Km/h. La velocidad máxima oficial que Alfa Romeo anuncia para este modelo es de 205 Km/h. En condiciones reales de circulación, realizando dos pasadas en ambos sentidos y confiando la medición a nuestro inseparable correvit, nosotros no superamos los 201,5

Km/h. reales, aunque aprovechando una cuesta, o con el viento a favor, no sería nada raro que superase con facilidad esta cifra e incluso que llegase al corte de inyección. La marca recomienda para una utilización normal una presión de 31,3 libras por pulgada delante (2,2) y 28,4 (2,0) detrás. Para circular a alta velocidad hay que aumentar la presión a 35,5 libras por pulgada (2,5 bares) en las cuatro ruedas.

Lo que determina que un faro sea de niebla no es el color de la bombilla o del cristal, sino la forma y el rallado del cristal. Un faro con luz amarilla deslumbra menos y da más sensación de relieve pero ilumina poco en relación a uno blanco.

Aligerar la dirección

COMO en alguna otra ocasión, me dirijo a ustedes para hacerles una consulta que considero me va a ayudar bastante.

Hace poco más de dos años (31.000 kilómetros) que compré un Ford Escort 1.6 Equipe 5p. Le ha llegado la hora de cambiar de neumáticos, si puedo antes de que llegue el in-

vierno. De origen calza unos Michelin MXV de medida 185/60 R14.

Le «quedan» muy bien, pero mi pregunta es si, dada su potencia (90 CV) y la ausencia de dirección asistida, sería posible cambiarle la medida por una que deje la dirección algo más blanda, sobre todo en ciudad, y que (puestos a pedir) le baje algo el consumo.

¿Puede indicarme a qué régimen entrega la poten-



cia máxima mi coche?, o lo que es lo mismo, ¿a partir de dónde no vale la pena seguir estirando el motor?

Felicidades por la campaña de la pegatina. A mí me acompaña desde el primer día.

JUAN R. MUÑOZ GIL
TERUEL

R.- Parece ser, por lo que nos dice, que usted está contento con las prestaciones de sus neumáticos y que lo único que le preo-

cupa es el tema de la dirección y el consumo. Dado que se trata de buenas gomas, nosotros le aconsejaríamos que las cambiase por otras idénticas y que las hinchase algo más de lo que recomienda el fabricante, como unos 300 gramos más. Puede que empeore ligeramente la comodidad del coche, sobre todo en carreteras bacheadas, sin embargo notará que la dirección ofrece menos resistencia y que mejora ligeramente el consumo por una menor resistencia a la rodadura. El Escort 1.6 de 8 válvulas y 90 caballos obtiene la potencia máxima a 5.800 revoluciones por minuto.



¿Cómo se puede correr?

SOY un chaval granadino al cual le gustaría iniciarse en el mundo de la competición. Tengo un AX GTi que utilizaría para dicho propósito, el problema es que no sé por dónde empezar. Al no saber a dónde acudir me dirijo a vosotros para que me facilitéis con qué organizaciones tengo que ponerme en contacto, los papeleos, permisos, etcétera.

JESUS SANTIAGO GARCIA
LOJA (GRANADA)

R.- Para empezar a correr, lo primero que hay que tener es mucha afi-

ción y ganas, puesto que el mundo de la competición es más difícil y sacrificado de lo que parece. Como estamos seguros de que estas dos premisas no te faltan, te animamos a que continúes en tu empeño, aunque llegar a ser un buen piloto tampoco es un camino de rosas.

No olvides también que el dinero es una pieza fundamental en la competición automovilística, puesto que todos las piezas de recambio, neumáticos, licencias, entrenamientos en pista, asistencias mecánicas en circuito... son requisitos necesarios y, en términos generales, bastante costosos. Por este motivo es

conveniente buscar un patrocinador que soporte los gastos, aunque también es cierto que los suculentos premios que se pagan en cada carrera, en función del puesto obtenido en la clasificación final, también ayudan mucho cuando no se cuenta con unos medios económicos importantes.

Si todo esto lo tienes claro no te queda ya más que ponerte en contacto con el Departamento de Competición de Citroën (Teléfono: (91) 661 97 10 - 90 97), lugar en el que te indicarán todos los documentos que necesitas para realizar la inscripción y te informarán sobre cualquier duda que tengas.

OPINION

Conducir, asignatura pendiente

El otro día un amigo me comentaba que había sufrido un grave accidente. Achacaba su mala suerte al coche, a la vez que utilizaba una frase muy manida: «Se me fue el coche». A mí se me ocurrió contestarle, sin ninguna intención de ofenderle: «¿No será que lo guiaste mal?», a lo que mi amigo respondió: «Yo tengo muchos años de carné». A continuación, y con cierto enfado, me formuló la pregunta obligada: «¿Cuál es el coche más seguro?». Le respondí que todos. Pero me tomé la libertad de recomendarle que fuera a una escuela de perfeccionamiento de conducción para mejorar su nivel. Entonces sí que se ofendió: «¿Qué quieres decir, que no se conducir?» Aquí se acabó nuestro diálogo.

Llevo años observando cómo conduce el conductor español. Y me da la sensación de que se ha mejorado poco. En mi humilde opinión muestra un nivel deficiente, debido en gran medida al obsoleto sistema de enseñanza y aprendizaje que, como en otras parcelas de nuestra vida, se nos enseña a pasar un examen y basta. Todo se deja a la experiencia.

Menos mal que las marcas de automóviles han trabajado mucho y bien en seguridad, y consiguiendo que cada día sean más fáciles de conducir. Pero, ¿a quién, en la autoescuela, le han enseñado cómo mover bien el volante, cómo frenar correctamente, cómo sacar partido al motor, cómo trazar una curva correctamente o cómo controlar el vehículo en un derrapaje?

Necesitamos, y debemos exigir, que se nos enseñe más y mejor. Necesitamos controlar el vehículo y que no suceda a la inversa. Y, por supuesto, la seguridad del tráfico aumentará cuando todos conduzcamos mejor. Esta debería ser nuestra obligación. Debemos ser más responsables, y esa responsabilidad es la que nos debería exigir que el nivel de conducción sea el más óptimo. Y es que a la Administración no le preocupa. Sigue centrada en ideas trasnochadas y poco efectivas como seguir asociando seguridad con lentitud. Continúa obcecada con sus campañas de tremendismo, con el único objetivo de meter miedo en el cuerpo. Así no se va a mejorar nada, y menos si a la Dirección General de Tráfico se la ve como una máquina de recaudar.

Está claro, el sistema de enseñanza necesita de una urgente remodelación. Por ello no estaría de más tomar ejemplo de cómo y de qué forma se imparten los cursos en las escuelas de perfeccionamiento y mejora de la conducción como TAC, TEPESA, Can Padró, RACE, Emilio de Villota...

Sino, la conducción de nuestro país continuará siendo una asignatura pendiente.



Alfonso García*

*Periodista



Motor 16

PROTECTOR INTEGRAL SALVARAQUIS

GENIAL SENCILLEZ

TODO comenzó a raíz de una reflexión sobre el accidente de un joven motorista que había quedado tetrapléjico. Ocurrió como de casualidad cuando Juan García García, médico de profesión, se vio en el difícil trance de atender a un herido sin solución; su columna vertebral se había dañado irrepa-

arquitectura funcional. Por deducción, la zona cervical había que rodearla con un elemento que .

rablemente por falta de la debida protección. Aquello fue el punto de partida para un análisis técnico y médico que, tras descartar infinidad de soluciones, llevó al descubrimiento del Salvaraquis. Juan García consultó a muchos traumatólogos, confrontó estadísticas, analizó infinidad de casos de lesiones vertebrales, se asesoró con rehabilitadores e ingenieros que le aportaron valiosos datos sobre la dinámica de los accidentes y, por fin, con todo ese caudal de informaciones, puso mano a la obra. El espíritu de la idea consistía en proteger la columna vertebral a lo largo de todo su recorrido en función de su

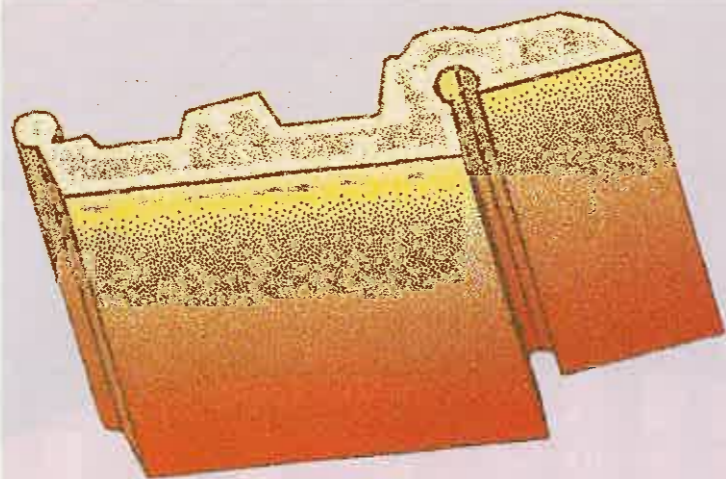
bajo ningún concepto, permitiera una flexión superior a los 45° y que, al mismo tiempo, estuviese ensamblada con otra estructura destinada a la protección de toda la columna vertebral. Para esto último, Juan García ideó un sistema de láminas del tamaño de una vértebra grande, y las articuló entre sí con un engarce similar al coxo-femoral. Para que tuviese movimiento en un solo sentido, Juan García se inspiró en el principio con el que, por evolución y elección, la naturaleza había dotado a los peces y a los reptiles, pero sobre todo al pangolín, que está recubierto de gruesas escamas perfectamente articuladas. De ♦♦♦

Después de varios años de exhaustivo y meticuloso trabajo, Juan García ha logrado paliar el principal problema de los accidentes de moto: las lesiones vertebrales. Una especial estructura incorporada a un chaleco, disminuye en gran medida el riesgo de fracturas vertebrales.

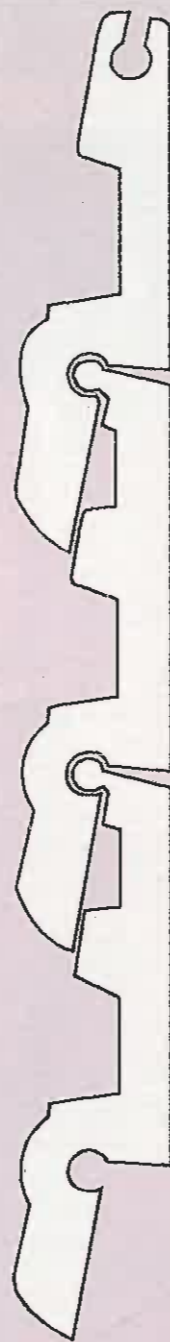


Tal como se demuestra en esta imagen, la estructura del protector Salvaraquis evita el excesivo giro lateral del cuello y el arqueado de la columna vertebral. Construido con sofisticados materiales plásticos, garantiza la óptima resistencia al impacto.

hecho, el pangolín posee una protección a la hiperextensión dorsal, es resistente a cualquier impacto por la dureza propia de cada escama, tiene una protección suplementaria al repartir en el resto de las escamas el impacto recibido y, en consecuencia, la carga deja de actuar en un solo punto. Con estas connotaciones, derivadas de principios existentes en la naturaleza y complementadas con aportaciones médicas y tecnológicas, Juan García se adentró en la fase final del proyecto, que conllevaba el análisis de diferentes materiales y la mecanización de los mismos para la perfecta articulación, ya que la estructura del pro-

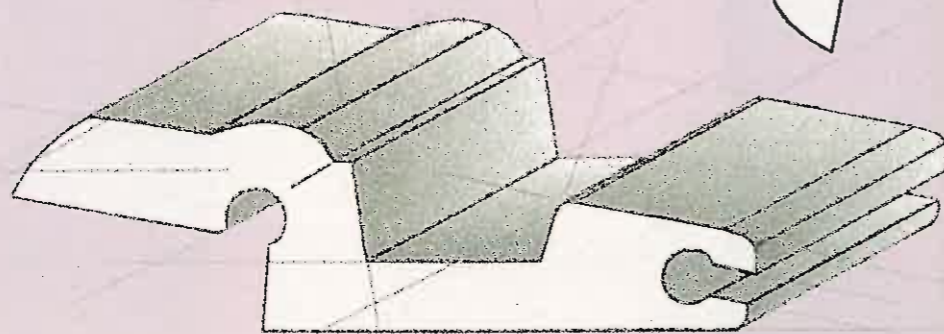


La articulación de los eslabones está inspirada en el movimiento de la cabeza femoral del ser humano. Al mismo tiempo, el conjunto de estas piezas tiene como base para absorber el impacto la sucesión de las escamas del pangolín, animal que, gracias a su coraza articulada, es capaz de soportar fuertes impactos. La realización de cada una de estas piezas ha implicado complicados estudios geométricos y estructurales que posteriormente han necesitado de un material plástico muy complicado de fundir y de manipular. En resumidas cuentas, se trata, una vez más, de la difícil sencillez.



tector estaba perfectamente definido en teoría. Al tratarse de un collarín flexible en su circunferencia y muy rígido en sentido vertical, precisaba de un material ligero, flexible en un sentido y rígido en otro; todo esto, acoplado a la otra estructura articulada que, al tener flexibilidad en un solo sentido, debía estar hecha de un material que soportara perfectamente el impacto en la zona de articulación y que tuviera un peso mínimo.

Buen ejemplo del esfuerzo a que debía estar sometido el protector es que una moto a 50 kilómetros por hora conducida por una persona de 70 kilos de peso, en el momento de una parada brusca, tal y como ocurre en los accidentes, dicho peso se



Juan García se ha inspirado en los elementos más naturales para proteger tanto el cuello como la columna vertebral de los motoristas ante un posible accidente.

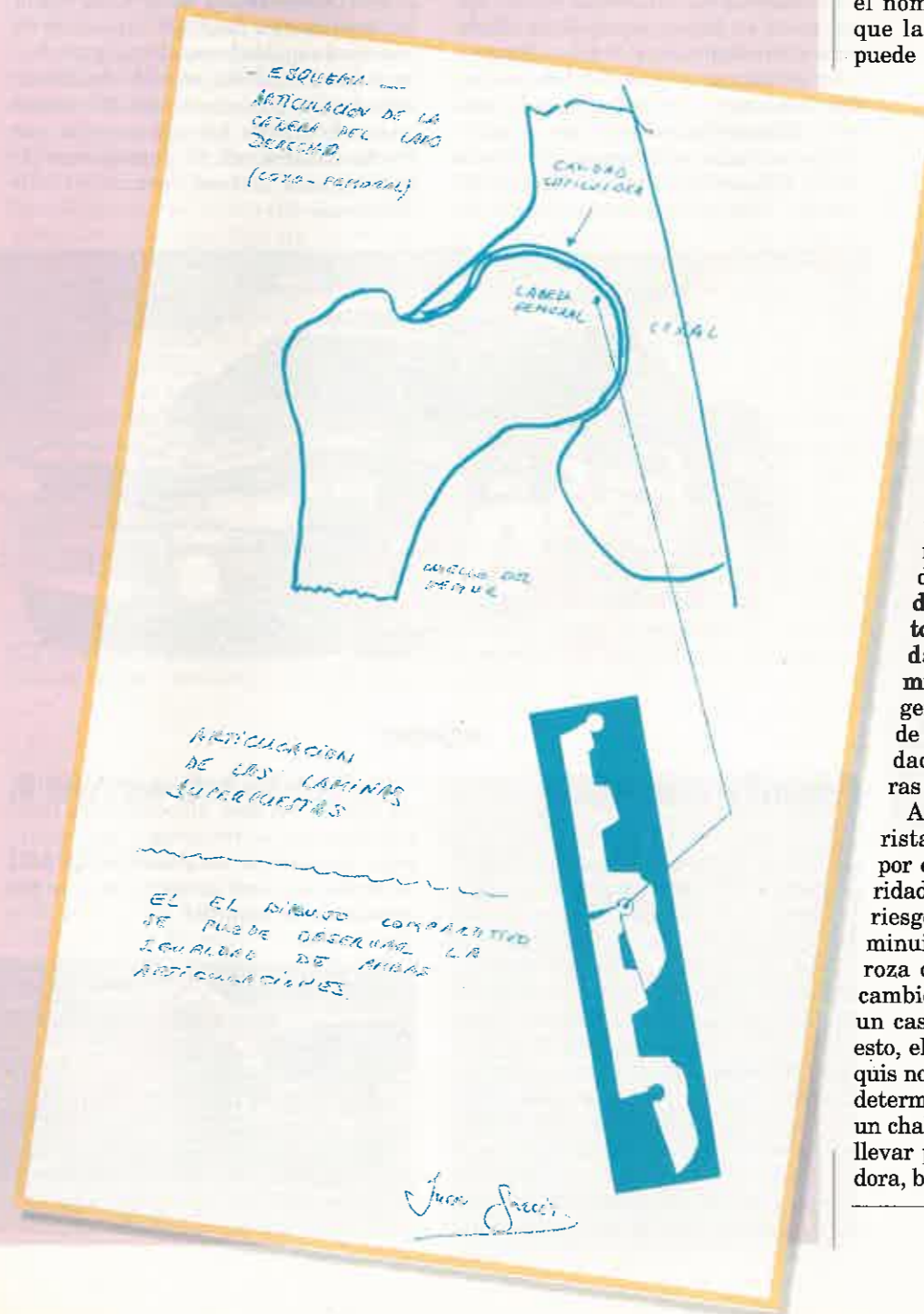


convierte en 3.000 kilos. Si además la cabeza va libre de apoyos circulares, su peso, incrementado por el casco, causa indefectiblemente un efecto palanca sobre las vértebras cervicales, que se lesionan irremediablemente. Algo parecido ocurre con la columna vertebral, que al recibir un impacto frontal o lateral, se lastima al no estar dotada de esos movimientos.

Al haber logrado este protector, que Juan García ha bautizado con el nombre de Salvaraquis, ocurre que la cabeza dotada de casco no puede doblarse más de 45° y la estructura vertical, al estar sujeta al torax con una faja que asegura su fijación, evita que la columna vertebral se doble en sentido contrario al que puede y el impacto es absorbido por la cadena de eslabones.

Actualmente, el Salvaraquis es una realidad avalada por toda clase de patentes y ensayos teóricos y prácticos. Pruebas llevadas a cabo con *Dummies* en simuladores de accidentes y múltiples ensayos prácticos realizados por expertos motoristas en diferentes facetas de este deporte, han permitido poner perfectamente a punto detalles de diferentes medidas de los protectores y, al mismo tiempo, rodear a este genial invento de Juan García de la seguridad y de la efectividad que aportan las más severas pruebas dinámicas.

A partir de ahora, todo motorista que decida estar protegido por el Salvaraquis sabe con seguridad que en caso de accidente el riesgo de lesión vertebral ha disminuido en un un porcentaje que roza casi la totalidad, todo eso a cambio de un precio similar al de un casco de mala calidad. Junto a esto, el hecho de utilizar el Salvaraquis no implica el uso de una prenda determinada, ya que al tratarse de un chaleco cómodo y ligero, se puede llevar por debajo de cualquier cazadora, barbour o mono de cuero.



PADDOCK

COMIENZA LA CUENTA ATRAS

Ya están puestas a la venta las entradas para la Carrera de Campeones que se disputa, un año más, en Las Palmas de Gran Canaria los días 2, 3 y 4 de diciembre. Los precios son de 5.000 pesetas para los adultos y de 2.500 para los niños y son válidas para los tres días de carrera. Las entradas se pueden adquirir en El Corte Inglés en Las Palmas de Gran Canaria y en las oficinas del RACE en Canarias. También es ya segura la participación de Carlos Sainz y Didier Auriol, que han confirmado su asistencia

EN MINI POR ANDORRA

Andorra fue por cuarta vez escenario de la tradicional Concentración de Minis que organiza el Club Mini Cooper. A la cita pirenaica, en cuya organización se contó con la colaboración



de la Associació Andorrana de Classics Esportius, acudieron más de 50 vehículos, el más lejano de los cuales procedía de Jaén. Los participantes debieron superar diversas pruebas y los vencedores absolutos fueron Neus Martí en categoría femenina, con un Mini 1.000, y Francesc Larroca en la masculina pilotando un Cooper 1.300.

Subaru ganó el Asia-Pacífico

LA última prueba del cada vez más importante y relevante Campeonato Asia-Pacífico de Rallyes, el Hong Kong-Pekín, que se celebra en siete etapas después de atravesar el inmenso país asiático, ha decidido el certamen. A él aspiraban Mitsubishi y Subaru, pero la debacle sufrida por los hombres de Mitsubishi dejó en bandeja el triunfo final a Subaru.

En un principio se preveía una lucha feroz entre Kenneth Eriksson, el piloto más destacado de Mitsubishi y líder del certamen de pilotos antes de la salida de la última carrera, y Possum Bourne, líder de Subaru y único hombre que podría inquietar a Eriksson. Para la ocasión, Mitsubishi presentó un potente equipo: además de Eriksson inscribió a Armin Schwarz y al japonés Kenjiro Sinozuka. Una potente escuadra que no

aguantó la dureza de esta carrera. El primero en caer fue Eriksson, que sufrió un accidente que lo dejaba fuera de carrera, le seguía Schwarz, también por accidente, mientras que Sinozuka, con problemas de suspensiones, finalizaba retrasado de la cabeza de la prueba.

Los más beneficiados por los problemas del equipo Mitsubishi fueron los hombres de Subaru, finalizando la carrera Bourne en primera posición y Richard Burns en el segundo puesto del podio. Tras el Rallye Hong Kong-Pekín la clasificación final del certamen de marcas ha quedado encabezada por Subaru con 97 puntos, seguido de Mitsubishi con 78 y Toyota con 41. El campeonato de pilotos ha sido vencido por Possum Bourne con 65 puntos, seguido por Kenneth Eriksson con 54 y Colin McRae con 40.



Fogarty campeón

LA última prueba del Mundial de Superbikes ha servido para coronar nuevo Campeón del Mundo de la especialidad al piloto de Ducati, Carl Fogarty. A esta prueba final, celebrada en Philip Island, Australia, llegaban el británico Fogarty, el estadounidense Russell y el neozelandés Aaron Slight con posibilidades de alcanzar el trono mundial. Fogarty partía con una mínima ventaja sobre Scott Russell, ventaja que supo mantener e incluso superar, ya que venció en la primera manga y acabó por delante de Russell en la segunda, con lo que finalmente

se proclamaba Campeón del Mundo, en una de las más emocionantes temporadas que se recuerdan, con continuos cambios en la clasificación a lo largo de las once pruebas de que ha constado este mundial.



Hacia la unificación

TRAS el éxito de la edición 94 de las 24 Horas de Le Mans, y en el espíritu de salvaguardar una tradición automovilística de 70 años, el ACO ha llamado a la unificación a otros organizadores con el fin de «resucitar» la especialidad de la Resistencia. Para ello, conviene actuar en tres frentes complementarios: conservar el espíritu legendario de este tipo de pruebas, preparar nuevos reglamentos en función de los imperativos necesarios y, por último, tratar de poner, de una vez por todas, de acuerdo a todos los organizadores -la IMSA americana principalmente- que apuestan por las carreras de resistencia. ACO e IMSA se han puesto de acuerdo en la redefinición del vehículo, denominado SWC, y que será obligatoriamente una barqueta abierta, que deberán enfrentarse a los vehículos GT, que podrán ser abiertos o cerrados.

Para la edición 95, las 24 Horas tendrá innovaciones, concernientes a las inscripciones, entrenamientos, paradas en boxes y prohibición de la tele-

metría. Se mejorará la seguridad limitando el número de personas llamadas a intervenir en los vehículos durante la carrera, y también se controlarán los neumáticos.

Todas estas novedades han sido posibles tras los permanentes contactos con todas las partes interesadas y con la firme voluntad de incidir en las pruebas de resistencia. Así, en 1995 el calendario internacional se compondrá, a priori, de cuatro pruebas, las 24 Horas de Le Mans, las 24 Horas de Daytona, las 12 Horas de Sebring y los 1.000 Kilómetros de Suzuka, carreras dispuestas a agruparse entre sí para perpetuar la disciplina de la resistencia. La definición de los prototipos WSC es hoy común entre los dos organizadores más importantes: IMSA y ACO, por lo que una marca de la importancia de Ferrari ya ha anunciado la participación en las cuatro pruebas previstas: Daytona, Sebring, Le Mans y Suzuka con el modelo 333 SP, que este año ha participado en el campeonato IMSA.

A través del objetivo

IMAGENES de gran belleza, arropadas por una muy lujosa encuadración, llenan las 400 páginas de «Grand Prix», un libro de gran tamaño editado en español y cuyo precio es de 5.000 pesetas.

Rainer Schlegelmilch, uno de los mejores fotógrafos de la Fórmula 1, ha recogido durante 25 años, a través de los objetivos de su cámara, todo lo que compone y rodea a la especialidad reina del automovilismo. El libro se puede encontrar en LibroMotor de Barcelona -Tel: (93) 415 46 38- y Madrid -Tel: (91) 373 78 13.



PADDOCK

D'ANTIN Y CRIVILLE ENCANDILAN

Luis D'Antin, que conseguía su sexto título nacional, y Alex Crivillé, que ganaba su primera carrera de 500 este año, encandilaron a los más de 30.000 espectadores que acudieron a Albacete para presenciar el Superprestigio Solo-Moto y el Open Ducados. D'Antin ganó con autoridad la carrera y con ella el título, ya que Miguel Angel Castilla no pudo vencerle, condición indispensable para ser Campeón. En 125, con el título en manos de Aspar, la victoria fue para Spief, ya que el alcireño cayó al tocarse con Alzamora, que quedó retrasado, y luego también se cayó Giró cuando iba solo en cabeza. En SuperSport el título se lo



adjudicó Gregorio Lavilla, aunque la carrera la ganaron los hermanos Gavira, Idalio por delante de Eustaquio, mientras que Amatriáin, el otro aspirante al título, acabó retrasado a consecuencia de una lesión. Por su parte, Crivillé debió emplearse a fondo, pero la revelación de la jornada fue Checa que, con la moto de Alberto Puig, que no había probado, llegó a ir segundo antes de caer.



El Suzuki Vitara de Selga, a la izquierda, fue el último vencedor de la temporada en la que Plaza (también con Suzuki), a la derecha, consiguió hacerse con el título.

Plaza y Gil, los nuevos campeones

CON 300 kilómetros non-stop y una inédita salida al unísono de motos y coches, la quinta edición del Raid Altiplano despedía el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno y era el juez final para los títulos de este año. Entre los coches, Ginés, Selga y Plaza se jugaban el campeonato en este técnico y selectivo raid. El madrileño José María Ginés partía como máximo favorito y durante el primer centenar de kilómetros las cosas fueron rodadas para el piloto del Range Rover que ocupa la segunda plaza, suficiente para ganar el título, por detrás de Francesc Selga y precediendo a Plaza, Barbagallo y Vega, éste último con el nuevo Four Runner, auténticamente rápido. A escasos cinco kilómetros de la primera zona de asistencia, el Range Rover del madrileño rompe el puente delantero y, posteriormente, un palier, que le dejan en la pista sin opción alguna. La retirada de los hombres de Raycar deja el camino abierto hacia el cam-



Victoria y campeonato para Fernando Gil, con KTM.

peonato al conque Manuel Plaza, primer líder de la temporada, que se esfuerza en conservar intacta la mecánica del Suzuki Vitara y mantener la segunda posición para alzarse con el título.

Con otro Suzuki Vitara, Selga ganó esta carrera con 25 minutos de ventaja sobre Plaza, mientras que Vega -Toyota Four Runner- y Barbagallo -Land Rover Defender- mantenían un nuevo duelo, que en esta ocasión se saldó a favor del piloto del Toyota. Los Nissan Patrol de Bergua y Monterde y el fatigado Suzuki Samurai de Maiquez completaron los siete equipos que lograron llegar a la meta de los 17 que tomaron la salida.

En motos se batió el récord nacional, con 64 pilotos en la salida. Sobre Fernando Gil pesaban los subcampeonatos cosechados en las pruebas finales, pero esta vez el tarraconense de KTM amarró el resultado, ganando con autoridad a partir del primer tercio de carrera. Hasta allí llegó a ir líder la joven promesa Oriol Vila, que

tuvo que conformarse con la segunda plaza, por delante de Robert -ganador de la prólogo- al que su tercera posición en el Altiplano le permitía alzarse con el subcampeonato nacional. La clasificación definitiva de este campeonato está a expensas de que los organizadores de la Alta Alcarria -la primera prueba celebrada este año- proporcionen a la federación la clasificación oficial de las motos en su prueba. Si Vila destacó, el piloto de Utiel, Fernando Ponce, fue el mejor junior y además logró un sensacional sexto *scratch*, mientras el requenense Juan Gómez, pese a la fiebre, ganó en *quads* con un noveno absoluto.

TEXTO Y FOTOS: GOYO YBORT

CLASIFICACIONES

COCHES

1º Selga-Salido (Suzuki Vitara) 5 horas, 17 minutos, 43 segundos; 2º Plaza-Melero (Suzuki Vitara), a 25 min. 33 seg; 3º Vega-Guillermo (Toyota 4 Runner), a 29 min. 31 seg; 4º Barbagallo-Peñaranda (Land Rover Defender), a 32 min. 30 seg; 5º Bergua-Ibáñez (Nissan Patrol), a 39 min, 19 seg.

MOTOS

1º F. Gil (KTM GS) 4 horas, 48 minutos, 14 segundos; 2º O. Vila (Honda CR), a 3 min. 34 seg; 3º O. Robert (Honda CRE), a 3 min. 53 seg; 4º T. Boluda (Honda XR), a 4 min. 23 seg; 5º S. Carnicer (Alfer VR), a 12 min, 56 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

COCHES

1º Manuel Plaza, 998 puntos; 2º Francesc Selga, 866 p; 3º David Barbagallo, 854 p; 4º José María Ginés, 749 p; 5º Fernando Vega, 744 p.



El abandono de Ginés le apartó de ser campeón.

Andretti galardonado

CON ocasión de la gran fiesta Ferrari que todos los años tiene lugar en el circuito del Mugello, el piloto italoamericano Mario Andretti ha sido galardonado con la copa Ferrari, que en contados casos se ha concedido a destacados pilotos relacionados con la marca del Cavallino. En el acto de la entrega estuvieron presentes Gerhard Berger, Jean Alesi, toda la plana mayor de la Gestione Sportiva y Giovanni Agnelli, patrón del holding Fiat quien, además de galardonar a Andretti, le prometió hacer realidad el deseo de participar con un Ferrari 333 SP en las 24 Horas de Le Mans. Mario Andretti fue piloto de Ferrari en el 71 y 72, y disputó dos carreras en 1982, además de correr muchas pruebas en Sport Prototipos. Andretti es el único piloto que ha logrado ser Campeón del Mundo de Fórmula 1, Campeón de la Fórmula Indy y ganador de las 24 Horas de Le Mans.



ANTERA
EQUIPAMIENTO DE AUTOMÓVIL
Teléfono: (91) 636 15 23

Excepcional participación

LA atracción del Dakar es muy grande y a ella muy pocos se resisten. Para la próxima edición se prepara un excepcional grupo de pilotos, integrado por nombres que sorprenden, mucho más si esos nombres corresponden a antiguos pilotos de Fórmula 1 que cambiarán para el Granada-Dakar el volante de sus coches por el manillar de una moto. Los pilotos Jacques Laffite y Philippe Alliot encabezan junto con el ex Campeón del Mundo de motos, Christian Sarron, un equipo de amigos que, con la ambición de llegar a Dakar todos juntos y lo mejor clasificados posible, correrán la clásica prueba africana sobre las Yamaha 600 monocilíndricas.

Al singular trío se unen en esta aventura Raphaël Montremy, Pierre Landereau y Philippe Bermudes, tres especialistas de los rally-raid, que ya unieron sus fuerzas en el París-Moscú-Pekín, única edición acontecida en 1992.





PADDOCK

PIANTA PIENSA EN ESPAÑA

Giorgio Pianta, máximo responsable de competición de Alfa Romeo, aprovechando su estancia en el Jarama dio a conocer un poco los planes de la marca. Para ellos el CET es muy importante, por lo que estarán presentes en el 95 en principio con dos coches, uno para un piloto español y el otro para Giorgio Francia, y es posible que haya un tercer Alfa.

SEIS ESCORT EN EL RAC

Ford tendrá una fuerte presencia en el RAC donde habrá seis Escort de máximo nivel. Estarán los dos coches oficiales con Delecour y Biasion. El equipo RAS acude con Bruno Thiry y el equipo Michelin Pilot con Malcolm Wilson. Además, a modo de privados, estarán Stig Blomqvist con un Escort de Mike Little y Ari Vatanen con el equipo alemán Schmidt Motorsport.



PORSCHE A TOPE

Los clientes y amantes de Porsche tomaron contacto con los nuevos 911 Carrera 4 en el Circuito de Catalunya. Se contó con la presencia de Alvaro Bultó y Pedro Arpa, pilotos oficiales del concesionario catalán de Porsche en la Copa.

ENTREVISTA CON CLAUDIO ALDECOA

EL título de Campeón de España no ha cambiado a Claudio Aldecoa, el piloto más veterano e incondicional de los Rallyes de Tierra. El título llega tras diez años de participación ininterrumpida en este certamen, como un merecido premio para este «caballero de las carreras» que confiesa tener en el automovilismo su principal hobby.

—¿Qué supone ser por fin Campeón de España después de tantos años estando siempre entre los mejores pero sin posibilidades de optar al título?

—Supone una gran satisfacción pero más que por mí por el equipo, que tenía más ganas que yo y que se lo merece. El mérito no es exclusivamente mío: Marián, Juan, Julio y sobre todo los tres mecánicos, encabezados por Alejandro, lo han hecho posible, mucho más teniendo en cuenta que en los 21 rallyes que hemos corrido estos tres últimos años con el Ford no he abandonado nunca por culpa de un problema mecánico; cuando ha ocurrido ha sido culpa mía.

—¿La obtención del campeonato compensa el esfuerzo de todos estos años?

—Personalmente, lo que realmente me compensa es seguir corriendo rallyes. Es lo que me gusta.

—¿Supone un orgullo extra alcanzar el título de España sin contar con un patrocinador?

—No hace más ilusión ser campeón por el hecho de no contar con apoyo económico. La verdad es que no me importaría llevar publicidad pero está difícil; además no nos hemos dedicado a buscarla, porque tener un sponsor requiere algunas

contraprestaciones, lo que quiere decir dedicarle tiempo, y tiempo es lo que no tengo.

—¿Cuáles son los planes para el próximo año?

—Quiero continuar corriendo la tierra si la Federación, como parece que es su intención, sigue adelante con el Campeonato.

—¿Harás una temporada más con el mismo coche?

—El Sierra me ha dado muy buen resultado y de momento no pienso cambiar, aunque es un coche que se podría mejorar, pero eso costaría bastante dinero. Lo que intentaremos, si encontráramos dinero, es aprovechar la buena base mecánica que tiene para reconvertirlo en un Escort, siempre en el caso, muy difícil, de que encontráramos un sponsor.

—¿Qué lugar ocupa el automovilismo en tu vida?

—Hay muchas cosas importantes pero el automovilismo es mi hobby número 1.

—¿De dónde te viene ese amor a las carreras?

—En 1959 vi mi primer rallye, un Guipuzcoa antecesor del Vasco Navarro que ganó mi padre. Desde entonces he ido acumulando las ganas de correr, aunque del 66 al 69 mataba al gusanillo copilotando a mi padre.

—Y, ¿por qué solamente corres rallyes de tierra?

—Otro Campeonato no podría hacer. Es muy divertido y comodísimo. Además, para un privado es lo menos caro que se puede correr estando a un buen nivel.



DEPORTE

COPAS CITROËN

A la espera de Jerez

La penúltima cita del año, celebrada en Estoril, no ha sido definitiva para el título de ninguna de las Copas Citroën españolas.

EL circuito de Estoril era elegido por Citroën para celebrar su jornada internacional, las denominadas «Finales Citroën», en las que se han dado cita, junto con los AX y ZX españoles, los pilotos franceses, holandeses, suizos y portugueses que siguen la Copa AX en sus países. Además, una final internacional daba la oportunidad a los mejores de cada país de medir sus fuerzas.

El enfrentamiento en la Copa y Supercopa españolas convertía esta penúltima carrera en una importante cita, que no ha sido definitiva ni para los AX ni para los ZX, aunque Alfredo Mostajo con su victoria ha dado un paso más para afianzar su liderazgo entre los AX, mientras el abandono de Javier Mora acaba con sus esperanzas en la Supercopa.

El domingo, bajo una intensa lluvia, se formaba la parrilla para la final de los AX españoles, con Jorge Osset y Martín Egaña, ganadores de sus respectivas semifinales, en primera línea. Una buena salida colocaba a Alfredo Mostajo en cabeza y el piloto vasco iniciaba el camino hacia su segunda victoria del año, ya que problemas mecánicos afectaron a sus máximos rivales en Estoril, Egaña y Conchado, que bajo la lluvia realizó



Los AX corrieron bajo un gran aguacero.

una magnífica actuación y llegó a ir primero. Interesante también el duelo entre Vallés y Díez por la segunda plaza y la remontada de Osset, que había realizado una mala salida.

El plato fuerte era la Supercopa ZX, que dominó desde los entrenamientos Jon Casais. El piloto vasco inició un cómodo camino a la victoria cuando Rastrollo, que lo acosó en las primeras vueltas, se salió de la pista. Por su parte, Goiburu, Ferté e Irizar lucharon espectacularmente por un puesto en el podio y Javier Mora quedaba fuera de carrera tras un toque con Irizar. Eduardo de Aysa fue quinto, por delante de Morback, su máximo rival, junto con Casais, para lograr el Campeonato en Jerez.

En la final europea el ganador fue el francés Rondet, mientras Mostajo

CLASIFICACIONES

COPA CITROËN ZX 16V

1º Jon Casais, 27.58.239. 2º Iñaki Goiburu, 28.01.475. 3º Michel Ferté, 28.02.443. 4º Pablo Irizar, 28.02.649. 5º Eduardo de Aysa, 28.06.988. 6º Roger Morback, 28.08.781.

COPA CITROËN AX

1º Alfredo Mostajo, 30.19.936. 2º Vicente Vallés, 30.32.155. 3º Gregorio Díez, 30.34.382. 4º Jorge Osset, 30.46.558. 5º Angel Romero, 30.48.856.

CAMPEONATO ZX

1º Jon Casais, 127 puntos. 2º Roger Morback, 117 p. 3º Javier Mora, 107 p. 4º Eduardo de Aysa, 104 p. 5º Iñaki Goiburu, 97.

CAMPEONATO AX

1º Alfredo Mostajo, 200 puntos. 2º Vicente Vallés, 190 p. 3º Martín Egaña, 152 p. 4º Angel Romero, 1144 p. (S 21). 5º Jorge Osset, 125 p. (S 21).

y Vallés, los españoles mejor clasificados, fueron quinto y sexto respectivamente, buenos puestos teniendo en cuenta la inferioridad de los AX españoles frente a los europeos. ●

Mª JESUS BENETT

DEPORTE

La emoción del CET se va a mantener hasta la última carrera, en la que se decidirá el título. En el Jarama la presencia de pilotos de otros países y de pilotos no habituales del certamen permitieron que la carrera madrileña tuviese la mejor inscripción del año. La prueba fue dominada por Tarquini.



Los Seat Toledo impresionaron en el circuito del Jarama. Giroix, con una conducción muy espectacular, puso al público en pie. En la foto se puede apreciar el momento en que el francés se lanza a adelantar a Adrián Campos.

CAMPEONATO DE ESPAÑA
 DE TURISMOS/JARAMA

Paseo de Tarquini

EL CET volvió al Jarama con la mejor inscripción del año. A los pilotos habituales se unieron otros llegados de diferentes países, entre ellos Gabriele Tarquini a los mandos del Alfa Romeo 155 con el que ha vencido el BTCC, Eric Van Der Poele con un Nissan Primera y Fabien Giroix con el Seat Toledo con el que ha disputado el certamen francés. También estuvo presente Jordi Gené, con otro Toledo, similar al de Giroix. En total, entre Superturismos y Turismos, en parrilla se contabilizaron 25 coches. Participantes eventuales que estarán también en la última cita de Jerez, al menos si estarán los Seat Toledo.

La cita del Jarama, pe- ...



Gabriele Tarquini demostró su gran clase, no en vano es el vencedor del prestigioso Campeonato Ingles, con una rotunda victoria en el Jarama.

LOS NEUMÁTICOS DE ALAIN FERTÉ

YOKOHAMA

núltima del año, se presentaba muy interesante, con tres aspirantes al título, y se podía anticipar una fuerte lucha en la pista. Alfa Romeo, además de contar con la presencia de Tarquini, se reforzaba aún más trayendo el coche de Simoni, y en el que Campos se puso a sus mandos; mientras que Villamil utilizó el 155 de Campos en otras carreras, todo para neutralizar la amenaza que les está suponiendo Alain Ferté con el BMW 318 del equipo de Teo Martín.

En los entrenamientos oficiales el piloto más rápido fue Tarquini, que con un registro de 1.39.328, además de hacerse con la pole pulverizó el récord del trazado madrileño. Tras la estela del italiano se situó Van Der Poelle, que probaba soluciones de cara al 95 en el Primera, como eran las suspensiones traseras y un mejor reparto de pesos. Un poco más atrás se situaron Campos, Pérez Sala, Villamil, Villacieros, que reaparecía en el CET con un BMW 318 muy competitivo y Pareja, que conseguía extraer unas buenas prestaciones del Ford Mondeo. Más atrás se situó Alain Ferté, que con problemas eléctricos en el BMW no pudo marcar un buen registro. Entre los Turismos el hombre más rápido era Ricardo García Galiano, seguido muy de cerca por el BMW M-3 de Josep Bassas, siendo Rafael Barrios el tercero.

En la carrera, nada más ponerse el semáforo verde, Tarquini ya desde la primera vuelta comenzó marcando la diferencia, consi-



Van Der Poelle, de cara al 95, probó nuevas suspensiones en el Primera.



Campos y Villamil llegarán a Jerez con posibilidades de alzarse con el título.



En la mejor carrera del año se pudieron vivir momentos intensos.



Bassas ganó la carrera y Barrios el título.



Jordi Gené realizó una magnífica carrera.

guiendo, vuelta a vuelta, un ventaja que le permitió pasearse por el Jarama. La carrera sufrió un importante revés en la salida, al producirse al final de recta una colisión múltiple, que apartó de la prueba a Pérez Sala, Villacieros, Albacete y Galiano. Esto permitió a Van Der Poelle abrir hueco entre sus rivales y adquirir una cómoda ventaja que le haría subir al segundo peldaño del podio.

Lo más interesante fue la lucha por el tercer puesto, Fabien Giroix, que partía desde posiciones retrasadas con el Seat Toledo, con una conducción muy espectacular y en los límites de la física, se fue quitando de en medio rivales, hasta que llegó a contactar con Villamil y Campos. En los virajes de Le Mans, primero en una impresionante maniobra, adelantó a Villamil y, en la vuelta siguiente, en el mismo sitio pasó a Campos, haciéndose con el tercer puesto. Un poco más atrás, Jordi Gené, con el otro Toledo, también autor de una magnífica actuación, mucho más teniendo en cuenta que no había tenido mucho tiempo para adaptarse a ese vehículo, fue remontando posiciones hasta colocarse detrás de los Alfa Romeo del equipo español. Detrás de Gené se clasificó Ferté, que pudo finalmente remontar varios puestos y sumar unos puntos valiosos.

Entre los Turismos se impuso Bassas, seguido por Barrios, que tras el abandono de Galiano se proclamaba Campeón de España de Turismos. El podio del Jarama

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155), 27.04.170. 2º Eric van de Poelle (Nissan Primera), 27.26.403. 3º Fabien Giroix (Seat Toledo), 27.33.546. 4º Adrián Campos (Alfa Romeo 155), 27.42.225. 5º Luis Villamil (Alfa Romeo 155), 27.42.560.

TURISMOS

1º Pep Bassas (BMW M3), 28.30.698. 2º Rafael Barrios (Ford Escort C), 28.33.837. 3º Ferrán Jordá (BMW M-3), a 1 vuelta. 4º Jon Andrescu (BMW M-3), a 1 vuelta. 5º Rodolfo Zonne (Ford Sierra C), a 1 vuelta.

ASI VA EL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS

1º Adrián Campos, 120 puntos. 2º Alain Ferté, 107 puntos. 3º Luis Villamil, 104 puntos. 4º Luis Pérez Sala, 74. 5º Antonio Albacete, 73. 6º Josep Arqué, 58. 7º Carlos Palau, 44.

TURISMOS

1º Rafael Barrios, 152 puntos. 2º Ricardo García Galiano, 119. 3º Pep Bassas, 85. 4º Ignacio Golburu, 81.

COPA NACIONAL RENAULT

1º Nicolás Arribas, 23.07.674. 2º Carlos Arimón, 23.51.825. 3º Xavier Baltasar, 23.52.419. 4º Víctor Saez, 23.52.482. 5º Pedro Payera, 23.57.445. 6º Antonio Aguado, 23.59.012. 7º Francisco Mingorance, 23.59.308.

FORMULA RENAULT

1º Javier Díaz (Van Diemen FR93), 26.47.556. 2º Angel Burguño (Alfa FR93), 26.53.910. 3º Luigi Marzari (Van Diemen FR93), 26.57.294. 4º Miguel A. de Castro (Alfa FR93), 27.00.009. 5º Josué Burguño (Van Diemen FR93), 27.04.637.

COPA PORSCHE 968 CS

1º Miguel A. de Castro, 23.46.890. 2º Jesús Díez Villarreal, 23.48.739. 3º Balbu G. Camino, 23.57.448. 4º Emilio de Villota, 23.59.981. 5º Manuel Rosado, 24.10.289. 6º Pedro Calta, 24.18.493. 7º Pedro Arpa, 24.24.641. 1ª Gentlemen Driver.

VEHICULOS HISTORICOS

1º Jorge Serra (Lotus Elan S-1), 21.28.401. 2º Isidoro Bajo (Porsche 911), 21.40.440. 3º Manuel Sáez-Merino (Porsche 911 S), 22.04.264. 4º Manuel González (Porsche 911 E), 22.04.744. 5º Diego Blanco (Ford Capri), 22.17.215.

lo completó el junior Ferran Jordá. El 20 de noviembre el CET bajará el telón en Jerez. Los pilotos eventuales, al no sumar ni bloquear puntos, han permitido que lleguen al final tres pilotos con posibilidades de alzarse con el título: Adrián Campos, Alain Ferté y Luis Villamil, con lo que se prevé una carrera intensa.

MANUEL MADRID

LAS OTRAS CARRERAS



Javier Díaz cerró la temporada a lo campeón, imponiéndose en la carrera de Fórmula Renault. Su rival más peligroso fue Angel Burguño, aunque en esta ocasión no llegó a ser una seria amenaza para el vencedor.



Iván Rodríguez, en un fin de campeonato muy movidito con polémica incluida, se alzó con el título de la Copa Renault Clio 16V. En el circuito del Jarama el vencedor fue Nicolás Arribas, que logró una cómoda victoria.



Miguel Angel de Castro, con su sensacional victoria en el Jarama en la Copa Porsche 968 CS, a falta de una carrera para que finalice el año, ya se ha proclamado campeón del certamen. Su rival más peligroso, Jesús Díez, tuvo que conformarse con el segundo puesto.

YOKOHAMA LOS NEUMÁTICOS DE ALAIN FERTÉ

RALLYE DE CATALUÑA

Dicen que ganó Bertone



Aunque Bertone (sobre estas líneas) ganó el Rallye, Oriol (a la izquierda) fue el vencedor entre los coches de categoría F2, para cuya Copa puntuaba el Rallye catalán

Sí. Dicen, y dicen bien, que Enrico Bertone, sobre un Toyota Celica, venció en la trigésima edición del Rallye más importante de España. Pero su victoria, con ser importante (al fin y al cabo, el Cataluña es un rallye mundialista) no deja de ser una anécdota sobre lo que de verdad ha ocurrido en la prueba catalana: la consagración de un piloto español, Oriol Gómez.

NOS estamos poniendo los periodistas un poco pesados con esto del nacimiento de una nueva figura del automovilismo. Pero hay que entender que estamos un poco (o un mucho!) necesitados de aumentar la nómina de figuras del automovilismo.

Sanz está demasiado solo. Pues no acaba de romper el huevo y los pilotos de circuito arrastran la afrenta de Donington, como Curro Romero aquel toro de San Isidro que se le fue vivo al corral. Por eso, se mira a Oriol como quizá no se haya

hecho con nadie en la joven historia de este deporte.

Y lo cierto es que en el Cataluña lo hizo muy bien. Llegaba con el título de Campeón de España recién adquirido, tras ganarle todas las carreras a los chicos de Opel, que no

♦♦♦

acudían a la prueba mundialista. Pero el piloto del Renault no iba a estar solo. Ni mucho menos. Como prueba puntuable para el Mundial de F2, en Lloret de Mar estaban dos Nissan Sunny GTi para el finlandés Tommi Makinen y para el español Salvador Serviá, que celebraba así sus bodas de plata con el automovilismo. Y como estaba la jornada de celebraciones, Seat festejaba su vuelta a los rallyes de asfalto, con un Ibiza GTi que conducía el alemán Erwin We-

bería que añadir al uruguayo Mendes, con el Clio Williams de Kiko Cima.

Aunque el Rallye de Cataluña ha sido puntuable para el Campeonato de F2, los Grupos A turbo 4x4 no estaban prohibidos, por lo que se apuntaron algunos pilotos de cierto nivel, dispuestos a añadir en su palmarés una victoria en una prueba del mundial, que siempre está bien. Así se desplazaba hasta la Costa Brava gerundense el italiano Enrico Bertone, con el Toyota Celica de la escudería

suelo, unas veces seco y otras húmedo, no ayuda a que la adaptación al nuevo coche sea muy rápida», nos comentaba Gustavo.

Aunque la pelea en la cabeza era interesante, es la lucha entre los F2 lo que de verdad protagoniza el rallye. Desde los primeros momentos, Oriol se impone a Makinen, quien, cuando los tramos están secos, ve incluso cómo Moratal supera a quien ya es todo un personaje del mundial absoluto, tras su victoria en el pasado Mil Lagos y que se justifica con un pequeño problema de frenos en su Nissan.

Decepción en el debut de Seat porque Weber chafa el Ibiza en el segundo tramo, al golpear muy violentamente contra un murete de piedra, y pocos tramos después es Rius quien tiene que irse al hotel al romperse el cambio. El piloto catalán, nos contaba sobre el Grupo N: «Tiene un chasis excelente, pero eso no basta para ganar a los mejores Grupos N. Hemos estado a dos o tres décimas del Clio Williams de Azcona y yo creo que, con unos frenos mejores, podemos estar delante. Otra cosa son los Grupo N turbo, como el Mitsubishi, que son de otra galaxia».

Acaba la primera etapa con Bertone con nueve segundos sobre Trelles, que poco a poco va tomándole el aire al Escort. Oriol está ya a minuto y medio de la cabeza, con casi un minuto de ventaja sobre un sorprendido Makinen, que no se explicaba las diferencias que le sacaba el piloto del Clio, ni lo poco en que aventajaba a Moratal (22 segundos), que se quejaba de problemas con la servodirección y algunos fallos intermitentes (eléctricos), en el nuevo motor de su Peugeot 306. Tras ellos, pero ya a considerable distancia, Salvador Serviá, Mendes y el portugués Madeira, que con un Mitsubishi Lancer dominaba el Grupo N.

Tanto Trelles como Makinen toman la salida de la segunda etapa dispuestos a vender muy cara su derrota. Fue sin duda lo mejor de todo el rallye. Trelles gana los dos primeros tramos, dejando la diferencia en sólo tres segundos. Lo mismo hace Makinen con Oriol que, al equivocarse de neumáticos, pierde 18 segundos en el largo tramo de Can Ferrer (23,9 Kms). Pero es en el tercer tramo, en La Ribera (16,0 Kms) donde Oriol da lo mejor de sí mismo. ♦♦♦



Con el modesto Peugeot 106 Grupo A, Jaime Azcona llegó en sexta posición, confirmando otra vez la fiabilidad de su montura y sus cualidades como piloto.

ber y al que acompañaba con un Grupo N (coche de serie) Antonio Rius. También con un Ibiza Grupo A, pero sin la calificación de oficial, se alineaba Jordi Ventura, que viene haciendo el Campeonato de Cataluña en esta temporada. Los Ibiza del debut disponían del motor 1.800 y 16 válvulas, que dan una potencia de 195 caballos, a la espera de la versión de dos litros (con 225 caballos) que deberá ser el coche con el que la marca española participe en los campeonatos de 1995.

Para defender los puntos de Opel en el mundial se desplazaba a España el belga Freddy Loix, con el Astra del equipo oficial de su país.

Finalmente, pero no como rival menor, y siempre en la categoría F2, estaba en Lloret el Peugeot 306 de Borja Moratal que, además del cambio secuencial ya visto en el Príncipe de Asturias, disponía de un nuevo motor, con un régimen de utilización más apropiado. Al piloto español ha-

Grifone. Y como aguafiestas de lujo, el uruguayo Gustavo Trelles, un viejo conocido de la afición española, que para la ocasión alquilaba un Ford Escort de la escudería RAS, con la que quiere llegar a un acuerdo para correr en el 95 tres o cuatro pruebas del Mundial. Esta escudería belga es una de las elegidas para que el año próximo represente a la marca Ford en el Campeonato del Mundo.

Era evidente que los poderosos Clase 9 (turbo 4x4) iban a estar muy por delante de los Clase 8 (F2, motores de dos litros atmosféricos y sólo tracción delantera). Y así ocurrió desde los primeros tramos de la primera etapa, disputada sobre suelo intermitentemente húmedo. Bertone se aprovecha en los primeros tramos del obligado periodo de adecuación de Trelles al Escort. «Es un coche fantástico. Más fácil de conducir que el Lancia. Pero para llevarlo al límite se necesita una cierta pericia. El



Salvador Serviá (arriba) no podría celebrar mejor sus 25 años corriendo: en el podio en «su» Rallye, conduciendo uno de los Nissan Sunny oficiales. Abajo, Jordi Ventura, que salvó el honor de Seat, al alcanzar con su Ibiza la cuarta posición final.





Excelente el rallye realizado por Borja Moratal, mientras aguantó el Peugeot 306.

La niebla y la lluvia dejaban el tramo en condiciones difícilísimas y Makinen desencadena su ataque más intenso. Un ataque que le lleva a hacer nada menos que el *scratch* absoluto, por delante de los 4x4 turbo. Según Marc Martí, el copiloto de Oriol, «Nunca he visto correr tanto a Oriol, ni asumir tantos riesgos. Si, pese a esto, Makinen nos ha ganado por 10 segundos, no cabe duda de que es un fuera de serie».

Efectivamente, Oriol había perdido 10 segundos de su ventaja, pero demostraba que no se arredra contra ningún mundialista y que su nivel es muy alto, porque con su modesto Clio había superado a Bertone y a Trelles. Los dos F2 habían marcado el *scratch*. Esto daba idea de la pelea entre Oriol y Makinen. Una pelea que parecía que iba a inclinarse a favor del piloto del Nissan, porque estábamos todavía a mitad del segundo día y aún quedaba medio rallye. La diferencia se iba fundiendo poco a poco. Sin embargo, en el penúltimo tramo se precipitaron los acontecimientos. Makinen entra en punto muerto, perdiendo dos minutos respecto a Oriol. Ya en el tramo anterior había perdido 14 segundos

a causa de un problema con la caja de cambios. Muy astuto, el finlandés dice que había hecho un trompo, para ocultar la gravedad de la avería, que esperaba poder resolver al finalizar la etapa. Pero no pudo ser. Su Nissan, tras llegar a la meta tirando de autoblocante, se negó a arrancar.

En ese mismo tramo abandona Borja Moratal, cuando marchaba en quinta posición. Había tenido problemas de alternador cuando un contra-

El portugués Rui Madeira fue el vencedor en Grupo N, con un potentísimo Mitsubishi Lancer.



Gustavo Trelles, con su Ford Escort Cosworth fue el único que inquietó a Bertone.

DEPORTE

tiempo eléctrico le para el motor. Sin posibilidad de arrancar, el piloto del Peugeot tiene que abandonar cuando estaba realizando la mejor actuación de todo el año. «Hemos ganado mucho en fiabilidad -dice Borja- porque, tras estas dos etapas, es como haber corrido dos pruebas del Campeonato de España. Y es una lástima el abandono, porque en cuanto cambiamos el alternador, el coche volvió a funcionar perfectamente». Y no se queda aquí la lista de abandonos porque, apenas unos kilómetros después, es Gustavo Trelles quien deja definitivamente libre el camino de la victoria a Bertone. También un problema eléctrico deja parado el Ford Escort cuando el uruguayo marchaba en segunda posición, a medio minuto de Bertone, que en la difícil segunda jornada había marcado un ritmo más que notable.

Sin estos tres hombres, el final de la jornada era relativamente tranquilo, con Bertone en cabeza, con 2'49" de ventaja sobre Oriol y ya nada menos que 13'23" sobre Salvador Serviá y 17'16" sobre el portugués del Mitsubishi. Tras ellos, Jordi Ventura llevaba el Seat Ibiza a una meritoria quinta posición, justo por delante de los dos hermanos Azcona. El pequeño, Jaime, sobre el Peugeot 106 oficial (David Guixeras, el segundo piloto de los Peugeot 106 de Villaverde había abandonado el primer día por un problema en el selector de la caja de cambios) y el mayor, Javier, sobre su Clio Grupo N, que marchaba en una cómoda posición, sin poder inquietar al Mitsubishi y

CATALUNA TRAMO A TRAMO



CARLOS SAINZ ENSAYA EL 95

Como coche Cero, Carlos Sainz y Colin McRae utilizaron el Subaru Impreza con las especificaciones del reglamento para el 95. Una brida de turbo más pequeña (34 milímetros en vez de 38) y neumáticos tallados, el Subaru era, según Sainz, más de un segundo por kilómetro más lento que el de este año. Carlos estaba notablemente decepcionado por la reducción en las prestaciones. Por si fuera poco, tuvo que reducir sus ensayos al explotar el radiador.

CLIMENT NO PUDO PARTICIPAR

Luis Climent había llegado a un acuerdo con Noccentini para conducir un Lancia Integrale en el Cataluña. Pero un cambio de fechas en el Campeonato italiano impidió que el coche estuviera disponible, por lo que el levantino se quedó con las ganas de pilotar un verdadero Grupo A.

ORIOLO DECIDE SU FUTURO

Con la decisión de participar en el Rallye del Var, Oriol (en la foto de la derecha) negocia ahora su contrato para el 95. Quiere hacer al menos tres pruebas del Mundial, además, naturalmente, del Campeonato de España. Todo depende de los planes de Renault Francia, que no tienen del todo claro que utilicen el kit-car.

BAILE DE PILOTOS

Todo eran rumores sobre los posibles pilotos para el 95 en el Campeonato de España. Dependerá de las marcas que sigan en la brecha. Seguro, sólo Renault (Oriol) y Peugeot (Borja). Citroën, casi seguro y el gallego Arturo Rial ya ha disputado un rallye con el ZX. Podría ser el encargado de llevarlo en las primeras apariciones. En Nissan no lo tienen muy claro, porque su presupuesto apenas da para correr el CET. Luis Climent está bien situado para conducir un Sunny si consigue un patrocinador. Y finalmente Seat. Candidatos, muchos: Barolet, Rius, Pedro Diego, Alonso...la decisión aún no está tomada.



con bastante ventaja sobre los dos Skoda oficiales de los pilotos checos Triner y Stofa, sin duda los más aplaudidos por los espectadores.

El tercer día, como el último tramo de la segunda jornada, fue de trámite. Casi todo estaba decidido. Sólo se trataba de cuidar la mecánica y, especialmente, de no cometer un error de concentración que, con la lluvia, se tradujese en un accidente.

El único cambio fue la ascensión hasta el cuarto puesto de Ventura, en perjuicio de Rui Madeira, que no tenía suficientes neumáticos de lluvia y tuvo que bajar el ritmo. Una cuarta posición para Seat que era difícil pensar que alcanzasen sus pilotos oficiales y que lograba su representante más modesto. Ojalá que anime a los hombres de la marca de Martorell a participar en el Campeonato del 95.

JOSÉ MARIA CERNUDA
FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

1º Bertone-Chapponi (Toyota Celica), en 4.43.52. 2º Gómez-Martí (Renault Clio Williams), 1º F2, a 3'54". 3º Serviá-Lorza (Nissan Sunny), 2º F2, a 17'52". 4º Ventura-Sureda (Seat Ibiza GTI), 3º F2, a 22'14". 5º Madeira-Silva (Mitsubishi Lancer), 1º grupo N, a 22'59". 6º Azcona-Billmaier (Peugeot 106), 4º F2, a 25'24". 7º Azcona-Vitorini (Renault Clio Williams), 2º Grupo N, a 28'21". 8º Triner-Klima (Skoda Favorit), 5º F2, a 30'10". 9º Stofa-Fanta (Skoda Favorit), 6º F2, a 31'01". 10º Pérez-Martínez (Peugeot 106), 7º F2, a 37'18"

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Oriol Gómez (Renault), 1.280 puntos. 2º Luis Climent (Opel), 967 puntos. 3º Mía Barolet (Opel), 877 puntos. 4º Jaime Azcona (Peugeot), 790 puntos. 5º Germán Castrillón (Ford), 760 puntos. 6º Javier Azcona (Renault), 756 puntos. 7º David Guixeras (Peugeot), 560 puntos. 8º Borja Moratal (Peugeot), 408 puntos. 9º Miguel Martínez-Conde (Renault), 382 puntos. 10º Gregorio Pícar (Ford), 298 puntos.

COPA FIA DE FORMULA 2

1º Skoda, 43 puntos. 2º Opel, 36 puntos. 3º Renault, 33 puntos. 4º Nissan, 32 puntos. 5º Volkswagen, 10 puntos. 6º Citroën, 8 puntos. 7º Seat, 6 puntos. 8º Peugeot, 5 puntos.

GRAN PREMIO DE JAPON DE FORMULA 1

BENETTON ES EL CULPABLE



La estrategia equivocada del equipo Benetton ha puesto la victoria en bandeja a Hill y ha perjudicado a Schumacher.



A lo largo de la historia de la Fórmula 1 se ha visto que hay varias estrategias para ganar un campeonato del mundo, y otras tantas para perderlo o no poderlo ganar a su debido tiempo. Manipular con acierto una suma de posibilidades no es cosa fácil y, si se alcanza el triunfo, a eso se le llama estrategia; pero, si llega el fracaso, se convierte en un error imperdonable. A pesar de las inclemencias del tiempo, que convirtieron el circuito de Suzuka en un lago, Michael Schumacher y su Benetton

Ford B 194 eran los grandes favoritos para conseguir el Campeonato del Mundo de Pilotos en este epílogo de la temporada; sin embargo se cometió un error de cálculo que, de haber durado tres vueltas más la carrera, hubiese sido un acierto pleno, pues habría convertido a Schumacher en campeón del mundo. Pero no fue así, sino todo lo contrario.

Al sopesar los tiempos de clasificación, se vio que el trazado de Suzuka no favorecía mucho a los Williams Renault y tampoco relegaba a los Be-

netton a una posición de neta inferioridad. De hecho, Schumacher había registrado el tiempo de 1.37.209, frente al 1.37.696 de Hill. Tanto en seco como con la pista mojada, el enfrentamiento Williams/Hill-Benetton/Schumacher estaba muy equilibrado, con lo cual todo parecía indicar que el champagne de la victoria se desbordaría en el box de Benetton. Junto a esto, en repetidas ocasiones, y concretamente en el G.P. de Europa, el equipo Benetton había demostrado ser más certero a la hora

de poner en práctica la estrategia correcta y ser también más rápidos en los repostajes. En base a estas premisas, Tom Walkinshaw, Juan Villadelprat, Pat Symonds y Flavio Briatore -cabezas pensantes de Benetton- decidieron que Schumacher hiciera dos paradas para repostar, con lo cual, con neumáticos nuevos y menos peso podría prevalecer sobre Hill, tal y como se hizo en Jerez de la Frontera. Sin embargo, Frank Williams, Bernard Dudot y Patrick Head, que representan la cúpula de Wi-

lliams, optaron de nuevo por la misma estrategia del G.P. de Europa: hacer una sola parada, ya que bajo la lluvia torrencial, recuperar el tiempo perdido en dos paradas es muy problemático.

A juzgar por la salida, momento en el cual Schumacher más que situarse en la mejor trayectoria se preocupó de ofuscar a Hill con la columna de agua, todo parecía rodar a la perfección para Benetton. Por el contrario, ya en los primeros compases de la carrera Johnny Herbert, que tenía la

encomienda de sumar puntos para ayudar a Benetton en la clasificación para el Campeonato de Constructores, se salió de la pista como un pardillo. Poco después, en la vuelta decimocuarta, un accidente de Martin Brundle, que al salirse de la pista chocó con el monoplaza de Gianni Morbidelli y embistió a un comisario, hizo que la carrera se parara, situación que jugó a favor de Hill en cuanto a consumo de combustible. Poco después de reanudar la carrera, Schumacher entró en boxes... ●●●

por primera vez y Hill se aventajó considerablemente. Esto mismo ocurrió en el último tercio de la carrera; sin embargo, para el equipo Benetton las cuentas no salían. La gran regularidad de Hill y su indiscutible pragmatismo al desarrollar una carrera sin el más mínimo error y sin jamás arriesgar más allá de lo razonable, habían minado la estrategia de Benetton. Además, a pesar de las admirables e intachables remontadas de Schumacher, que rodaba casi un segundo y medio por vuelta más rápido que Hill, el estado de la pista no permitía recuperar los segundos perdidos según los planes. Al llegar las últimas diez vueltas de las 50 que formaban el G.P., parecía milagroso que Schumacher lograra adelantar a Hill y, de hecho, incluso rondando en el límite más extremo, Schumacher vio el banderazo de llegada con una desventaja de casi dos segundos y medio. Según palabras de Tom Walkinshaw, de haber durado dos vueltas más la carrera, Schumacher se hubiese consagrado como campeón del mundo; pero si se considera que en la F-1 los segundos son eternidades, no digamos un error de cálculo de dos vueltas.

Aunque la pugna entre Hill y Schumacher polarizaba la totalidad del G.P., los verdaderos artífices del espectáculo, más allá de la sagacidad de Hill, del talento de «Schumi» y de la «debacle» que había afectado a 13 de los 26 monoplazas que tomaron la salida, los verdaderos luchadores en virtud de tan sólo el tercer escalón del podio fueron Jean Alesi y Nigel Mansell. Si por una parte el Ferrari 412 T1B permitía a Alesi distanciar-



Después de una lucha aferrada con Nigel Mansell, Jean Alesi logró la tercera posición por la suma de los segundos entre la primera y segunda «manga» del G.P.

ESTOS SON LOS CABALLOS

En cuanto a motores, la temporada venidera se presenta con ciertas complicaciones, no sólo por los múltiples divorcios y matrimonios entre los colosos del automóvil y los equipos punteros, sino también por la falta de motores realmente competitivos. A continuación, Motor 16 hace un análisis orientativo y esquemático de la situación:

McLaren	Mercedes Benz-V 10.
Benetton	Renault RS-V 10.
Jordan	Peugeot A - V 10.
Ferrari	Ferrari V 12. ¿V 10?
Williams	Renault RS- V 10.
Tyrrell	Yamaha OX- V 10.
Arrows	Hart 3010 - V 10.
Minardi	Ford V 8. ¿HB/ Zetec-R?
Lotus	¿Ford HB- V8?
Ligier	Ford Zetec-R - V 8.
Larrousse	Ford HB- V 8.
Sauber	¿Ford HB-Hart 3010-V10?
Simtek	Ford HB- V 8.
Pacific	Ilmor- V 10.
Forti	¿Ford HB- V 8 ?



Schumacher hizo más de lo posible para el error del planteamiento hecho por los directivos de su equipo. Tres segundos y medio le separaron de Damon Hill.

se en las rectas gracias a los 820 caballos de potencia de su motor 043, Mansell aprovechaba el mejor comportamiento en frenada, en curva y en aceleración de su Williams FW16Bs. Sin embargo, aunque los intentos por adelantar del León Británico rozaban lo imposible, el mal estado de la pista no le permitía hacer una de esas maniobras que tanto le caracterizan. La lucha entre ambos ha marcado un hito, sobre todo por haber tenido lugar bajo una lluvia torrencial sin que ninguno de los dos pilotos fueran especialistas en conducción sobre mojado. Alesi logró con todo honor el tercer puesto, mientras que Mansell se tuvo que conformar con adelantarlo poco antes de la llegada, sin que eso le sirviera para el tercer lugar, debido a que se sumaban los resultados de las dos «mangas».

Al mismo tiempo, en este accidentado y espectacular G.P. se ha producido el desenlace de la apuesta que Eddie Jordan había hecho a Ron Dennis, que consistía en que los Jordan Hart estarían siempre por delante de los McLaren en Suzuka. La apuesta era de 300 dólares, y fue Jordan quien se los metió en el bolsillo. De hecho, los Jordan Hart se habían clasificado en mejor posición para la parrilla de salida y, en la carrera, Eddie Irvine logró el quinto lugar por delante de Harald Frentzen y Hakkinen. Junto a esto, el piloto de Sauber merece un elogio por haber disputado una carrera de todo respeto. A tan sólo unos días de la gran final del campeonato en Adelaida, entre Hill y Schumacher hay un punto de diferencia, situación que da lugar a cualquier clase de hipótesis, de cábalas y de apuestas.

GIGI CORBETTA



SUZUKA EN BREVE

SIEMPRE SENNA

Viviane da Silva, hermana de Ayrton Senna, ha hecho público un deseo del desaparecido piloto, que consiste en hacer una fundación benéfica para ayudar a los niños brasileños abandonados. Dicha fundación llevará el nombre de Senna y la sede social estará en Inglaterra.



AHORA SON LEGALES

En vísperas del Gran Premio de Japón, el presidente de la FIA, Max Mosley, ha dicho que el acelerador, el embrague y el diferencial pueden estar gestionados electrónicamente. Esta marcha atrás respecto a lo dictaminado por la FIA anteriormente, lo ha justificado Mosley con estas palabras: «Estos sistemas fueron prohibidos al existir el riesgo de ocultar regulaciones sobre el control de tracción. Ahora, con la ayuda de la LDRA, todo esto se ha clarificado». Junto a esto, Mosley ha permitido también el empleo de protecciones de titanio para el patín del fondo plano.



LO HA DICHO ECCLESTONE

En la reunión que ha tenido lugar en el circuito de Imola para las modificaciones pertinentes del trazado, Bernie Ecclestone exaltó las modificaciones hechas en el circuito de Jerez de la Frontera, y su opinión fue recalada por Gerhard Berger, representante de la GPDA.

¡QUE LASTIMA!

En el equipo Sauber ha ocurrido lo inesperado. A pesar de que Karl Wendlinger había llevado a cabo una serie de ensayos con resultados de lo más satisfactorios, durante la prueba del Gran Premio simulado que tuvo lugar en Montmeló, Wendlinger acusó un profundo y persistente dolor en la nuca después de las primeras 15 vueltas. Este inconveniente ha cambiado los planes de Sauber, que ha decidido no hacer participar a Wendlinger en el G.P. de Japón y sustituirlo por Jarvi Lehto.



MAS JAPONESES

La afluencia de pilotos japoneses a la F-1 es constante, todo ello en función de encontrar un ídolo. Para la próxima temporada, la escudería Simtek ha fichado al joven Takachino Inoue, proveniente de la Fórmula japonesa.

FUGA DE CEREBROS

La escudería Ferrari, en su afán por aminorar la desventaja que le separa de Benetton, Williams y McLaren, ha logrado arrebatar en un primer tiempo a McLaren al ingeniero Giorgio Ascanelli y ahora ha contratado al técnico aerodinámico William Toet de Benetton, quien con Rory Byrne había concebido la estructura del B 194 de Schumacher.

CLASIFICACIONES

5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.37.209	O. D. Hill (Williams Renault) 1.37.696
30. H. Frentzen (Sauber Mercedes) 1.37.742	2. N. Mansell (Williams Renault) 1.37.758
6. J. Herbert (Benetton Ford) 1.37.828	15. E. Irvine (Jordan Hart) 1.37.880
27. J. Alesi (Ferrari) 1.37.907	7. M. Hakkinen (McLaren-Peugeot) 1.37.998
8. M. Brundle (McLaren Peugeot) 1.38.076	14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.38.533
28. G. Berger (Ferrari) 1.38.570	10. G. Morbidelli (Footwork Ford) 1.39.030
4. M. Blundell (Tyrrell Yamaha) 1.39.266	3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.39.462
29. J. Lehto (Sauber-Mercedes) 1.39.483	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.39.548
12. M. Zanardi (Lotus Mugen) 1.39.721	9. C. Fittipaldi (Footwork Ford) 1.39.868
26. O. Panis (Ligier Renault) 1.40.042	25. F. Lagorce (Ligier Renault) 1.40.577
24. M. Alboreto (Minardi Ford) 1.40.652	20. E. Comas (Larrousse-Ford) 1.40.978
19. H. Noda (Larrousse Ford) 1.40.990	31. D. Brabham (Simtek Ford) 1.41.659
11. M. Salo (LotusMugenHonda) 1.41.805	32. T. Inoue (Simtek Ford) 1.45.004

CLASIFICACION FINAL

1. D. Hill (Williams) 1.55.53.532. 2. M. Schumacher (Benetton) a 3.365. 3. J. Alesi (Ferrari) a 52.045. 4. N. Mansell (Williams) a 56.074. 5. E. Irvine (Jordan) a 1.42.107. 6. H. Frentzen (Sauber) a 1.59.863. 7. M. Hakkinen (McLaren) a 2.02.985. 8. C. Fittipaldi (Footwork) a 1 vuelta. 9. E. Comas (Larrousse) a 1 vuelta. 10. M. Salo (Lotus) a 1 vuelta. 11. O. Panis (Ligier) a 1 vuelta. 12. D. Brabham (Simtek) a 2 vueltas. 13. A. Zanardi (Lotus) a 2 vueltas. **VUELTA RAPIDA:** D. Hill (Williams Renault) 1.56.597.

ABANDONOS
M. Blundell, accidente. R. Barrichello, electricidad. M. Brundle, accidente. G. Morbidelli, accidente. G. Berger, encendido. F. Lagorce, accidente. P. Martini, accidente. M. Alboreto, accidente. J. Herbert, accidente. U. Katayama, accidente. T. Inoue, accidente. H. Noda, accidente. J. Lehto, motor.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 92 puntos. 2. D. Hill, 91 p. 3. G. Berger, 35 p. 4. M. Hakkinen, 26 p. 5. J. Alesi, 23 p. 6. R. Barrichello, 16 p. 7. D. Coulthard, 14 p. 8. M. Brundle, 12 p. 9. J. Verstappen, 10 p. 10. M. Blundell, 8 p. 11. O. Panis, 7 p. 12. H. Frentzen, 7 p. 13. N. Larini, 6 p. 14. C. Fittipaldi, 6 p. 15. E. Irvine, 6 p. 16. U. Katayama, 5 p. 17. E. Bernard, 4 p. 18. K. Wendlinger, 4 p. 19. A. de Cesaris, 4p. 20. P. Martini, 4 p. 21. N. Mansell, 3 p. 22. G. Morbidelli, 3 p. 23. E. Comas, 2 p. 24. M. Alboreto, 1 p. 25. J. Lehto, 1p.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 108 puntos. 2. Benetton-Ford, 103 puntos. 3. Ferrari, 64 puntos. 4. McLaren-Peugeot, 38 puntos. 5. Jordan-Hart, 25 puntos. 6. Tyrrell-Yamaha, 13 puntos. 7. Sauber-Mercedes, 12 puntos. 8. Ligier-Renault, 11 puntos. 9. Footwork-Ford, 9 puntos. 10. Minardi-Ford, 5 puntos. 11. Larrousse-Ford, 2 puntos.



B A L L E S T A



MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

9%



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

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Michelin MXT disponibles en serie 70 y serie 80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

15%



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

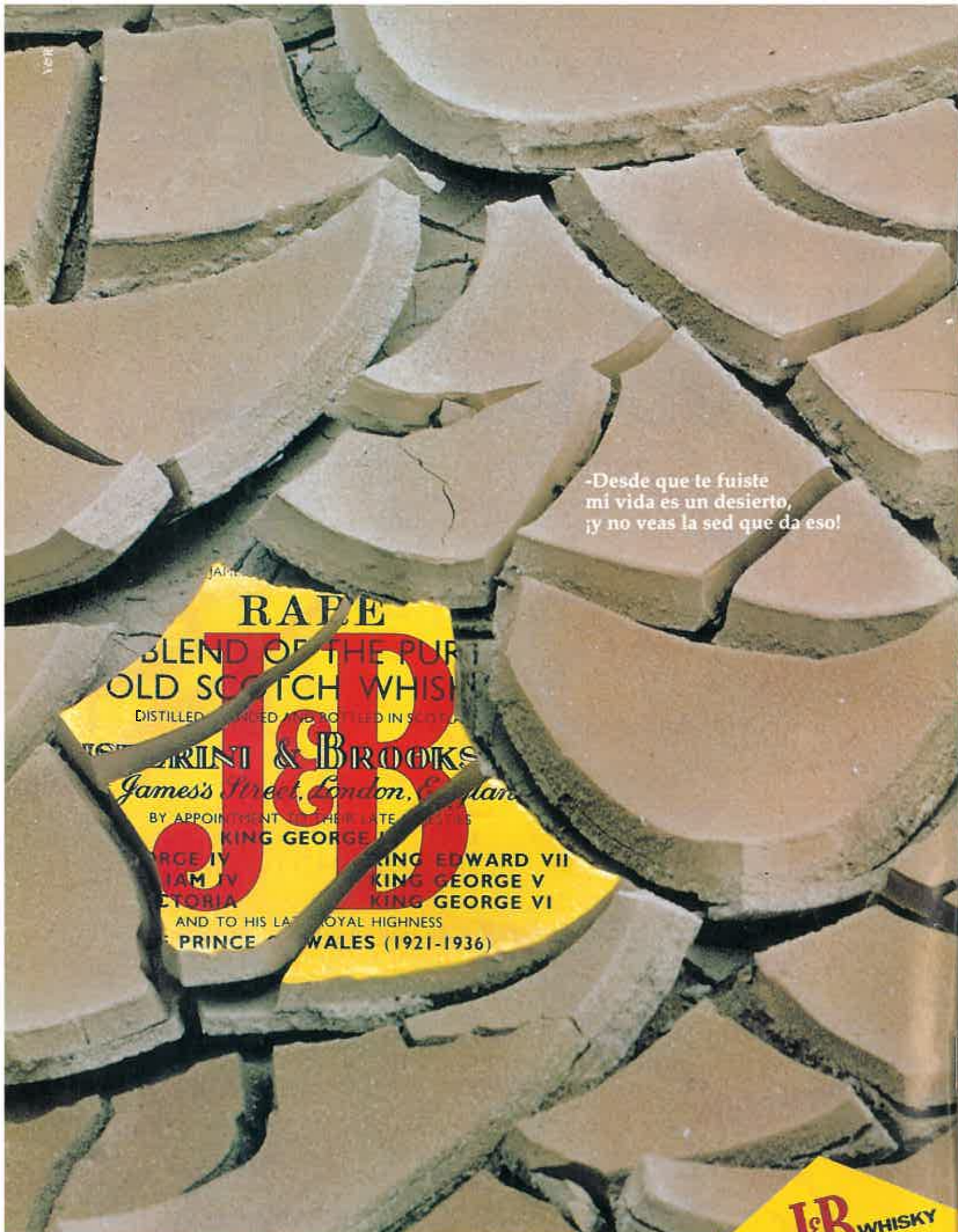
*Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

A3 94004 2E

MXT



MICHELIN



-Desde que te fuiste
mi vida es un desierto,
y no veas la sed que da eso!

EL UNICO QUE ES UNICO



SCHUMACHER
NO FUE
CULPABLE

SEMANAL

Motor 16

15 de noviembre 1994 • Núm. 578 • 375 ptas.

POLO

VOLKSWAGEN

PROBAMOS TODA LA GAMA



- ECONOMICOS
- ROBUSTOS
- ATRACTIVOS



BMW SERIE 3,
LLEGA EL FAMILIAR