



Motor 16

SEMANAL

22 de noviembre 1994 • Núm. 579 • 375 ptas.

Audi A6 2.5 TDi

NOBEL DE ECONOMIA

● 1.800 KILOMETROS SIN REPOSTAR A TODO LUJO



Honda Civic
EN BUSCA DEL EXITO

Porsche 911
Carrera Tiptronic

COMO
UN F-1



Aquí Y ahora



MARTINI

Bianco

- 5 EDITORIAL**
- 6 LA FOTO**
Calendario Pirelli '95
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 16 AL VOLANTE**
Audi A6 TDI. La marca de los cuatro aros presenta un lujoso diesel capaz de recorrer 1.800 kilómetros sin repostar.
- 24 Honda Civic 5 puertas.** El sustituto del Concerto está listo para llegar al mercado.
- 30 Toyota Celica 1.8.** La marca japonesa lanza una versión de su deportivo más famoso, su precio es su gran arma.
- 34 A FONDO**
Porsche 911 Carrera 4 Tiptronic. El mítico modelo se presenta ahora con un cómodo cambio en el volante.
- 38 Ford Probe 2.0i 16V.** El nuevo Probe es una versión más barata y de menores prestaciones del exitoso modelo deportivo.
- 45 PRECIOS**
- 51 ESPECIAL: 10 AÑOS DEL RENAULT SPACE**
- 84 CUENTENOS SU CASO**
- 86 MOTOS**
Suzuki Address 50 R. La marca japonesa presenta una nueva versión de su scooter más famoso.
- 88 DEPORTE**
Prueba del Nissan Sunny de Salvador Serviá. Un pequeño coche con el que Serviá subió al podio en el último Rallye de Cataluña.
- 91 A todo gas.**
- 94 G.P. de Australia de F1.** Nigel Mansell venció en el último Gran Premio de la temporada. Schumacher se proclamó campeón del mundo.
- 104 Rallye de tierra de Albacete.**
- 106 JUAN BALLESTA**



30 Toyota presenta su deportivo más asequible, el Celica 1.8.



38 Ford Probe 2.0i 16V.



86 Nueva Suzuki Address 50 R.



88 El Nissan Sunny de Serviá.



94 Michael Schumacher se proclamó Campeón del Mundo de F-1 en Australia.

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 qué 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 aprovechése ahora de las excepcionales condiciones de financiación de FISEAT.



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 de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Fernando 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. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M^a Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), José M^a 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 Noguera. **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 Alcoria, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao.**

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIFE COPY. **RIGHT 1999.** Depósito Legal: M. 30.247. 1982. Difusión controlada por OJD.

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

EDITORIAL

Por los abusos, no se fía

LA Dirección General de Tráfico impulsará, durante el próximo año, el último sistema de moda para notificar las multas. El objetivo es evitar que los infractores se salven de pagar por el simple hecho de alegar no haber recibido la consiguiente notificación por correo. Para ello, se utilizarán los Boletines Oficiales Provinciales (BOP) y se promulgarán edictos en los Ayuntamientos. De esta forma, bastará con insertar el nombre del conductor como responsable de una falta al volante tanto en el BOP, que nunca se lee, como en un cartel colgado en cualquier rincón de la casa consistorial, a la que rara vez se va, para que no le quede más remedio que darse por enterado legalmente.

Este sistema me recuerda, en el fondo, a aquellos otros agresivos rótulos que colgaban en algunas tiendas de mi barrio y que sin florituras explicaban que, «por los abusos, no se fía». Quede claro y sin ninguna sombra de duda que, tanto a los ten-

firmada por el cartero y dos testigos, si en la segunda comunicación por certificado hay rehusado por parte del interesado. Pero claro, esto supone que los carteros deben trabajar más y con mayor eficacia y siempre resulta más fácil que los automovilistas paguen el pato que exigir a Correos que funcione.

Porque no debemos olvidar que este nuevo sistema de notificación sólo debe emplearse de manera excepcional y en el caso de que el interesado figure como desconocido, o cuando se ignora su paradero y no existe medio para poderse lo notificar, o si hay una actitud obstruccionista por parte del sancionado. Emplear esta fórmula de manera indiscriminada hace pagar a justos por pecadores.

Esperemos que las prometidas cartas que la DGT va a mandar por correo ordinario, informando de que se ha remitido la notificación al BOP y que se procederá a hacerlo

Este sistema para notificar multas sólo debe usarse excepcionalmente, cuando el interesado figure como desconocido

ros como a la DGT, les ampara la razón y la Ley. Todos conocemos a personas que son ligeras de memoria, o que utilizan el viejo truco de no estar en casa cuando el cartero llama, para notificarles la sanción. Así, después se puede alegar defecto de forma y con un poco de suerte se libra de pagar la multa. Pero de ahí a tratarlos a todos como sospechosos, va un abismo.

Y es que esta medida no parece garantizar a los ciudadanos, por parte de la Administración, que se han agotado todos los procedimientos habituales de notificar una multa, incluida la diligencia

igualmente a través de edictos, también incluyen como pruebas un extracto de los intentos de notificación, con sus fechas y la correspondiente demostración de la imposibilidad de localizar al conductor. Sólo así podremos creer que no estamos ante una hábil maniobra recaudatoria que con el mínimo esfuerzo por parte de la Administración ponga en evidencia, una vez más, la indefensión del ciudadano.

ANGEL CARCHENILLA



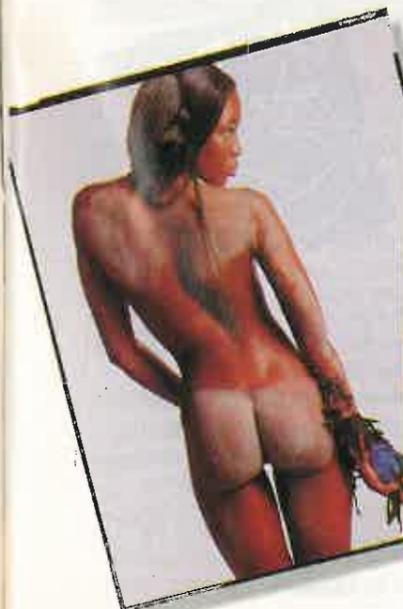
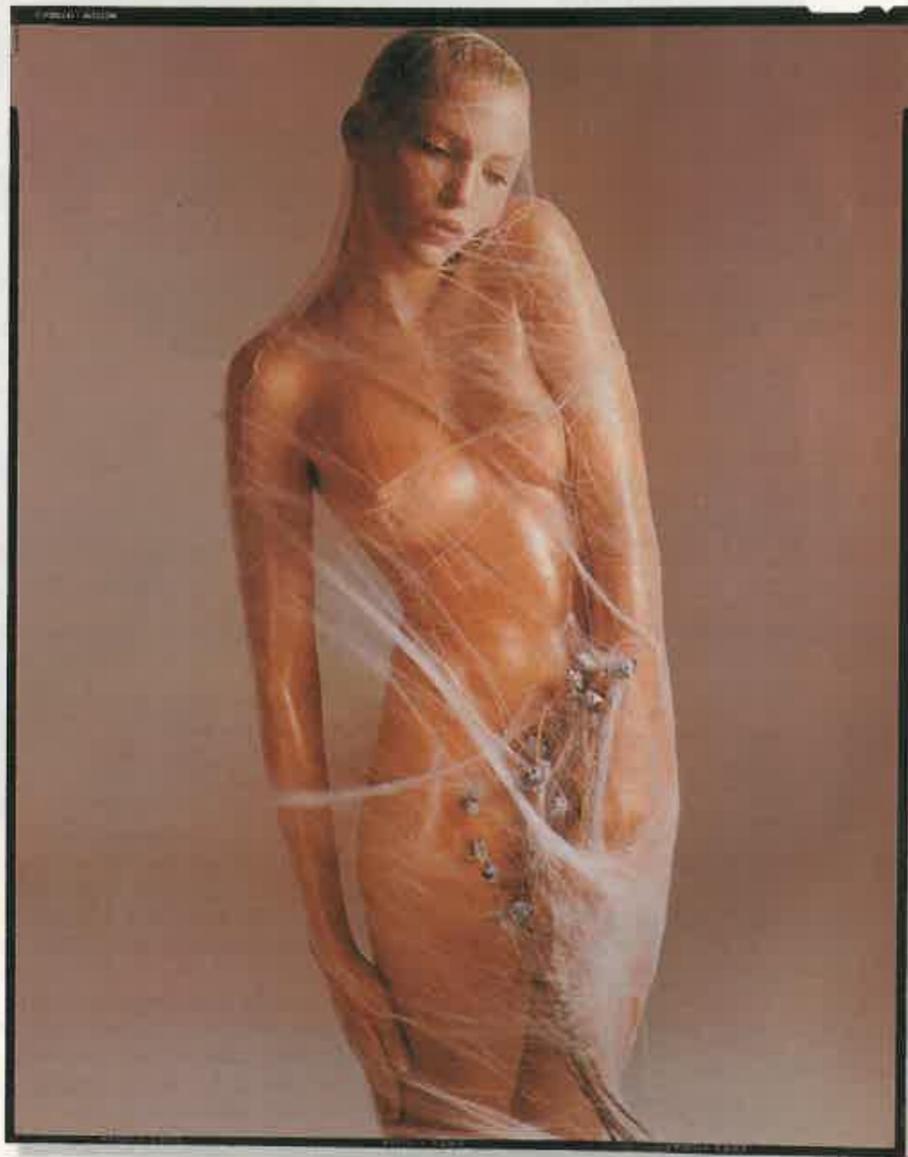
LA FOTO



PHOTOGRAPHED BY RICHARD AVEDON

CALENDARIO PIRELLI 1995

Son las imágenes que Richard Avedon ha creado en su estudio para ilustrar el calendario más codiciado del mundo. Lleva el nombre de Pirelli Seasons, se han hecho 10.000 copias, todas numeradas, se regala y nadie lo puede comprar. El objetivo del genial Avedon se ha recreado con la belleza fría de Nadja Auermann, ha exaltado la estética inocente de Farrah Summerford, ha sabido adentrarse en el exotismo de Naomi Campbell y ha culminado su obra con Christy Turlington; cuatro de las modelos más cotizadas del mundo para una obra trascendente, que Pirelli ha financiado sin reparar en gastos. Representa un tributo a las «Cuatro Estaciones» de Vivaldi, en cuyos pentagramas vibra la sensual hermosura de la mujer.



SEMÁFOROS

 Si usted, lector, es de los que cree que los políticos del Partido Comunista de España van a resolverle, entre otros, los problemas del tráfico en su ciudad, desengañese. Presentan su proyecto de nueva sede en Madrid; un edificio de seis plantas, con dos subterráneas y sólo han previsto 18 plazas de estacionamiento. Claro que a lo mejor prevén que los que trabajen allí no van a tener coche nunca, ni lo utilizarán quienes tengan que desplazarse a la nueva sede, aunque sólo sea al salón de actos. Pero lo malo no es esta falta de previsión de los autores del proyecto, sino que, estamos seguros, los responsables municipales (que en Madrid son del PP) lo van a aprobar sin la menor objeción.

 Nada menos que 25 años lleva corriendo Salvador Serviá. A sus espaldas, varios títulos en el Campeonato de España de rallies e innumerables victorias. Ya, con algunos años a sus espaldas, se ha refugiado en los raids, considerándose en la actualidad como uno de los especialistas mundiales. Prueba de ello es su reciente nombramiento como piloto oficial de Citroën para el próximo Granada Dakar.



BUICK RIVIERA

En busca de Europa

TODO parece indicar que el éxito de las marcas extranjeras (europeas y japonesas) en Estados Unidos declina. Los constructores americanos han iniciado un ligero contraataque para reconquistar el terreno perdido a manos de Mercedes, Honda, Toyota Lexus o Jaguar.

Como exponente de esta reacción, General Motors acaba de presentar su Buick Riviera, un gigantón de 5,26 metros de longitud, que hereda la denominación del Riviera del año 1963, uno de los coches de más éxito de esta división de GM.

El nuevo Riviera recurre al motor V8 de 32 válvulas de origen Cadillac, con cuatro litros de cilindrada y de 455 caballos de potencia, gracias a un turbocompresor. Su velocidad máxima es de 275 kilómetros por hora, pero un dispositivo electrónico la limita a 105 millas (algo menos de 170 Km/h) en las unidades destinadas al mercado norteamericano. El precio de este nuevo Buick es de 30.000 dólares (algo menos de cuatro millones de pesetas) en USA, exactamente igual a lo que cuesta un Honda Prelude.

INFORME

Los jóvenes no son tan peligrosos

ACABA de publicarse el Libro Blanco sobre la «Juventud y el Automóvil en España», un detallado informe llevado a cabo por el Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief, con el patrocinio de la Dirección General de Tráfico y Ford España.

Este informe tiene un gran interés sociológico, por cuando desmiente algunos de los supuestos sobre los que se asientan las acciones hacia la juventud; desde la propia DGT, a las compañías de seguros o la Administración.

Es rigurosamente cierto que los jóvenes, entre 18 y 25 años, en sus dos primeros años de antigüedad de carné, tienen el doble de riesgo de accidentes que los demás conductores. Pero no por las razones has-

ta ahora esgrimidas, sino por otras puestas de manifiesto en el Libro Blanco.

Así, los jóvenes no se inclinan por coches de grandes prestaciones, sino por los coches cómodos, de bajo mantenimiento y seguros. Sin embargo, se tienen que conformar con conducir coches viejos, muchas de las veces mal cuidados y, por tanto, con una siniestralidad superior. Este Libro Blanco va a servir para desmitificar algunas conductas y, sobre todo, para ayudar a quienes se mueven en el entorno automovilístico a modificar conductas y juicios apriorísticos.



K-75 URBAN LINE EDICION LIMITADA



Ruiz Nicolí

Le presentamos la K-75 Urban Line Edición Limitada. Una motocicleta que muy pocos podrán alcanzar. Los 100 primeros en decidirse.

La Urban Line define su personalidad desde su propio nombre. Todas las conquistas tecnológicas que distinguen a la gama K: inyección electrónica Le-jetronic, Compact Drive System, etc., unidas a su movilidad y economía, la convierten en un modelo perfecto para la conducción urbana.

Pero, no es sólo en la ciudad donde esta K 75 demuestra sus poderes. Sus elevadas prestaciones y su alto nivel de seguridad y confort le permiten desenvolverse brillantemente también en carretera.

Y todo, a un precio excepcional: **1.265.000 pta.** (IVA e impuesto de matriculación incluidos), lo que hace de esta edición limitada el camino más fácil para disfrutar de todo el placer de conducir.

K-75 URBAN LINE EDICION LIMITADA. Opciones: ABS, catalizador y maletas. Si desea conocer más detalles, llame al 900 - 10 20 30, Servicio de Información BMW.





MERCADO ESPAÑOL

Nuevo incremento en las ventas

LAS ventas de automóviles de turismo volvieron a experimentar un notable incremento en el pasado mes de octubre, al haberse matriculado un total de 69.237 unidades, lo que representa un incremento del 24,52 por ciento con relación a octubre del 93.

No obstante, y a pesar de estos buenos resultados, no se pueden lanzar las campañas al vuelo, ya que la media de los últimos cinco años (un 7,2 por ciento por encima) relativiza bastante esta mejoría que, por otra parte, se debe atribuir a los muchos usuarios que adelantaron su compra a los primeros días del mes para acogerse al Plan Renove, con mayores ventajas sobre el II Plan de Achatarramiento diseñado por el Gobierno.

Por otra parte, según datos facilitados por la patronal del sector, ANFAC, las matriculaciones de automóviles nuevos aumentaron un 21,3 por ciento en nuestro país entre los meses de enero y octubre de este año, al haberse alcanzado una cifra total de 752.602 unidades, 132.237 turismos más que en igual periodo del año pasado.

El líder del mercado en el pasado mes de octubre, lo mismo que en el acumulado del año, sigue siendo Renault, aunque las marcas con implantación en España que experimentaron un mayor crecimiento en este mes fueron Seat (58,4 por ciento), Peugeot (52,60 por ciento) que se coloca en

	LAS CIFRAS			
	Oct. Unid	94/93 %	Acumulado Unid	94/93 %
Renault	9.911	14,25	116.366	13,21
Peugeot	9.559	52,60	82.413	29,51
Opel	9.272	40,57	97.494	17,99
Ford	8.248	-1,02	106.387	19,01
Seat	7.093	58,04	81.998	22,67
Citroën	5.895	-10,90	69.661	11,93
Fiat	4.625	266,32	43.026	90,47
Volkswagen	3.316	-3,88	35.457	12,33
Nissan	1.809	35,91	20.599	36,67
Rover	1.712	49,39	17.950	25,17
Audi	1.630	39,79	13.500	35,62
BMW	1.067	26,11	11.295	-16,89
Volvo	712	-3,65	7.990	23,09
Mercedes	696	-15,53	8.651	13,69
Lancia	573	20,13	6.302	10,56
Hyundai	572	29,71	6.485	28,01
Honda	498	30,71	5.410	21,63
Alfa Romeo	482	188,62	4.414	107,04
Toyota	385	18,10	3.944	43,26
Skoda	351	78,17	3.645	98,75
Suzuki	212	30,94	1.366	-26,52
Chrysler	190	37,68	2.498	99,84
Saab	112	14,29	1.750	45,35
Otras marcas	317	-35,44	4.506	-0,90
TOTAL	69.237	24,52	752.607	21,32

segunda posición, y Opel (40,57 por ciento), mientras, en el caso contrario, retroceden Citroën (-10,90 por ciento), Volkswagen (-3,88 por ciento) y Ford (-1,02 por ciento).

En ventas acumuladas en los diez primeros meses del año Renault, con 116.366 unidades, fue la marca que matriculó más, seguida por Ford (106.387) y Opel (97.494) y en porcentajes Peugeot, con un 29,51 por ciento, fue la que más ha crecido, seguida de Seat, con un 22,67 por ciento.

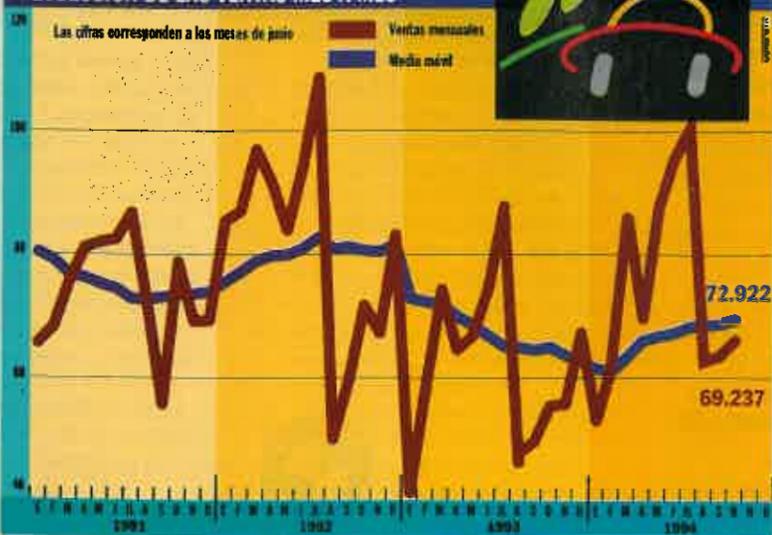
Entre los importadores vuelve a sobresalir nuevamente la marca Fiat, que supera por segundo mes consecutivo el listón del 200 por ciento, lo que le lleva a alcanzar un acumulado del 90,5 por ciento en lo que va de año, y algo parecido le sucede a su asociada Alfa Romeo, con un importante incremento del 188,6 por ciento en el mes de octubre y del 107,4 por ciento en lo que va de año.

En cuanto a modelos, el Opel Corsa fue el modelo más vendido durante el mes de octubre, con 4.139 unidades, seguido muy cerca del Seat Ibiza (4.046), Peugeot 306 (4.023) y de nuevo otro Opel, el Astra (4.016).

PUEDA LEVANTARSE LA SUSPENSIÓN

El levantamiento de la suspensión de pagos que afecta a Santana Motor podría hacerse efectivo entre los días 16 y 18 de este mes, según el Consejero Delegado de la factoría de Linares, Ricardo Ibarreche. La dirección ha divulgado que la adhesión al convenio de acreedores ha sido mayoritaria, superando el 75 por ciento exigido para formalizar el levantamiento de la suspensión. Pero la juez encargada del caso aún no ha corroborado este extremo de forma oficial, ya que tiene que finalizar la revisión de las actas de los acreedores.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS MES A MES



NOMBRAMIENTO EN RENAULT

Gabriel Gil, director de Postventa para Europa

NO son muchos los españoles que alcanzan puestos de alta responsabilidad en las casas matrices; y menos antes de los 45 años. Es el caso de Gabriel Gil, que acaba de ser nombrado responsable máximo de post venta para todos los mercados mundiales.

Gil, zaragozano e ingeniero industrial, ingresó en Renault en 1973 como Jefe del servicio de Organización Comercial de piezas de recambio, pasando a jefe del departamento en 1978. En 1982 ingresó en el área comercial como responsable de la zona noroeste. En 1985 fue trasladado a Italia como director adjunto de Ventas, para regresar a España como director de Ventas de Fasa Renault. En 1994 fue nombrado máximo responsable de RECSA, puesto desde el que ha ascendido a su nueva responsabilidad.



Gabriel Gil, nuevo responsable de post venta.

FORD

Atención al cliente

Continuando con su lucha para lograr ser líder en cuanto atención al cliente se refiere, Ford ha creado una división dedicada exclusivamente a este fin. La central de la llamada «División de atención al cliente» se encuentra en Colonia y en España esta división, cuyo máximo responsable es Antonio Martín del Barrio, sustituye al hasta ahora llamado Departamento de Postventa.



Antonio Martín del Barrio.



Ford prepara el Mondeo coupé para sustituir al Probe...

Los técnicos de Ford Europa preparan dos versiones coupés. La primera aparecerá en 1997 y utiliza la plataforma del Mondeo. Con este coche se sustituirá al Probe y existirá una versión superdeportiva, de 230 caballos V6 turbo y tracción total. Existirá también una motorización más modesta, de 1,8 litros y 16 válvulas.

Llega el Maserati Quattroporte

España será el primer país fuera de Italia en el que se venda el nuevo Maserati Quattroporte. Será el primer modelo que comience a vender la nueva empresa importadora (grupo Berges), tras haber dejado de importar a esta marca el grupo Lezcano. El nuevo Maserati se vende en Italia a un precio de 108 millones de liras: 8,6 millones de pesetas.

El futuro Calibra será algo más pequeño

Está ya muy avanzado el proyecto del futuro Opel Calibra. A diferencia del actual, basado en la plataforma del Vectra, el Calibra de 1998 se va a realizar sobre la plataforma del Astra, ligeramente más pequeña. El énfasis va a ponerse no en su capacidad, sino en sus prestaciones.

Motor diesel para Honda

Los motores diesel son la asignatura pendiente de los constructores japoneses. Honda va a ser una de las primeras marcas en desarrollar su propio motor, que aparecerá en el otoño del 95. Se trata de un dos litros de inyección directa y turbo, que proporciona 105 caballos y que será utilizado en los Civic y Accord. Hasta la fecha, Honda recurría a motores PSA para el Concerto.

El Golf GTi G60, es el coche más robado... en Francia

Las autoridades francesas han hecho pública la lista de los coches más robados, porcentualmente, en el país. Por segundo año consecutivo, el Volkswagen Golf GTi G60 es el modelo que mayor porcentaje tiene, porque el 18 por ciento de los vendidos ha sido robado. Otras versiones del Golf ocupan también los primeros puestos. Entre los coches más frecuentemente robados figuran el R-21 Turbo, el Peugeot 405 Mi16, el Opel Astra GS1 y el Peugeot 205 GTi, la mayoría de grandes prestaciones.

MUSICA SOBRE RUEDAS



LOS grandes éxitos de los Gipsy Kings pueden no ser grandes canciones, pero hay que reconocer que sí triunfaron. Ahora las reúnen en un álbum titulado simplemente «Greatest hits» (Sony 477242 2) tan lleno de marcha que se convierte en un complemento indispensable para un viaje animado. Muchos kilómetros se pueden consumir al son de esas rumbas franco-españolas, que han logrado un reconocimiento internacional que la genuina rumba hispana no había conseguido nunca. Una mezcla de temas propios con adaptaciones de clásicos del calibre del «Bamboleo», «My way» o «Volare» componen una buena solución para que los minutos, y los kilómetros, pasen volando.



Nada que ver la música de Anita Baker con lo que hemos comentado de los Gipsy. Anita es la actual reina del soul y el rhythm and blues. Y aunque de cuando en cuando parezca pasar a segundo plano, porque figuras de relumbrón suben a la cima, al cabo de una temporada la que subsiste es ella con esa mezcla de elegancia y calor que siempre ha definido a las mejores cantantes del género. En «Rhythm of love» (Warner 61555 2) mezcla con habilidad sus propias canciones (incluso en una grabó la voz en su casa) con al menos tres clásicos de distintas épocas: «My funny Valentine» del 37, firmada por Rodgers y Hart, «The look of love», del 67, con el sello Bacha-

rach/David y «You belong to me» del 77, escrita por la incombustible Carly Simon.

Brasil vuelve a estar de moda. O al menos eso parece atendiendo a la edición de recopilaciones de su música que van apareciendo en nuestro mercado. La última, «Romántico Brazil» (Arcade 32 0047 2) define su contenido como «24 bossa novas de amor». Y aunque no todas las canciones sean de amor y en algunas no esté claro el ritmo y la sensualidad de la bossa, resulta interesante compañero de volante y carretera, porque la canción brasileña es siempre sinónimo de buen gusto e inspiración. María Creuza, Astrud Gilberto, Simone, Chico Buarque, Caetano Veloso o Milton Nascimento son algunos de los nombres que se reúnen en este trabajo. Que, por cierto, rejuvenece las recopilaciones habituales del Brasil, con más grabaciones de la última década que cualquier otra editada anteriormente.

Mina está entre las dos o tres mejores cantante europeas del último cuarto de siglo. En España ha conocido épocas de gran fama con otras de eclipsamiento. «Grande, grande, grandes éxitos» (Hispanavox 8 30551 2) es una de esas colecciones imprescindibles para buenos aficionados. Porque en sus 29 títulos va desde los boleros hispanoamericanos que Mina borda, a sus primeros éxitos pop («Ciudad solitaria» como ejemplo), a dos adaptaciones de Serrat, otras dos de Glenn Miller y sus grandes canciones de siempre. «Non credere», «Amor mío» o «Parole, parole» serán fieles compañeras tanto para viajes largos, -ahí es nada pasar dos horas con Mina en nuestro coche-, como para las distancias cortas. Porque es de los discos que se pueden paladear canción a canción.

JOSÉ RAMON PARDO



PARA LOS AMANTES DE MERCEDES

«Mercedes Benz, al volante» es un libro dedicado a la marca de la estrella. Traducido al castellano, hace un repaso de la historia de la mítica marca alemana Mercedes, siguiendo el hilo conductor de sus distintos y más representativos modelos. Además de poseer unos elaborados textos no hay que menospreciar el gran despliegue fotográfico y su interesante precio: cuesta 2.995 pesetas.



Más caro, 8.700 pesetas, es el volumen dedicado a uno de los modelos estrellas de la marca, el 300SL, más popularmente conocido por «Alas de Gaviota», un



superdeportivo que triunfó por su elegancia, lujo y cualidades técnicas, entre ellas la inyección. Escrita por Dennis Adler, esta obra editada en Inglaterra traza con esmerado detalle la historia del modelo, tanto del de serie como el preparado y destinado a realizar competiciones deportivas.



MX ONDA

Nuevo modelo Ecija

MX Onda, líder nacional en electrónica de consumo aplicada fundamentalmente al campo de la automoción, ha lanzado al mercado del autosonido su nuevo modelo Ecija. Se trata de un autorradio con carátula de frontal extraíble, diseñado con los más avanzados criterios de ergonomía y facilidad de uso.

Entre las prestaciones más novedosas del nuevo autorradio de MX Onda destacan las de autosintonía, automemoria, borrado de memorias y silenciador. Así mismo, el nuevo equipo de MX Onda dispone de 24 memorias, 18 correspondientes a estaciones de FM y 6 en AM.

El lanzamiento del Ecija consolida la posición competitiva de MX Onda en el segmento de autorradios, donde la compañía posee actualmente una cuota de mercado del 19 por ciento, convirtiéndose en la primera empresa española del sector.

Por otra parte, la empresa facturó 2.200 millones de pesetas durante 1993. Entre las principales causas de estos resultados se encuentran el crecimiento de la División de Sonido, la excelente acogida en el mercado español de su nueva generación de sistemas electrónicos de seguridad, desarrollados por la compañía en su centro

de I+D, y el creciente peso específico de sus teléfonos inalámbricos y el espectacular incremento, del 300 por ciento, en el sector de la relojería.

Así mismo, destaca la fuerte proyección internacional de MX Onda durante 1993, con unas exportaciones que superaron los 200 millones de pesetas. Los países de la Unión Europea e Hispanoamérica fueron los principales mercados exteriores donde estuvo presente la compañía.



MX Onda patrocina al piloto español Luis D'Antin.

En opinión de su director general, Juan José del Olmo, «1993 fue un año de consolidación para MX Onda, dentro de un contexto marcado por la recesión.

Hemos proseguido y profundizado con éxito en nuestra política estratégica de diversificación de producto, lo que nos permite afrontar el cierre del presente año 1994 con unas excelentes perspectivas de crecimiento».



NUEVOS AMPLIFICADORES BLAUPUNKT

Para obtener un sonido verdaderamente excepcional se necesita potencia. No es ninguna paradoja, sino una experiencia acústica que se confirma también en el automóvil. En este sentido, Blaupunkt incorpora en su actual programa de Autohifi los modelos de amplificadores Blaupunkt BMX 240 y BSA 160 dotados de las más avanzadas prestaciones tecnológicas. El BMX 240 es un amplificador puenteable de dos canales que proporciona un rendimiento máximo de 2x120 vatios de potencia. El modelo BSA, por su parte, ofrece una potencia de 2x80 vatios, lo que le convierten en el complemento ideal para los altavoces frontales de dos vías.

Deja de sufrir !



Decídete a instalar el nuevo radiocassete KINDVOX con frontal extraíble y disfruta a tope de sus 90 W de potencia musical. Cuando dejes tu automóvil llévate cómodamente la carátula en su estuche de plástico, ¡Vas a disuadir a los ladrones de que la emprendan con tu autoradio!

Decídete, monta un KINDVOX ... y acaba con tus sufrimientos !

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

MITSUBISHI
MONTERO

En este mundo hay dos
clases de personas.

Uno mismo y los demás.
Y por alguna oscura razón, los
del segundo grupo siempre
esperan que hagas exactamente lo
contrario de lo que a ti te apetece.

Y la mayoría de las veces se
acaban saliendo con la suya.

Pero piensa un momento:
sólo se vive *una vez*.

¿Y no es la vida demasiado
corta para estar siempre haciendo
lo que a ellos les apetece?

Por esta razón,
construimos coches como nuestro
ya famoso Montero.

Para cuando sólo quieres
impresionarte a ti mismo.

Su autonomía: la tuya.



MITSUBISHI
MOTORS

CREATING TOGETHER

Mi madre quería que aprendiese piano.

Mi padre, que fuese a Harvard.

Mi profesor, que me hiciese abogado.

Mi mujer, que me quede en casa.

Y aquí estoy **Yo.**



AUDI A6 2.5 TDi

Nobel de Economía

Recorrer más de 1.800 kilómetros sin tener que repostar a una velocidad crucero de 90 kilómetros por hora, con todo el confort de una gran berlina, es algo que, hoy por hoy, sólo está al alcance de un coche, el A6 2.5 TDi. Con este modelo, Audi pretende que la compra de un coche diesel no responda a una justificación económica, sino pura y llanamente al placer de conducir un coche rápido, de gran autonomía y ecológico.



El equipamiento del nuevo TDi es todavía más completo. Un voltímetro, un indicador de temperatura del aceite y un reloj se unen a la instrumentación habitual.

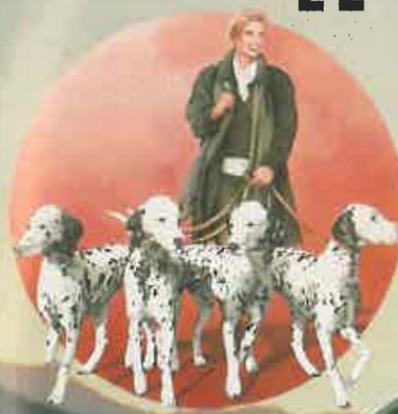


CON esta nueva versión diesel de inyección directa, Audi se supera a sí misma en cuestión de economía de funcionamiento y se acerca a sus rivales más directos en cuestión de prestaciones.

Sin duda alguna, lo que más llama la atención del Audi que ahora se comercializa, es el excelente rendimiento de su motor, sobre todo en el aspecto de su consumo. Grandes berlinas turbodiesel con prestaciones de motor de gasolina, capaces de superar los 200 kilómetros por hora es algo que ya no sorprende, pero que un coche que pesa 1.460 kilos sea capaz de rodar a una velocidad sostenida de 90 kilómetros por hora con un consumo homologado de 4,4 litros de gasóleo cada 100 kilómetros es algo verdaderamente fuera de lo común.

El secreto de esto reside en el motor cinco cilindros de inyección directa que ahora desarrolla 140 caballos. Básicamente, el motor no ha cambiado gran cosa respecto a la anterior versión de 115 caballos que va a seguir vendiéndose. Unos nuevos inyectores capaces de inyectar un mayor flujo de combustible en los cilindros, una gestión electrónica de la inyección optimizada, un radiador de aceite y refuerzos en algunos elementos del motor, son las únicas diferencias. Otra cuestión que ha permitido mejorar sensiblemente el consumo es la adopción de una caja de cambios manual de seis velocidades como equipo de serie, mientras que en el anterior modelo esta opción no estaba disponible en nuestro mercado. Los desarrollos son bastante largos, ya que la ♦♦♦

NUEVO CITROËN ZX BREAK EL BREAK COMPACTO



¿Por qué no poseer por 76.000 pesetas* más un vehículo que le da mayor posibilidad de espacio y comodidad?

Compacto

En 4,26 metros de largo, el Citroën ZX Break ha concentrado una de las distancias más grandes entre ejes de su categoría, una de las mayores cotas de habitabilidad y un volumen de carga récord.

Potente

Gracias a sus 4 potentes motores, Citroën ha conseguido realizar el



*En relación a su equivalente berlina. **En circuito cerrado

sueño de todo Break: aumentar su capacidad de carga sin disminuir sus prestaciones.

Seguro

El Citroën ZX Break le protege con su habitáculo reforzado, sus puertas dotadas con barras laterales de protección, su posibilidad de air-bag, sus cinturones de seguridad delanteros con pretensores.

Y sobre todo con el inigualable comportamiento en carretera del tren trasero autodireccional Citroën.

Completo

El Citroën ZX Break posee el equipamiento más exclusivo: elevavinas eléctricos, reglaje

eléctrico del retrovisor pasajero, volante regulable en altura, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de terciopelo, asientos traseros fraccionables... Todo disponible de serie.

El Break compacto ya existe, conózcalo en los Concesionarios Citroën.

Cilindrada	Potencia	Velocidad**
1.4i Advantage	75 CV	165 Km/h
1.8i Aura	103 CV	180 Km/h
1.9 D Advantage	71 CV	161 Km/h
1.9 TD Advantage	92 CV	179 Km/h



CITROËN

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

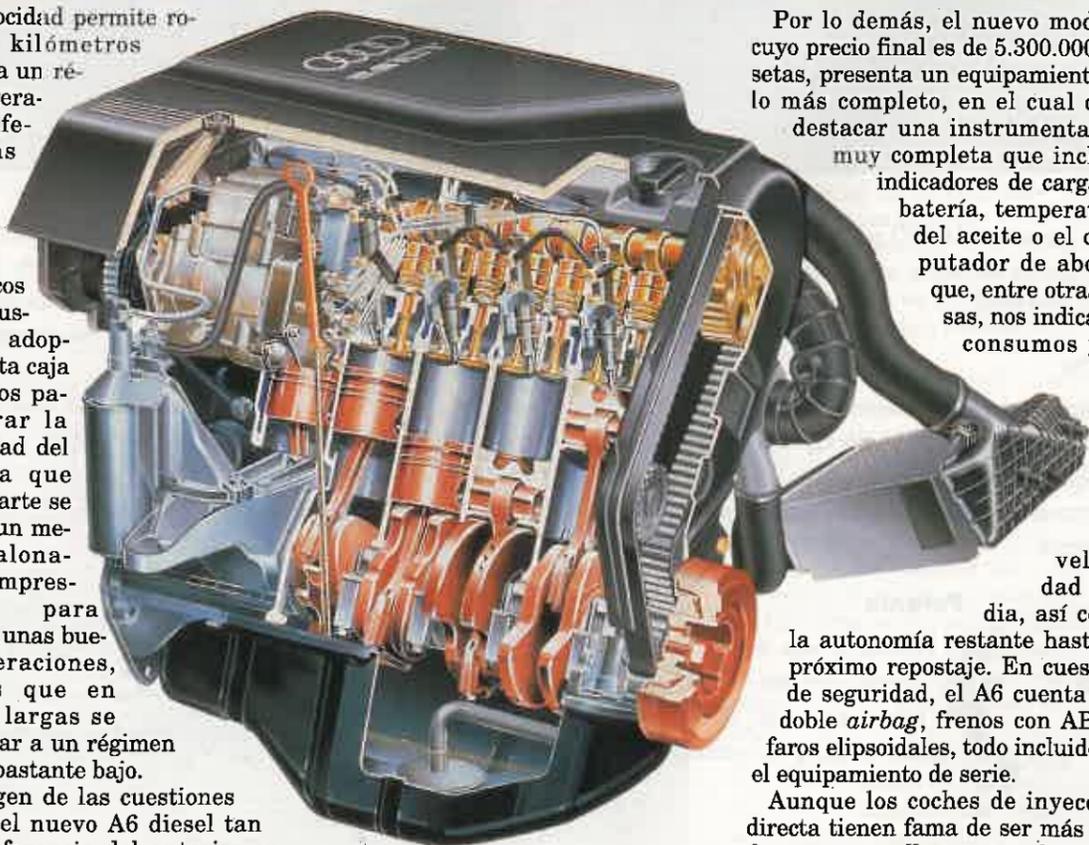
El A6 TDI es un rodador infatigable. A una velocidad crucero de 120 kilómetros por hora se pueden superar los 1.300 kilómetros de autonomía.



sexta velocidad permite rodar a 90 kilómetros por hora a un régimen ligeramente inferior a las 1.700 revoluciones por minuto. Los técnicos de Audi justifican la adopción de esta caja de cambios para mejorar la versatilidad del coche, ya que por una parte se consigue un mejor escalonamiento, imprescindible para conseguir unas buenas aceleraciones, mientras que en marchas largas se puede rodar a un régimen de motor bastante bajo.

Al margen de las cuestiones técnicas, el nuevo A6 diesel tan sólo se diferencia del anterior en que la sigla TDi va en rojo y en una moldura cromada alrededor de las ventanillas.

Básicamente, la versión de 140 caballos apenas ha cambiado respecto a la de 115.



Por lo demás, el nuevo modelo, cuyo precio final es de 5.300.000 pesetas, presenta un equipamiento de lo más completo, en el cual cabe destacar una instrumentación muy completa que incluye indicadores de carga de batería, temperatura del aceite o el computador de abordo que, entre otras cosas, nos indica los consumos y la

velocidad media, así como la autonomía restante hasta el próximo repostaje. En cuestión de seguridad, el A6 cuenta con doble airbag, frenos con ABS y faros elipsoidales, todo incluido en el equipamiento de serie.

Aunque los coches de inyección directa tienen fama de ser más ruidosos que aquellos que emplean motores con precámara, lo cierto es que en la toma de contacto realizada, el A6 se ha revelado como

Tu madre, tu padre,
tu profesora, tu tía, tu tío,
tu abuela, tu novia,
tu novia, tu novia...
¿Y ahora qué?



AHORA
Tú.

AHORA Micra.

Ya sabíamos que algún día serías así. Independiente.

Emprendedor. Decidido. Vital. Inconformista.



Garantía total
3 años
ó 100.000 km
y 6 años
anticorrosión.

Ambicioso. Un pelo loco pero con la dosis

exacta de sensatez. Jovial. Idealista.

Audaz. Pero ante todo, joven. Y sabíamos

que llegaría el día en el que tú decidirías



por ti mismo. Por eso hicimos el Nissan Micra con

16 V, barras de protección laterales, zonas de absorción de

choque y doble catalizador ecológico. Y por eso decidimos ofrecerte

un "Micra 3 ó 5 puertas desde 1.149.000 ptas.*"

Con 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera en

todos los modelos. Hasta ahora mucha gente te ha dicho lo que tenías

que hacer, ya es hora de que tú dejes muy claro cómo eres. Y

piensa que en su día, tu padre, tu madre, tu tío, tu tía, tu

abuela y tu profesora hicieron lo mismo. Aunque lo

tuvieron mucho más difícil. En esos tiempos

aún no existía el Micra.

Y además recuerda

que el Gobierno te

ofrece un descuento de

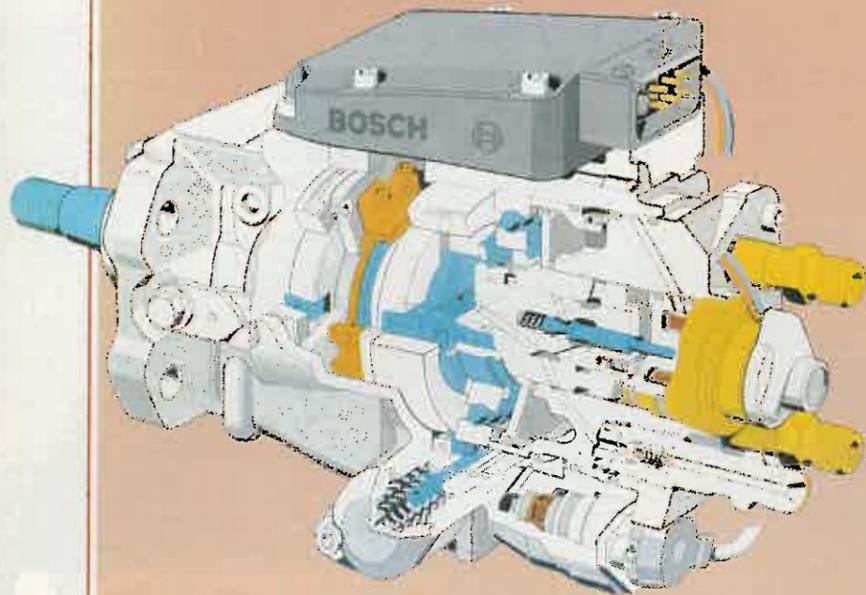
80.000 ptas. por tu vehículo de más de 7 años.



AHORA
Nissan

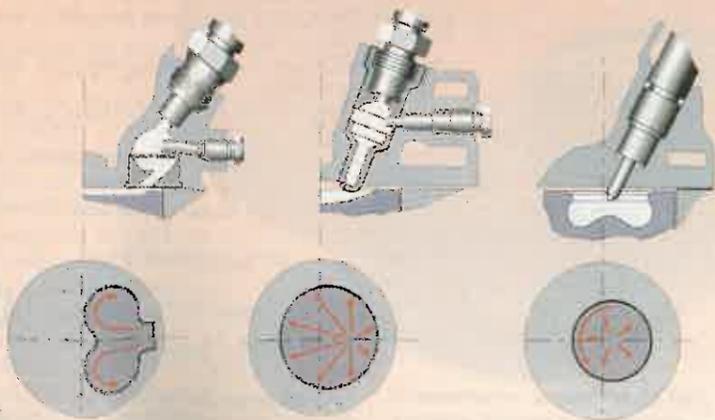
*P.V.P. recomendado (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.

EL FUTURO SE LLAMA INYECCION DIRECTA



La tecnología aplicada en los motores diesel ha evolucionado enormemente en los últimos años. Las actuales tendencias dejan claro que el futuro se encuentra en los sistemas de inyección directa, dejando a un lado las culatas con precámara. El desarrollo de los sistemas de inyección ha permitido solucionar los inconvenientes tradicionales de los sistemas de inyección directa (rumorosa y arranque en frío principalmente) para poder aprovechar sus cualidades de rendimiento térmico y alegría de funcionamiento. La principal novedad reside en los

inyectores, denominados de doble fase, en los cuales el combustible es inyectado progresivamente dentro de la cámara de combustión para conseguir una inflamación progresiva. Por otra parte, se ha desarrollado una nueva generación de bombas con una elevadísima presión de funcionamiento. Todo esto se une a la llegada de la electrónica a la gestión de los motores, lo cual permite optimizar el consumo. La máquina está en marcha y es imparable. Las estimaciones apuntan que en el año 2000 la mitad de los motores diesel serán de inyección directa.



El motor va perfectamente encapsulado para reducir el nivel sonoro.

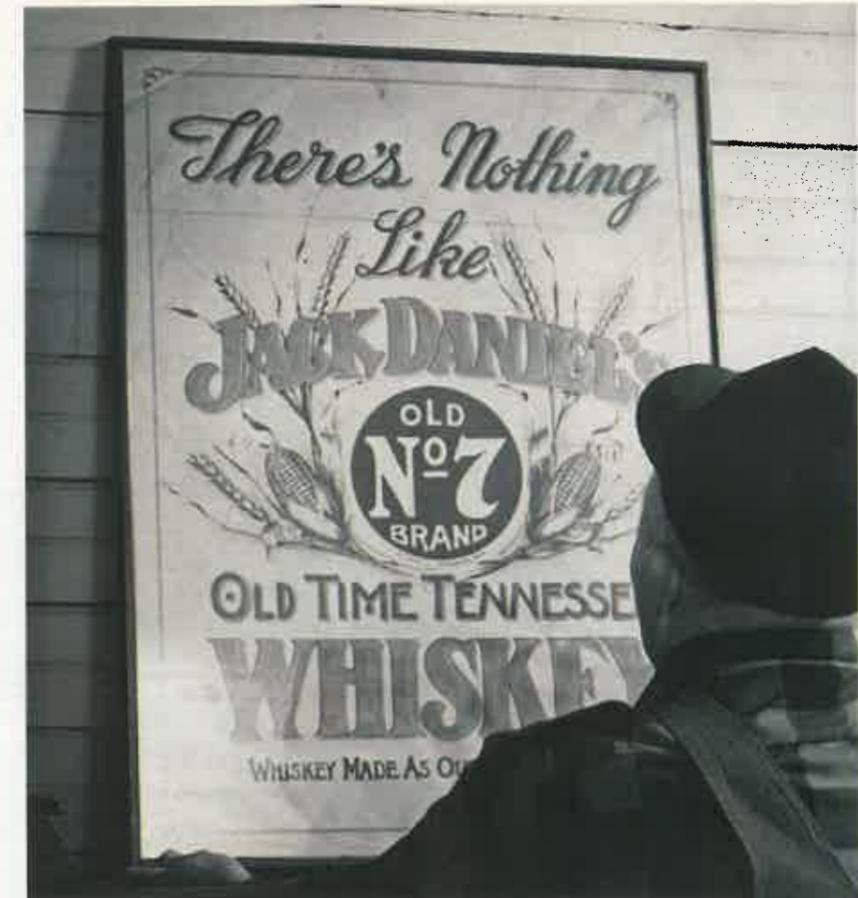
un coche silencioso, si bien es cierto que, con el motor frío, en los primeros minutos el repiqueteo del motor se deja sentir con nitidez. Una vez alcanzada la temperatura de funcionamiento, la insonorización cumple a la perfección.

Frente a la feroz competencia en este segmento, encabezada por Mercedes, Audi presenta un producto muy competitivo, tanto por rendimiento como por relación calidad y precio.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

FICHA TECNICA

MOTOR: Cinco cilindros en línea. Distribución: Un árbol de levas en cabeza y dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.461 centímetros cúbicos. Compresión: 20,0 a 1. Potencia máxima 140 CV a 4.000 rpm. Par máximo: 29,6 Kgm a 1.900 rpm. Alimentación: Inyección directa Bosch. Combustible: Gasóleo. Depósito de combustible: 80 litros. **TRANSMISION:** Tracción delantera. Caja de cambios manual de seis velocidades. **SUSPENSION:** Independiente delante y eje torsional detrás. **PESO:** 1.460 kg. **PRESTACIONES Y CONSUMOS:** Velocidad máxima: 208 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,9 s. Consumo urbano: 7,5 l/100 km. A 90 km/h: 4,4 l/100 km. A 120 km/h: 6,1 l/100 km.



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 CARTEL DE 1886, creado por nuestro fundador, aún guarda todo su significado hoy en día en la Destilería de Jack Daniel's. Como ves, aquí seguimos haciendo el whiskey de la misma forma tradicional que nuestro fundador perfeccionó; filtrándolo gota a gota a través del carbón vegetal, lenta, muy lentamente. Este es el método que hace a nuestro whiskey de Tennessee tan especial.

"No hay nada como Jack Daniel's" es lo que aquel primer cartel de Mr. Jack decía. Y nosotros creemos que compartirás esa opinión en cuanto lo pruebes.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

HONDA CIVIC 5 PUERTAS

Sucesor del Concerto

Se llama Honda Civic 5 puertas, reemplaza al modelo Concerto, se fabrica en Inglaterra y su carrocería, nueva de diseño, está reforzada en todos los frentes. Está listo para el éxito.



El Civic 5 puertas es el primer modelo de Honda, con el Accord, que se construirá en la fábrica de Swindon que la compañía japonesa posee en Inglaterra. El Concerto, también de factura británica, salta de las cadenas de montaje de Rover.

La fecha de salida de este nuevo modelo será en febrero del año que viene, en mayo lo hará el modelo alto de gama. En un principio se dispondrá de cuatro versiones con cuatro motores diferentes: uno de 1.4 litros de cilindrada y 90 caballos de

potencia; la económica con motor VTEC de 1.500 centímetros cúbicos también con 90 caballos; otra de 1.6 litros y 113 caballos y por último la versión alta de gama, rematada con un alerón trasero, con el magnífico propulsor de 1.600 centímetros cúbicos

VTEC y 126 caballos de potencia. Todos estos motores incorporan culata de 16 válvulas. Los precios serán de 1.890.000 pesetas para la versión 1.4i; 2.040.000 pesetas para la 1.5i VTEC-E; 2.450.000 pesetas el precio de la 1.6i LS y 2.890.000

pesetas para la versión 1.6i SR VTEC, que es la alta de gama.

Si se comparan las medidas exteriores del modelo nuevo con las del Honda Concerto, el nuevo resulta ligeramente más largo e igual de ancho, pero se diferencia sobre todo

por tener una gran distancia entre ejes, característica del Civic de cuatro puertas. Esto, junto con una suspensión de doble brazo oscilante en las cuatro ruedas, mejora notablemente el comportamiento del nuevo Honda, tanto a su paso por te- ●●●



Todas las versiones del nuevo Honda Civic 5 puertas incorporan de serie dirección asistida, volante regulable en altura y asientos deportivos. El «airbag» para conductor y pasajero puede ser de serie (en el alto de gama) u opcional, en el resto de versiones.

reno bacheado como en estabilidad en curvas.

Honda ha creado un modelo de estética muy agradable sobre un chasis con altos niveles de rigidez. A diferencia del Concerto, el Civic de 5 puertas presenta una estructura muy reforzada: barras, largueros, amortiguadores absorbeimpactos y arcos de seguridad, que ofrecen resistencia en caso de impacto o vuelco. Sin olvidarse de las zonas de deformación delanteras y traseras, especialmente estudiadas para que el golpe repercuta lo menos posible dentro del habitáculo. También incluye una válvula de corte de combustible para evitar fugas de gasolina en caso de vuelco. En cuanto al *airbag* o bolsa hinchable, es de serie para conductor y pasajero en la versión alta, la 1.6i SR VTEC, en las versiones intermedias es opcional y no ♦♦♦



NUEVO VITARA 16 V. RUEDA ANCHA.

P I S A FUERTE



El corazón, de 95 caballos. El propulsor, de 16 válvulas. Las llantas, de aleación. Y agárrate, las ruedas más anchas. Si quieres pisar fuerte, sube a lo más especial del Vitara.

VITARA 16 V. SERIE ESPECIAL RUEDA ANCHA.
Más de 300 puntos de venta y asistencia en toda España a su servicio.





Cuatro son los motores que animan al nuevo Honda Civic 5 puertas, desde 1,4 litros de cilindrada hasta 1,6. Las potencias de la gama oscilan entre 90 y 126 caballos.

está disponible para utilizarlo en la versión pequeña.

De las cuatro versiones a comercializar del Honda Civic 5 puertas, el caballo de batalla es la 1.5i VTEC-E. Una versión que destaca por el bajo consumo de combustible y la buena respuesta del motor de 90 caballos de potencia. Esta versión, al igual que la de mayor potencia, incorpora el peculiar mecanismo VTEC patentado por Honda. Este sistema varía la apertura de las válvulas de admisión (en un motor convencional es fija), pero mientras en el motor de 1,5 esta variación está enfocada a obtener un consumo menor, en el 1,6 se tiene la posibilidad además, a partir de regímenes altos, de disponer de un empuje extra de potencia. Ya podemos encontrarnos con la cuesta más pronunciada que, en cuanto pasamos de las 4.500 revoluciones, el Civic SR se dispara hasta el tope de vueltas. Por supuesto esta variación está controlada por la electrónica que acomoda constantemente las condi-

FICHA TÉCNICA				
MOTOR	1.4	1.5 VTEC-E	1.5i	1.6 SR VTEC
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.396	1.493	1.590	1.590
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto
Compresión	9,2 a 1	9,3 a 1	9,1 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV/6.100	90 CV/5.500	113 CV/6.200	126 CV/6.500
Par máximo / r.p.m.	11,9 mkg/5.000	13,4 mkg/4.500	14,3 mkg/5.100	14,5 mkg/5.200
TRANSMISIÓN				
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
DIRECCIÓN Y FRENSOS				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./tambores	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos vent./discos
SUSPENSIÓN				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1.075	1.080	1.125	1.150
Largo/ancho/alto (mm)	4.315/1.695/1.309	4.315/1.695/1.309	4.315/1.695/1.309	4.315/1.695/1.309
Capacidad del depósito (l)	55	55	55	55
Volumen del maletero (l) (3/5p)	380	380	380	380
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,1	13,0	10,2	9,9
Velocidad Máxima (km/h)	172	180	192	197
Consumo Urbano (l/100 km)	8,2	7,0	8,9	8,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	4,8	5,7	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,3	6,4	7,4	7,9



ciones de funcionamiento del motor. Todas las versiones de Honda Civic 5 puertas disponen de dirección asistida de serie, volante regulable en altura y asientos de tipo deportivo. El aire acondicionado, por su parte es opcional en todas las versiones y cuesta 225.000 pesetas. Las dos versiones más potentes incluyen de serie un filtro que elimina partículas de polen y polvo, mientras que en el resto de las versiones es opcional. Este filtro tiene una duración de 30.000 kilómetros o un año. El Honda Civic 5 puertas se ha diseñado en Inglaterra teniendo en cuenta el canon estético europeo. Así los interiores rompen el plástico del salpicadero con retazos en imitación de madera.

S.G.P.

A AÑOS LUZ



quásar. Objeto celeste, de apariencia estelar, color azulado y luminosidad variable, cuyo espectro está caracterizado por líneas de emisión anchas y muy desplazadas hacia el rojo Asociado generalmente a una radiofuente (v). El primero fue descubierto en 1960 y fue designado con el nombre de 3C-273, hubo que situarlo, al fin de complicadas investigaciones, a no menos de 2.000 millones de años luz de la Tierra. El quásar OQ-172, catalogado en 1973, marca, hoy por hoy, casi el límite del universo conocido, ya que hay que situarlo a unos 10 000 millones de años luz.

Desde el límite de lo conocido en tecnología y potencia, llegan las Baterías Femsa Quásar. Una nueva generación de baterías que proporcionan la máxima energía durante toda su vida útil. Herméticamente selladas, lo que las convierte en "Sin Mantenimiento Total".

Y con una aleación de plomo-calcio que reduce al máximo la autodescarga y el consumo de agua. En definitiva, un nuevo concepto de baterías a años luz de las demás. Para su tranquilidad, a partir de ahora instale en su automóvil una Batería Femsa Quásar, y olvídense de ella.

 **FEMSA**
Grupo Bosch

TOYOTA CELICA 1.8

El primer coupé

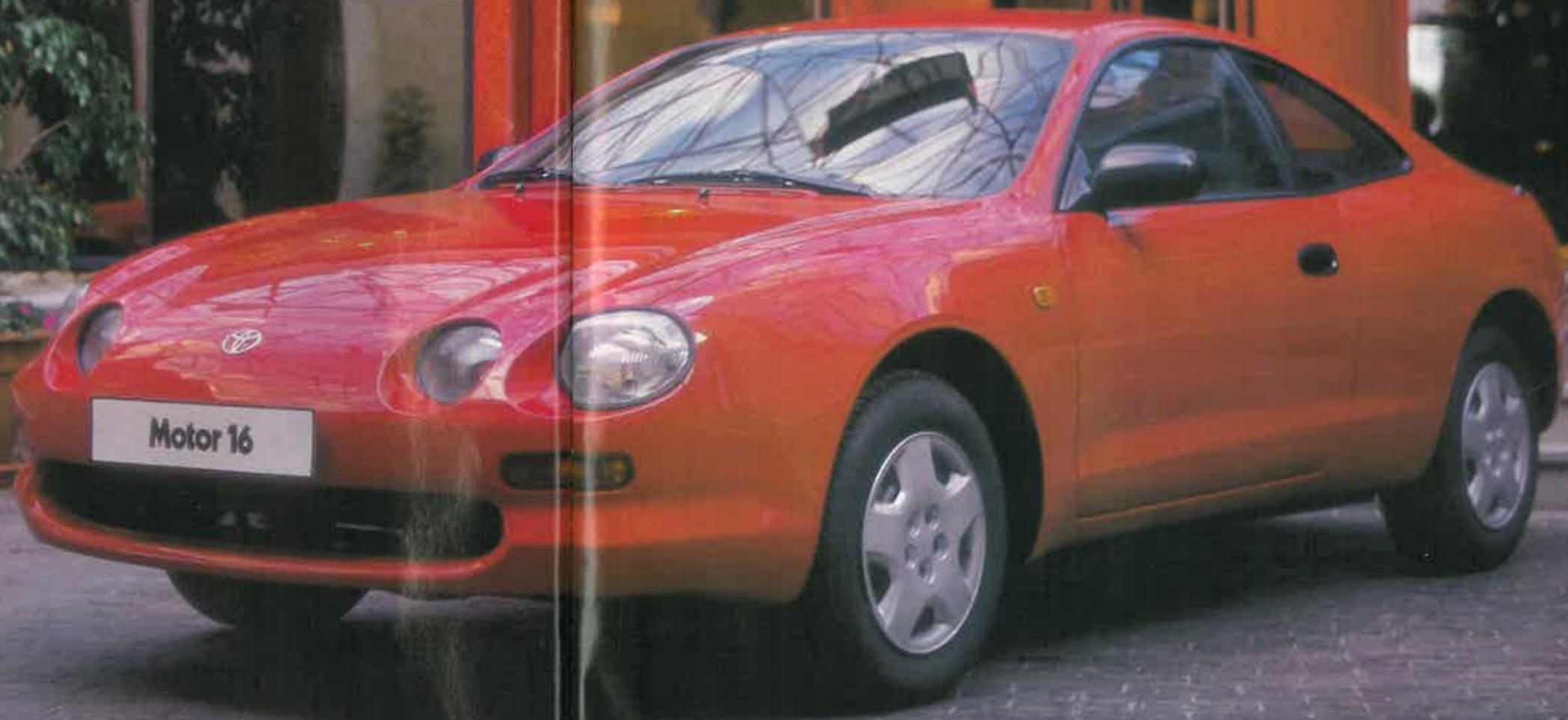
El Celica 1.800 es la nueva variante que se encuadra en el competido segmento de los coupé. Con un ajustado precio de 3 millones de pesetas, al Opel Calibra y Ford Probe les ha salido un peligroso rival.

EL nuevo Celica empezó a venderse en el mercado español en junio con la motorización dos litros de 175 caballos, un atractivo coupé aunque también con un precio superior a los 4.300.000 pesetas. La propuesta del importador español ahora sobre la misma base es una motorización menos potente, con un equipamiento no tan completo y que se caracteriza, sobre todo, por un precio mucho más competitivo.

El motor de 1.800 centímetros cúbicos es novedad. Se trata de un grupo propulsor de cuatro cilindros y cuatro válvulas por cilindro que desarrolla una potencia de 115 caballos. A pesar de los más de 1.300 kilos que pesa el coche con el conductor a bordo, las prestaciones están a un buen nivel. Velocidad máxima de 200 kilómetros por hora y poco más de 10 segundos en la aceleración de cero a cien kilómetros por hora. Es decir, unas prestaciones en absoluto fulgurantes pero sí más que suficientes para una conducción rápida y segura. Después de una primera toma de contacto, la primera impresión del nuevo motor del Celica 1.8 es: **♦♦♦**



No se ofrece airbag como equipo de serie en el nuevo Toyota Celica 1.8. El volante se puede regular en altura.



que resulta muy agradable, por una parte por la buena capacidad de recuperación desde regímenes bajos, mientras la aceleración es progresiva en todo el margen de revoluciones y el nivel sonoro no es elevado.

Como el chasis del Celica se ha desarrollado para motorizaciones mucho más potentes, estos 115 caballos los «digiere» como si tal cosa. Sin necesidad de realizar una prueba a fondo no es descabellado afir-

mar que el comportamiento es una de las virtudes del coche. La suspensión es rígida pero no llega a ser incómoda en una carretera bacheada, porque los tarados no son demasiado duros. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros, con la única crítica que no se ofrece el sistema antibloqueo. En cuanto a la dirección, es lógica-

desde el interior. Además del ABS, las otras «lagunas» son el *airbag* y las llantas de aleación ligera.

El coche tiene un precio de 2.975.000 pesetas, una cifra muy competitiva si tenemos en cuenta el de su principal rival el Opel Calibra. El coche alemán con motor de 115 caballos cuesta por encima de los 3.500.000 pesetas, pero sí incorpora de serie ABS, *airbag* y llantas de aluminio y tiene



El nuevo motor de 1.800 centímetros cúbicos y cuatro válvulas por cilindro desarrolla una potencia de 115 caballos. El coche alcanza los 200 kilómetros por hora.

mente asistida y requiere algo menos de tres vueltas de volante para girar las ruedas entre extremos.

En el apartado de equipamiento, el nuevo Celica se comercializa de serie con aire acondicionado, retrovisores exteriores eléctricos, cierre centralizado, volante regulable en altura, asiento trasero abatible por mitades simétricas y los habituales mandos para abrir el portón trasero y el tapón del depósito de gasolina

dos plazas traseras más grandes que la de su rival; aún así el Celica sigue resultando más barato incluso si tuviera dicho equipamiento.

El Celica 1.8, que ya está a la venta en los concesionarios, tiene como principal pega que sólo se van a importar 600 unidades para el año que viene. Es decir, seguro que se venden todos. ●

JAVIER GUTIÉRREZ

RACING WATCH

Este es el reloj pensado para los hombres con un corazón que late al ritmo del éxito. Porque cada MARLBORO RACING WATCH es un modelo absolutamente único. Firmado y con número individual de serie. En cualquiera de sus dos opciones - F1 y el modelo de lujo F1 PRO - MARLBORO RACING WATCH es excepcional por muchas razones:

Es resistente, preciso y eficaz. Por eso es el reloj perfecto para amantes de las emociones fuertes:

- Y es resistente por su fabricación: acero inyectado de gran calidad, idéntico al que se utiliza en cirugía biomédica.
- Además, es preciso porque cuenta con un cronógrafo accionado por un motor de doble función: movimiento de cuarzo para el reloj con una frecuencia de 32.726 hertz. Movimiento mecánico para el cronógrafo con corrector encastrado para la actualización de fechas.
- Y es eficaz porque, para mayor exactitud, el modelo F1 está provisto de un taquímetro, mientras que el modelo F1 PRO se presenta equipado con dos funciones adicionales: una para la práctica del submarinismo y otra para disponer simultáneamente de la hora de dos países diferentes.
- MARLBORO RACING WATCH se presenta en varios colores y en tres correas diferentes: acero, cuero o cocodrilo.

Con F1 y F1 PRO, MARLBORO RACING WATCH ha puesto la profesionalidad al servicio del tiempo. Para más información, dirigirse a:

Eurocrono S.L.C./Aragón 424
08013-Barcelona, España
Teléf. (93) 247 39 84



FICHA TECNICA	
MOTOR	1.8
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.762
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 CV/5.800
Par máximo / r.p.m.	15,7 mkg/4.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 marchas
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Frenos. Sistema/Del/Tras	Discos vent./Discos
SUSPENSIÓN	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.260
Largo/ancho/alto (mm)	4.425/1.750/1.305
Capacidad del depósito (l)	60
Volumen del maíntero (l)	320
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,2
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	9,1
A 90 km/h (l/100 km)	5,8
A 120 km/h (l/100 km)	7,4

PORSCHÉ 911 TIPTRONIC

En Porsche quieren demostrar que los cambios automáticos no están reñidos con la conducción deportiva, por lo que cada vez afinan más en el cambio Tiptronic, que ahora dispone de dos pulsadores en el volante.

PORSCHÉ 911 TIPTRONIC

VIRTUDES	DEFECTOS
Manejo del cambio	Plazas traseras pequeñas
Excelentes prestaciones	Opción Tiptronic cara
Placer de conducción	Posición de los pedales

PRECIO: 12.168.960 PESETAS

UN AUTOMÁTICO MUY A MANO

EL nuevo Tiptronic se diferencia, fundamentalmente, de su predecesor por la incorporación de los botones que accionan el cambio de marchas en el volante, como si de un moderno Fórmula 1 se tratase. El cambio Tiptronic está basado en un cambio de cuatro velocidades con

gestión electrónica y la posibilidad de ser utilizado casi como un manual. En el cambio Tiptronic hay dos posibilidades de uso; por una parte está la función automática, con las posiciones tradicionales P, R, N, D, 3, 2 y 1, mientras que en la

parte derecha de la H sólo hay dos posiciones. En su faceta convencional, el Tiptronic funciona como cualquier cambio normal. Si pone- ★★★

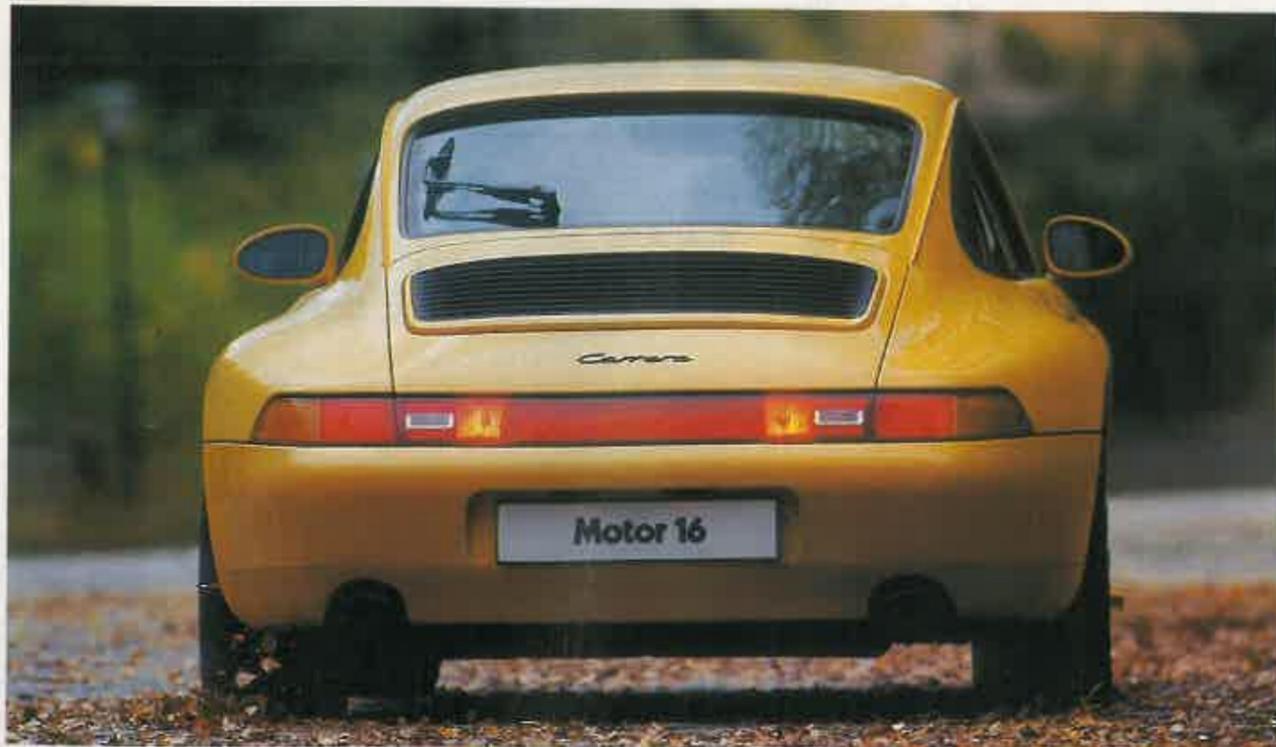


A ambos lados del volante hay dos pulsadores para subir de marcha o reducir. La posición al volante es de una gran comodidad.



El cambio Tiptronic permite utilizar indistintamente tanto la palanca de cambios habitual como los pulsadores del volante.





El comportamiento del nuevo Porsche es intachable en toda situación. Su conducción, como en casi todo Porsche, es un placer.

mos la palanca en D, el cambio sube y baja marchas en función de la velocidad del coche y el régimen del motor. La gestión electrónica del sistema hace que, en retenciones, el cambio reduzca de cuarta a tercera. De esta forma, el Porsche 911 se conduce con toda comodidad en tráfico urbano o en cualquier situación de conducción relajada. Si optamos por la utilización manual, basta con desplazar la palanca a la parte derecha de la H, podremos subir o bajar velocidades con sólo empujar la palanca hacia delante o hacia atrás, o bien, con los pulsadores situados a ambos lados del volante. Los nuevos pulsadores son basculantes y funcionan indistintamente, es decir, que tanto se puede subir o reducir marchas con el botón de la derecha o con el de la izquierda. En su actual configuración se puede reducir incluso a primera velocidad, siempre y cuando el régimen del motor lo admita. La gran ventaja de este sistema es que nunca se pone en peligro el motor, ya que en caso de sobre régimen el cambio escala una marcha o impide la reducción. La gestión electrónica contempla también cuestiones tales como si el cambio se está realizando en curva.

o si el suelo está resbaladizo. Con el Tiptronic no se gana sólo en comodidad, sino en seguridad, ya que las reacciones del motor se ven suavizadas y, por lo tanto, se puede conducir con una mayor despreocupación. Por lo demás, el Tiptronic mantiene todos los atributos que caracterizan al 911: agilidad, potencia e imagen. La permanente renovación tecnológica que ha sufrido el coche ha permitido superar alguno de los inconvenientes tradicionales. Así pues, el 911 es un coche razonablemente confortable, a pesar de mantener un esquema de suspensiones bastante durito. En este aspecto inciden cuestiones como la posición de conducción, que es buena, la climatización y un nivel sonoro razona-



No es necesario, en ningún caso, tener que soltar las manos del volante.

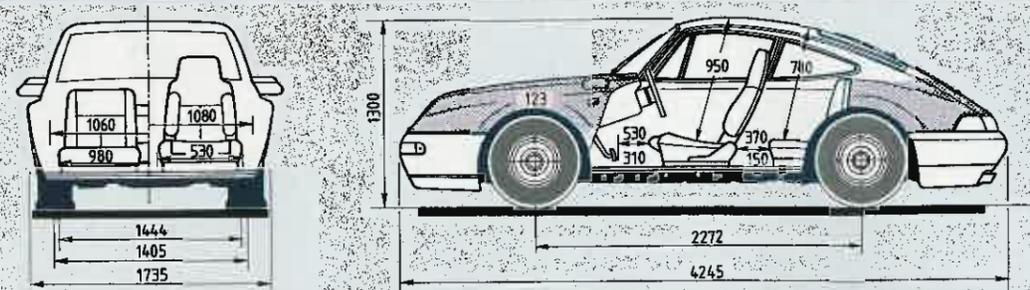
ble, si se tiene en cuenta la posición del motor. Eso sí, aunque a priori el 911 es un coupé de los llamados 2+2, lo cierto es que las plazas posteriores son casi inutilizables para llevar a gente, pero pueden servir para llevar un par de maletas.

La conducción del 911 es un verdadero placer. La peculiar arquitectura del modelo confiere al 911 un comportamiento muy especial. El tren delantero trabaja bien y mete al coche en las curvas más cerradas con precisión. Salvo que seamos muy bruscos con el acelerador, el eje posterior sigue la trayectoria marcada con una progresiva tendencia a tirar de atrás que lo hace muy ágil. Los frenos son sobresalientes tanto por su potencia como por ser absolutamente infatigables. El nuevo sistema antibloqueo hace que el mismo sólo actúe cuando es necesario.

En definitiva, el Tiptronic es el coche ideal para todo aquel que quiere disfrutar de un superdeportivo, con su nivel de prestaciones, sin tener que padecer sus inconvenientes y sin perder un ápice del placer de conducción.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros horizontales opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada accionados mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de ocho apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 272 CV (200 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (330 Nm) a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: 98 ON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática (Tiptronic) de cuatro relaciones. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 42,9 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 275 mm). Traseros: Discos ventilados (Ø 291 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Pseudo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante y 245/45 ZR 16 detrás. Llantas de aleación de 7 x 16 y 9 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.395 kg. Capacidad del depósito: 75 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	265
Km/h	
ACELERACION (seg.)	15,3
400 m salida parada	
1.000 m salida parada	27,1
De 0 a 100 km/h	7,5
Recorriendo (metros)	113
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	25,3
De 80 a 120 km/h en D	-
recorriendo (metros)	-

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29,8 km/h de promedio	18,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	8,1
En conducción rápida	19,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	10,0
A 140 km/h de cruce	11,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	14,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	475

FRENOS

A 60 Km/h: 12,0 m.	A 100 Km/h: 34,8 m.
A 120 Km/h: 51,2 m.	

SONORIDAD

Al ralentí: 65,0 dB.	A 60 Km/h: 68,8 dB.
A 90 Km/h: 70,7 dB.	A 120 Km/h: 75,6 dB.
A 140K m/h: 79,0	A Tope: 84,5

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite	●		
Termómetro de agua		●	
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordo			●
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:

Diferencial autoblocante: 174.080 ptas.
Chasis sport: 298.240 ptas. Llantas de aleación: 199.680 ptas. Depósito de combustible de 92 litros: 61.440 ptas.

COMPRADOR

PORSCHE. Importador: Porsche España, S.A. Avda. de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje. Siete años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

FORD PROBE 2.0i 16V

DEPORTIVO DE ASPECTO

FORD PROBE 2.0i 16V

VIRTUDES

Carrocería deportiva
Silencio de marcha
Maletero capaz

DEFECTOS

Rueda repuesto de emergencia
Espacio plazas traseras
Rendimiento motor

PRECIO: 3.709.000 PTAS.



A FONDO

Tras el éxito de ventas del Probe 24V -fue el segundo coupé más vendido en el año 93 detrás del homónimo de BMW- la marca americana lanzó una segunda versión, de menor cilindrada -115 caballos de potencia máxima- y precio, que ahora probamos.

DISEÑO	★★★★★
ACABADO	★★★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★

LOS coupés, esos deportivos de dos puertas, motores potentes y aspecto agresivo, han hecho suspirar a gran parte del público y tenido su representación entre las grandes marcas de automóviles. El primer coupé «famoso» de Ford fue aquel Mustang que tanto éxito obtuvo en-

tre los americanos. Llegó al millón de unidades vendidas a los tres años de su nacimiento en 1964. Pero el coupé de Ford que recordamos en Europa es el Capri, un deportivo que hizo soñar a mucha gente durante muchos años.

Hasta que se creó el Probe, Ford llevaba siete años ausente del mercado de los coupés. En un principio, el Probe no fue más que un ejercicio de diseño expuesto en los salones del automóvil, como las probetas en las estanterías de los laboratorios. Luego tomó forma para el mercado americano en 1988. En 1992 se reestructuró por completo para venderse en el Viejo Continente. ♦♦♦

Motor 16
Prueba

El Probe de Ford es toda una prueba de estilo compartida con la japonesa Mazda. Un japonés muy americano que sale de la modernísima fábrica que tiene Mazda al sur de Detroit y que comparte acciones al 50 por ciento con Ford. Una unión muy acertada a juzgar por su primer producto mestizo, el Probe.

El nuevo Probe que acaba de aparecer en el mercado español es un dos litros de 16 válvulas que comparte, al igual que su hermano mayor de 24 válvulas, la plataforma del Mazda 626. Es de aspecto imponente hasta el punto que más de un despistado ha llegado a confundirlo con un Porsche. Será por eso de los faros enrasados con la carrocería que se levantan al conectar las luces, porque la marcada personalidad de este coche está fuera de toda discusión.

Si de aspecto es deportivo, de corazón no lo es. El motor que anima el Ford Probe es un dos litros, pero no de los estupendos llamados Z que montan en los Mondeo. Es un propulsor que se queda corto para la prestancia del Probe y para su peso (1.215 kilos). Son 115 caballos a los que les cuesta subir de vueltas, sobremanera hasta las 4.000 revoluciones. Además las relaciones del cambio no colaboran a espabilar el vehículo; en quinta velocidad se recupera en 40,9 segundos al kilómetro y de 80 a 120 kilómetros por hora tarda 18,2 segundos, lento para un coche que lleva el sello de deportivo estampado en su carrocería.

El Ford Probe de dos litros es el deportivo idóneo para el usuario que quiera presumir de carrocería, pero que le guste respetar los límites de velocidad. Pero si lo que quiere es quitarse de encima a los molestos y pequeños GTi que suelen «picarse» con este tipo de vehículos, no lo dude, gástese más dinero y elija el Probe de 24 válvulas con 163 caballos de potencia.

A favor de este motor hay que mencionar lo poco que consume y su baja sonoridad, elementos que permiten viajar relajado.

Las suspensiones del Ford Probe 2.0 16V son similares a las del Mondeo, alabadas por el buen compromiso que ofrecen entre estabilidad y confort. Con suspensión independiente en las cuatro ruedas, la suspensión trasera es de las llamadas



El Probe ha superado el problema de espacio habitual en los coupé: la parte delantera es bastante amplia; no así la trasera, que resulta excesivamente ajustada para las piernas. El asiento del conductor ofrece regulación eléctrica en altura y dos ajustes en el respaldo, uno lumbar y otro lateral. El equipo que ofrece en el interior es muy completo.



Quadralink o multibrazo con un mecanismo autodireccional incorporado que le otorga mayor precisión a la hora de girar las ruedas, frenar o acelerar. En la práctica, el Probe se mueve bien en todo tipo de carreteras y con un alto grado de estabi-

lidad. Mitiga los baches para que no repercutan en los viajeros y la dureza de la amortiguación está en la medida justa para no resentir a los pasajeros y al mismo tiempo evitar inclinaciones molestas de la carrocería. Todo ello aderezado con unos



frenos potentes y una dirección precisa de asistencia variable sensible a la velocidad, que elevan la nota media penalizada por el escaso motor. El gran problema de los coupés ha sido siempre el espacio, aunque en los modernos se ha conseguido

una buena habitabilidad en detrimento de una línea no tan coupé. El Ford Probe ofrece amplitud en la parte delantera y buena capacidad de maletero (360 litros) para este tipo de carrocerías; lo que no se incluye es una rueda de repuesto nor-

mal, la que lleva es de emergencia. No se puede decir lo mismo de su parte posterior. Dispone de muy poco espacio para las piernas y la altura al techo es escasa. Desde luego si hacemos caso de los consejos de correr la banqueta del acom- ♦♦♦



El frontal del coche le da al Probe un cierto aire al Porsche, posiblemente por los faros enrasados. Por los demás, el nuevo coupé de Ford posee una marcada personalidad propia.

pañante atrás del todo, en caso de equipar airbag (el Probe dispone de doble airbag de serie), la persona que vaya justo detrás no tendrá sitio para las piernas. Acceder a las plazas traseras tampoco es fácil, se consigue sólo abatiendo los respaldos de los asientos delanteros, que guardan memoria para volver a su postura inicial, la banqueta es fija.

La parte delantera ofrece reglaje en altura del asiento del conductor, así como dos ajustes del respaldo, uno lumbar y otro lateral, ambos eléctricos. Estos asientos son de diseño deportivo con respaldos altos y reposacabezas integrados, y muy cómodos. Por último tres críticas a algunos de los elementos del equipamiento. Los cinturones de seguridad delanteros no se pueden ajustar en altura y se agarran con dificultad. La ubicación del cenicero no es obra de un fumador. Y el asidero del acompañante, anclado debajo del reposabrazos y no en el montante de la puerta, pierde utilidad. Por lo



Su llamativa carrocería, el equipamiento exhaustivo, la buena estabilidad y el estudiado interior son los puntos a favor del Probe. Por el contrario, el motor no acaba de convencer en su rendimiento.

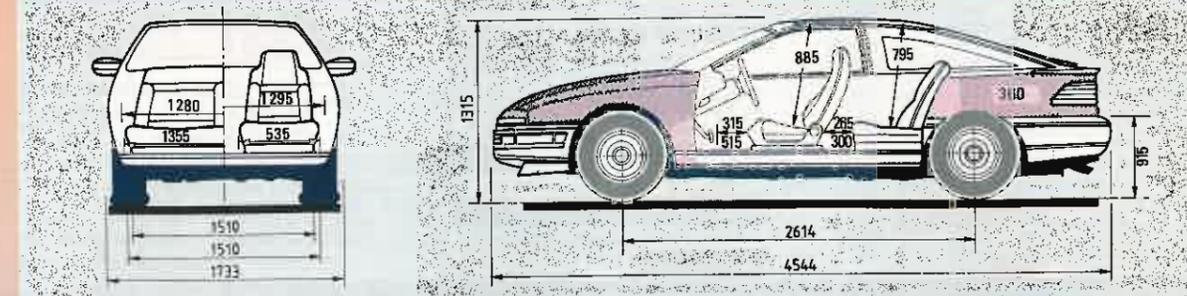
demás, el equipamiento es de lo más completo. A los elementos expuestos en el cuadro hay que añadirle dentro del precio del coche un radiocassette y reglaje de faros desde el interior.

Resumiendo, la segunda versión del Ford Probe destaca por su carrocería llamativa, un equipamiento exhaustivo, buena estabilidad y un interior bien rematado. Lo que no termina de convencer es el rendimiento del motor para este tipo de coches y la poca habitabilidad trasera que ofrece.

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ A. DIAZ

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos refrigerado por agua. Cilindrada: 1.991 c.c. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 92 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 16,8 mkg (170 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo a partir de 91 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,8 km/h

DIRECCION

Sistema.: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 258 mm). Traseros: Discos (ø 261 mm). Sistema antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos triangulares inferiores de control y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo con eje autodireccional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 15. Llantas de aleación de 6JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.215 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 58,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	204
ACELERACION (seg.)	400 m salida parada	17,3
	1.000 m salida parada	32,4
	De 0 a 100 km/h	10,6
	Recorriendo (metros)	181
RECUPERACION	400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
	400 m desde 40 km/h en 5ª	21,7
	1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,7
	1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,9
	De 80 a 120 km/h en 4ª	12,1
	recorriendo (metros)	338
	De 80 a 120 km/h en 5ª	18,2
	recorriendo (metros)	510

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	A 21,1 km/h de promedio	9,5
CARRETERA	A 90 km/h de crucero	6,1
	En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	A 120 km/h de crucero	7,9
	A 140 km/h de crucero	9,3
CONSUMO MEDIO POND.	Litros 100/km	8,3
AUTONOMIA MEDIA	Kilómetros recorridos	655

FRENOS

A 60 Km/h:	17,9 m.
A 100 Km/h:	50,4 m.
A 120 Km/h:	73,6 m.

SONORIDAD

Ai ralenti:	46,0 dB.
A 60 Km/h:	61,7 dB.
A 90 Km/h:	65,5 dB.
A 120 Km/h:	68,0 dB.
A 140K m/h:	71,2.
A Tope:	78,9.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

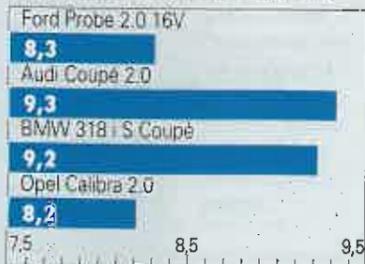
Pintura metalizada: 53.000 ptas. Techo solar eléctrico: 132.000 ptas. Alarma antirrobo: 39.000 ptas. Asientos de cuero: 163.000 ptas. Seguridad mecánica Ford 3 años o 50.000 kms.: 89.700 ptas., 4 años o 100.000 kms.: 179.400 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



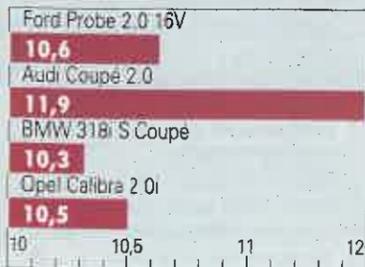
CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



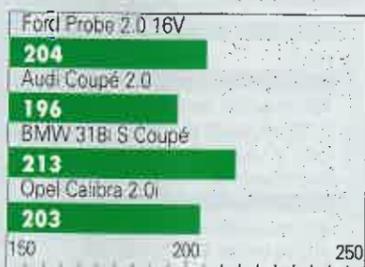
CONCLUSION

Está claro que el rival más afín del Ford Probe de dos litros es el Opel Calibra de dos litros. En precio, potencia (115 caballos), prestaciones, tamaño y consumo las diferencias son escasas. En equipamiento existen algunas diferencias. Por ejemplo, el Opel Calibra no dispone de serie de airbag para el acompañante como en el Ford Probe, pero el Opel Calibra aporta alarma antirrobo que en su oponente se compra a parte. De los otros rivales, el BMW se va de precio pero equipa un motor de 140 caballos de potencia. En cuanto al Audi Coupé, aunque el motor desarrolla la misma potencia (115 caballos), es más lento a la hora de acelerar.

ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en sgs)



VELOCIDAD MAXIMA (km/h)



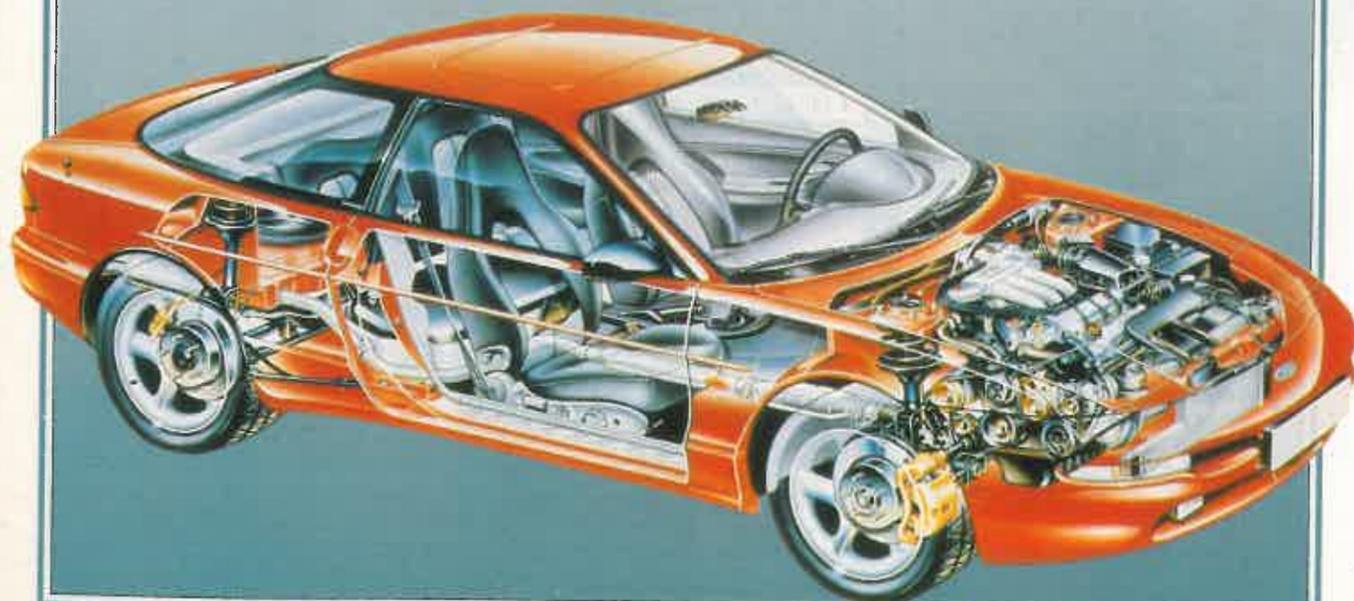
COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 993 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 899.750 ptas. Plazos: 48 de 77.200 ptas. Precio final aplazado: 4.605.332 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 36,9 ptas/km. Coste financiero: 59,4 ptas/km. Coste por km. Total: 96,3 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 50.006 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 278.527 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



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: Elevadores 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 esta 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	Direc.	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	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	150.000	65.000	Serie
145 1.6i	1.940.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.7i 16V	2.500.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
145 2.0 TD	2.390.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
155 1.7 Twin Spark	2.399.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	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	180.000	75.000	Serie
155 1.8 TS Fórmula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	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	180.000	58.000	Serie
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	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	180.000	58.000	Serie
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	100.000	Serie
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	455,3	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	150.000	Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.670	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								

ASIA MOTORS

Rocsta 2.2 DX T. Lona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	

AUDI

80 2.0	3.178.000	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	282	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	160.000	Serie
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	160.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro	5.488.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
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	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 S-6 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-6 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	160.000	Serie
A6 2.6 V6 Avant	5.386.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
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	160.000	Serie
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	160.000	Serie
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	436,6	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	Serie	Serie	Serie			



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050				
R-19 S 1.8 3p	1190				
R-19 RS 1.8 3p	1370				
R-19 1.6V 3p	1630				
R-19 S 1.9 DT 3p	1400				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110				
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 1.8 4/5p	1480				
R-19 RT 1.8 4/5p	1610				
R-19 1.6V 4/5p	1690				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190				
R-19 RL/Box 1.4 4/5p	1260				
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 1.6V 4/5p	1690				
R21 TS	1200	1020	920	820	700
R21 GT	1340	1140	1030	920	780
R21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R21 TXi	1840	1570	1410	1260	—
R21 GTi	1720	1460	1320	—	—
R21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R21 GTD	1410	1200	1090	960	820
R21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R25 GTX	—	—	—	1100	980
R25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R25 TXi	—	1980	1670	1510	1340
R25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2380	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	1910	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2750	2330	2170	—	—
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

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 EF	—	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	660	590	540
Montego LXI 2.0	1060	900	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 1.6V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 1.6V	—	—	—	1070	920
900i 1.6V Cabrio	3140	2630	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i CDI 1.6V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CD T.1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000i Top Line/S 2.0/2.3	3300	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
Mertella L, Playa Sp., y Jun	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SW 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	480	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L GL y Bn y Tour. 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	400	310
Toledo 1.6 GL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 1.6V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	260	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	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 1.6V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 1.6V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	760	680	580	520	450
Swift GTI 1.6V	830	—	—	—	—
Swift Seden 1.6 GLX	1030	870	790	700	600
Swift Seden 1.6 GLX 4x4	1020	880	780	690	590
Swift Cabrio 1.3	1320	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Calica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Calica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR-2	—	—	1680	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Targa	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Calica 2.0 GTI	2330	1980	1790	—	—
Calica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Carina XU 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GLU 2.0	1800	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic C 1.9	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	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	850	720	660	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT 640	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GT 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTD 5p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 80 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	880	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	—	1360	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

MODELO	93	92	91	90	89
Golf CL D 4 p	—	1130	950	860	670
Golf GTD 2 p	—	1250	1060	820	630
Golf GTD 4 p	—	1310	1120	1010	770
Golf Cabrio GLI	—	1370	1170	1050	890
Golf Cabrio Quattro	—	1530	1300	1170	990
Vento CL 75	1240	1050	—	—	—

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

RENAULT SUPER CINCO FIVE	89	480.000
CITROËN AX CHALLENGER	90	580.000
PEL CORSA 1.2 S	90	580.000
FIAT UNO 45	90	580.000
RENAULT SUPER CINCO OASIS	90	580.000
PEUGEOT 205 GTX	88	640.000
RENAULT SUPER CINCO OASIS	91	640.000
SEAT IBIZA 1.5 CRONO	90	640.000
RENAULT SUPER CINCO OASIS	92	680.000
PEUGEOT 205 JUNIOR	91	680.000
PEL CORSA CITY	92	680.000
CITROËN AX 1.4 TRS	91	680.000
PEL KADETT 1.6 GLS	89	680.000
PEUGEOT 205 PLUS	90	680.000
CITROËN AX 1.1 TE	92	715.000
PEL CORSA 1.2	90	725.000
SEAT IBIZA 1.5 A/A	90	745.000
RENAULT CLIO 1.2	91	750.000
FIAT UNO 60 S SP	91	775.000
PEL CORSA 1.2 JOY	91	775.000
RENAULT CLIO 1.1	91	790.000
VOLKSWAGEN GOLF CL	90	790.000
PEUGEOT 205 WINNER	92	790.000
PEUGEOT 309 GTI F.E.	88	790.000
FIAT TIPO 1.6 DGT	90	790.000
PEL CORSA 1.4 JOY	91	825.000
SEAT IBIZA 1.5 A/A	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 A/A	92	850.000
SEAT IBIZA 1.7 DIESEL	92	875.000
PEUGEOT 205 PLUS 1.3	92	875.000

FORD FIESTA CHEERS	93	880.000
FIAT TIPO TD FE	88	925.000
FIAT TIPO 1.4 S	92	925.000
SEAT IBIZA 1.5 GLX SP A/A	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 AUTOMOVILES

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

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 AUTOMOVILES

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

RENAULT 19 CHAMADE 1.4	93	1.275.000
PELGEOT 205 DIESEL FE	94	1.290.000
RENAULT 21 GTX SP FE	90	1.325.000
RENAULT 21 GTD 5P FE	91	1.325.000
FORD ORION 1.8 D	93	1.375.000
FIAT TIPO 16V FE	91	1.375.000
PELGEOT 106 XT FE	93	1.375.000
PELGEOT 306 XN	93	1.375.000
RENAULT 19 TXI FE	92	1.375.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI A/A	90	1.425.000
CITROËN ZX 1.6I A/A	91	1.425.000
PELGEOT 405 AUF FE	91	1.475.000

Canalcar AUTOMOVILES

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

LANCIA DEDRA 1.8 IE FE	92	1.575.000
LANCIA DEDRA 2.0 IE FE	91	1.575.000
PEL 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
PEL KADETT GSI CABRIOLET	93	1.875.000
FORD ESCORT 1.6I CABRIOLET	88	1.950.000
PELGEOT 405 SRD FE	91	1.975.000
LANCIA DEDRA 2.0IE FE	91	1.975.000
RENAULT 21 TURBO D FE	92	1.975.000
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO A/A	91	1.975.000
PELGEOT 405 GRD F.M. FE	91	1.975.000
FORD MONDEO 1.8 16V FE	93	2.100.000
PEL ASTRA GSI 16V FE	92	2.150.000
PEL CALUBRA 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	2.850.000
FORD PROBE 2.5 V6 FE	93	2.850.000
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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

RENAULT SUPER CINCO FIVE	88	480.000
CITROËN AX CHALLENGER	90	580.000
PEL CORSA 1.2 S	90	580.000
FIAT UNO 45	90	580.000
RENAULT SUPER CINCO OASIS	90	580.000
PEUGEOT 205 GTX	88	640.000
RENAULT SUPER CINCO OASIS	91	640.000

POR 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. (COMUNIQUESE AL VENDEDOR AL RETIRAR EL VEHICULO). ESCRIBANOS FACILITANDO LOS DATOS DE SU COMPRA (MODELO, AÑO, NOMBRE, DIRECCION Y SUCURSAL DONDE ADQUIRIO EL VEHICULO) A: MOTOR 16 HNOS. GARCIA NOBLEJAS Nº 41 (DPTO DE PUBLICIDAD). 28037 MADRID

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

PELGEOT 205 JUNIOR SP	93	675.000
FORD SIERRA 2.0I FE	88	880.000
CITROËN AX GTI A/A	91	880.000
RENAULT CLIO 1.1	93	880.000
RENAULT CLIO 1.2	92	880.000

RENAULT 21 GTS	90	975.000
VOLKSWAGEN GOLF CL	91	975.000
FIAT UNO TURBO IE	91	975.000
CITROËN ZX 1.4 RE.FLEX	92	1.050.000
FORD ESCORT 1.6 CLX	92	1.050.000
SEAT IBIZA SXI A/AI	92	1.050.000
RENAULT 19 TSE A/A	91	1.075.000
PELGEOT 205 GTI A/A	90	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0I GL A/A	88	1.100.000
RENAULT 21 GTS A/A	90	1.150.000
FIAT PUNTO 65	94	1.150.000
FORD FIESTA XR2I A/A	91	1.150.000
VOLKSWAGEN GOLF 16 V A/A	89	1.150.000
PELGEOT 309 DIESEL	92	1.150.000
PELGEOT 405 SRI F.E.	89	1.150.000
SUZUKI SAMURAI LONG BODY	92	1.150.000
RENAULT CLIO 1.7 S SP A/A	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 CLX SP A/A	92	1.175.000
FORD FIESTA 1.8 16V	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 I S	92	1.175.000
PEL ASTRA 1.4I GT	92	1.225.000
FORD FIESTA 1.8 D	94	1.250.000
PELGEOT 205 TURBO D	92	1.250.000
RENAULT CLIO 1.9 DIESEL	93	1.275.000
RENAULT 19 S P	93	1.275.000
FORD ESCORT 1.8 EF A/A	92	1.275.000
PEL KADETT GSI A/A	90	1.275.000
PELGEOT 309 AUTOMATICO FE	93	1.275.000

J.P. GARCIA PROL

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 300 D Año 81. 890.000 PTAS.
M.MERCEDES 300 E, AUT, FULL, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 SE, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 E, AÑO 91. 3.650.000 PTAS.
PEL CORSA 1.5 D, FULL. 1.100.000 PTAS.

PEL KADETT 2.0 GSI, AÑO 89. 850.000 PTAS.
PELGEOT 205 XL 5 PUERTAS, AÑO 90. 580.000 PTAS.
RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
RENAULT 21 GTD AÑO 90 1.100.000 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.
RENAULT 5 FIVE 5 PUERTAS, AÑO 89. 450.000 PTAS.
SAAB 9000I 2.0 16V, AÑO 90. 1.390.000 PTAS.
PEL CORSA 1.2 ST AÑO 84. 250.000 PTAS.
PEL CORSA 1.2 S AÑO 88. 450.000 PTAS.
PEL VECTRA 1.6I AÑO 90 850.000 PTAS.

PELGEOT 505 GTDA/A, LL, E/E C/C. 350.000 PTAS.
PELGEOT 205 GT, AÑO 86. 390.000 PTAS.
ROVER 2600 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.
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V A/A, AÑO 90. 1.100.000 PTAS.
VOLVO 440 TURBO, FULL, AÑO 90 1.390.000 PTAS.
AUDI 90 2.2 AÑO 89 1.490.000 PTAS.
BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO. 3.900.000 PTAS.
BMW 325 CABRIO TECNICA M, MD 91. 3.400.000 PTAS.
CITROËN ZX2.0I 16V A/A AÑO 92 1.690.000 PTAS.

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

GARCIA PROL Audi 90 2.2 año 89. 1.490.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

Garantía un año. 1.690.000 ptas. 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.

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

91, Full-equipe. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

GARCIA PROL BMW 524 TD, garantía un año, 2.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

Uno 60. Año 92. 750.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260E Aut. A/A, modelo 91. Garantía un año. 2.950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E, 24 válvulas, full equipe, año 90. 4.200.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

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

GARCIA PROL BMW 325 cabrio, técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 ptas. 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 Mercedes 300 CE, Aut. full, año 90. 3.990.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 300 turbo-diesel, año 92, Full-equipe, 4.200.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 SE, año 92, Full-equipe. 6.600.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

GARCIA PROL Citroën ZX 2.0i 16V. A/A, ABS. Año 92. 36.

GARCIA PROL Ford Escort XR3i Año 1989. 775.000 pesetas. Garantía seis meses. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E, año 88 garantía 6 meses 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E, año 88 garantía 6 meses 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

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

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. Garantía 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

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

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



COVA 81

**A. ARGUELLES**

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDADa la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPÉ 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	MINIBUS	3000 GT VR 4	91	130.000
AUDI	90	89	42.000	FORD	ESCORT RS TURBO	88	22.000	OPEL	CALIBRA 2.0 16V	91	55.000
AUDI	100 2.2 I	90	56.000	FORD	ESCORT XR3i	92	38.000	OPEL	VECTRA GT	92	40.000
AUDI	100 2.3	91	67.000	FORD	Fiesta 1.4 CLX	90	18.000	PEUGEOT	205 GTI	91	26.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
AUDI	100 2.8 QUATTRO	92	80.000	FORD	SIERRA 2.0 GHIA	91	38.000	RENAULT	19TSE	89	22.000
BMW	325i	86	26.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	RENAULT	SUPERCINCO	90	14.000
BMW	325i	87	62.000	HONDA	LEGEND 3.2 V 24 V	92	98.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
BMW	520i 24V	91	71.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	SEAT	TOLEDO 1.8 GLX	92	38.000
BMW	524 TD	90	75.000	MERCEDES-BENZ	190 2.3	88	43.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	525 TDS	92	110.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.6	92	80.000	TOYOTA	CELICA TURBO 4x4	92	80.000
BMW	535i	89	87.000	MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	24.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	300CE 24V 5V	91	118.000	VOLKSWAGEN	GOLF G60	90	38.000
BMW	735i	85	25.000	MERCEDES-BENZ	300D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
BMW	850 I	90	165.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE G40	91	22.000
BMW	M5	89	98.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000	VOLVO	360	86	15.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
CITROËN	XANTIA 2.0 V6X	94	72.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	91	110.000	LAND ROVER	DISCOVERY TDI 3P	91	64.000
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 kilómetros, aire acondicionado, 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 metalizado. 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 BMW 850 CSI, año 90, Negro metalizado, full equipo. 6.900.000 ptas, FE. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 Familiar. Año 1987, muy equipado. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

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

ARGÜELLES Ford Fiesta Descapotable finales año 92, blanco. 890.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Land Rover Discovery TDi Año 91. Gris metalizado, 46.000 kms. 2.375.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Senator 3.0 full equipo, año 81. 590.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel VectraGT año 92. 1.725.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Seat Toledo 1.8 Aire, año 92. 1.475.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

VENECIA S.A. Mercedes 300 E, full equipo, color gris Me-

talizado, M-IC, sin entrada. Mes: 54.000 pesetas. Tel: 528 57 07.

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

VENECIA S.A. Volvo 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. Renault Super 5 GTX Rojo M-KP, sin entrada. Mes: 17.397 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Ford Sierra 2.0i GL full equipo, gris metalizado, M-JY, sin entrada. Mes: 26.100 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Peugeot 205 GT A/A

blanco, M-KS, sin entrada. Mes 21.746 pesetas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Renault 21 Ti, full equipo, color negro metalizado. Matrícula M-JH sin entrada. Mes: 28.580 ptas. Tel: 528 57 07.

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

VENECIA S.A. Seat 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.

VENECIA S.A. Peugeot 405 SRI, FE blanco M-LF, sin entrada. Mes: 34.790 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 Fiat Uno 1.0 IE A/A, M-OL. Mes: 14.175 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 Renault 25 GTX 2.0i A/A D/A, elevalunas, cierre, Año 86. Mes: 12.285 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TXI Chamade A/A, D/A, elevalunas, cierre, M-MS. Mes: 24.675 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TSE, elevalunas, cierre, M-KK. Mes: 18.690 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Ibiza 1.5 GLX A/A, elevalunas, cierre, M-ML. Precio total: 675.000 ptas. Tel: (91) 517 07

35 y (91) 474 88 52. 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 Suzuki Samurai JHT, techo duro. M-MW. Mes: 18.690 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN
VEHICULOS DE OCASIONCERTIFICADO DE
GARANTIA POR ESCRITOABIERTO SABADOS TARDE
Y FESTIVOS MAÑANAPº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)
TLFNO.: 91-517 07 35Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)
TLFNO.: 91-474 88 52

Motor 16

COMPRAR Y VENDER



VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO

¿USTED QUIERE LO MEJOR?

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo 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.

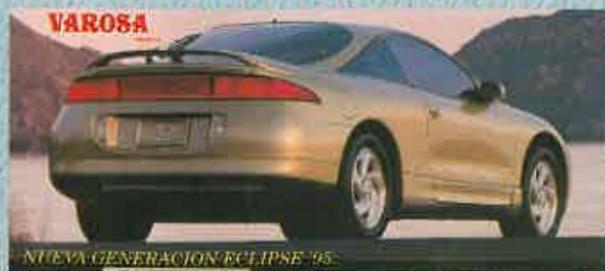
VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- 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.



Motor 16



Concurso Binter '94

UN año más, en el hotel Mencey de Tenerife, tuvo lugar el fallo del concurso de fotografía organizado por la compañía aérea Binter (vuelos regionales de Iberia), que este año celebraba su tercera edición. La obra realizada por Enrique Knudsen Vizcaino, de Gran Canaria, ha obtenido el primer premio, valorado en 600.000 pesetas. El segundo galardón, de 300.000 pesetas recayó en Pedro Martínez Mahamud, de Madrid, y Rafael Martínez Aguilar, de Gran Canaria, consiguió el tercer premio, valorado en 100.000 pesetas. La compañía aérea editará el III Catálogo Conmemorativo, en el cual se recogerá una amplia muestra de las obras recibidas y posteriormente realizará una Exposición Itinerante en los distintos aeropuertos donde opera Binter.

Servicios del Comisariado Europeo del Automóvil

EL Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), organización al servicio y protección del automovilista, ha aumentado y mejorado sus servicios, que pasan a ser los siguientes: asesoría jurídica, orientación e interposición de recursos para multas (servicio Jurifax), asesoramiento en caso de robo, obligaciones administrativas, accidentes, seguros, grúa, valoración de coches, asesoría mecánica, coches nuevos, auto-escuelas, CEAUTO (correduría especializada en seguros del automóvil), Segurfax, Club de Turismo Automóvil (CTA), agencia de viajes, asesoría turística, información y publicaciones...

Renault y GESA se unen

DIAS atrás ha tenido lugar en Barcelona, en la sede social de GESA, la firma de un acuerdo por el que Renault y GESA lanzan al mercado un nuevo servicio asistencial: la reparación definitiva in situ. La principal innovación que implica el nacimiento de este operativo radica en la realización de la reparación definitiva e inmediata en el mismo lugar en que sea necesaria. Con esta alianza, Renault y GESA pretenden promocionar un mejor servicio de asistencia a sus clientes, a quienes ofrecerán el nuevo producto con el deseo de procurar la más alta satisfacción y calidad de servicio.



Copa Audi Quattro

LOS representantes del club barcelonés de Llavaneras, los del Club de Campo de Madrid y los del R.C.C. de Málaga se han clasificado para disputar la final mundial de la prestigiosa Copa de Golf Audi Quattro, en cuya fase previa han participado más de 14.000 jugadores. En la final nacional participaron 38 jugadores de 19 clubes españoles. Los tres primeros clasificados disputarán la final mundial: José Ibern y Eduardo Cot, del Llavaneras; Juan y Roble Dorronsoro, del Villa de Madrid y José Gutiérrez y Carlos Font del R.C.C. de Málaga.



Opel Tigra con los jóvenes

OPEL España ha alcanzado un acuerdo con El Corte Inglés por el que el atractivo estilo del nuevo Tigra está presente en la promoción «Territorio Vaquero», que se está celebrando en la «Planta Joven» de la red de Centros y tiendas que estos grandes almacenes tiene en toda España. El Tigra se caracteriza por su personal diseño, en el que la estética juega un papel primordial.

Llantas ATV

AUTO Technic Wheels es una empresa dedicada exclusivamente al diseño, fabricación y comercialización de llantas especiales en aleación ligera de segundo equipo (especiales) y es la única en España que utiliza exclusivamente el proceso de Baja Presión para toda su gama, así como aleaciones específicas que la hacen poder ofrecer un producto de altísima calidad. Entre sus últimas novedades cabe destacar la llanta RD desmontable de dos piezas (Ø 14 y anchos 6-6,5 y 7 pulgadas; Ø 15 y anchos 6,5-7-7,5-8 y 8,5 pulgadas) y el modelo MD llanta monobloc (Ø 14 y ancho 6 pulgadas).



SUZUKI ADDRESS 50 R

De España a Europa

Suzuki no ha querido quedarse atrás frente a la feroz competencia existente en el segmento de los scooter. Por ello, acaba de presentar el nuevo Address R, un vehículo ideal para los más jóvenes, que cuenta con un depurado diseño.



El sector de los scooter es quizás el único que se está salvando de la espectacular crisis que sufre el mercado de la moto en nuestro país, y prueba de ello es la continua aparición de nuevos modelos en el mercado español. El último en llegar ha sido el Address de Suzuki, un modelo que cuenta con la peculiaridad de ser fabricado íntegramente en nuestro país, concretamente en la factoría Suzuki de Gijón, y que es distribuido desde aquí para toda Europa. Por tanto, se trata de un producto «nacional», lo que ha servido en cierta medida para abaratar costes, ofreciendo una gran calidad general de acabados a un precio competitivo. Respecto al anterior Address, lo más destacable es el gran cambio de

El cuadro de instrumentos incluye todo lo necesario para un scooter, y cuenta con un buen nivel de terminación. Como es norma en este tipo de motos, debajo del asiento existe un pequeño hueco en el que cabe incluso un casco integral.



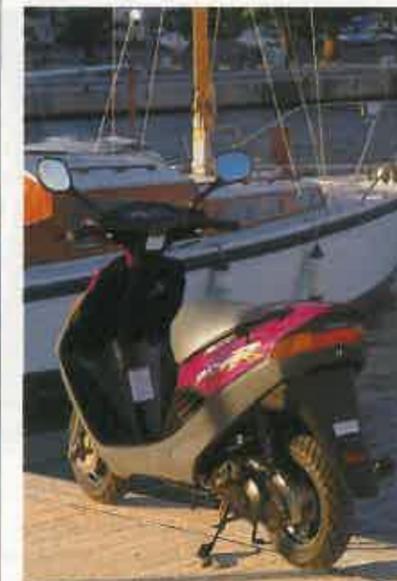
FIGHA TÉCNICA

MOTOR: Monocilíndrico 2 tiempos. Refrigeración por aire forzado. Admisión por láminas. Cilindrada: 49 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 41 mm. Carrera: 37,4 mm. Compresión: 7,4-1. Alimentación: 1 carburador Mikuni VM 12 SH. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos. **TRANSMISIÓN:** Por correa en V, con variador. Embrague: Centrifugo, automático en seco. **FRENOS:** Delantero: 1 Disco. Trasero: Tambor. **SUSPENSIÓN:** Delantero: Horquilla telescópica hidráulica de 72 mm. de excursión. Trasera: Basculante y monoamortiguador. **RUEDAS:** Llantas de 10". Neumáticos: Delantero 100/80-10. Posterior 100/80-10. **DIMENSIONES:** Longitud: 1.715 mm. Distancia entre ejes: 1.195 mm. Peso en seco: 76 kg.

imagen que ha sufrido, con una línea mucho más moderna y sobre todo bastante más agresiva, algo fundamental en cualquier moto cuyo mercado potencial sea un público joven. En el diseño del Address R se han tomado como referencia algunos aspectos de la RF 900, sobre todo en la zona trasera, que cuenta con unas formas claramente inspiradas en este modelo.

En el apartado mecánico se recurre a un más que fiable motor de origen Minarelli de 49 centímetros cúbicos refrigerado por aire forzado, que cuenta con admisión por lámi-

La parte trasera del nuevo Address R recuerda mucho a la RF 900, de la que se han tomado otros muchos detalles.



OTRAS NOVEDADES

AL mismo tiempo que se presentaba el nuevo scooter de 50 c.c., los responsables anunciaban la próxima llegada de nuevos modelos a los concesionarios españoles. El más esperado de ellos es la nueva Bandit 600, un modelo que en su anterior edición ya contaba con numerosos seguidores, y que con esta nueva versión verá aumentada notablemente su demanda. El motor utilizado es el de la GSX 600, un motor que le otorgará a la Bandit un mayor confort de conducción por su mejor respuesta en bajos y sus mayores posibilidades de uso. Los otros dos modelos anunciados son la Intruder 600, basada en la ya conocida VS 800, y un scooter de 125 centímetros cúbicos denominado AN 125 que se distingue por su motor monocilíndrico de cuatro tiempos y por una terminación impecable.



nas y con un embrague centrífugo automático, que proporciona una enérgica respuesta y a la vez una suavidad envidiable. Esto se complementa con unas suspensiones bastante efectivas, especialmente la horquilla telescópica hidráulica, que con sus barras de 30 milímetros proporciona una gran capacidad de absorción y un grado de rigidez bastante aceptable. Así, el comportamiento no ofrece ninguna pega, y tan sólo se podría mejorar con unas ruedas de llantas de mayor diámetro en lugar de las que monta de diez pulgadas, una tendencia que poco a poco se va imponiendo entre todos los fabricantes.

ALFONSO AGUILERA



Consulta desde Uruguay

LES escribo desde Uruguay (el país de Gustavo Trelles), para felicitarlos y plantearles algunas dudas. La primera de ellas es que pienso comprarme un Peugeot 306 Cabriolet, y mi decisión se basará en saber si éste viene equipado con techo duro desmontable o no. Si es afirmativa la respuesta me gustaría saber si tendrá un precio extra. La otra duda es sobre aditivos para aceite y gasolina como STP, si le brindan al coche un mejor rendimiento y evitan que se obstruyan los inyectores.

MARTIN VIERA
MONTEVIDEO, URUGUAY

R.- Los responsables de Peugeot aseguraron durante la presentación del 306 Cabrio que estaban ultimando un techo duro desmontable que se ofrecería como opción a corto plazo. Todo lo que sabemos hasta ahora es que la fecha más probable para su comercialización debería ser para la primavera del 95 y a un precio todavía desconocido. Los aditivos no perjudican a ningún motor, pero tampoco hacen milagros. Sus efectos tienden a notarse más en vehículos con muchos kilómetros. En cualquier caso, cuide siempre la densidad del aceite, cambie los filtros en su momento y no apure el depósito de gasolina.

VOLKSWAGEN ESCARABAJO A ESTRENAR

Tengo entendido que el VW Escarabajo se sigue fabricando en alguna parte del mundo. ¿Cuál es el modelo que se fabrica? ¿Dónde se fabrica? ¿Sería difícil traer un coche a España? Por otra parte me gustaría saber cuál es el GTI más vendido en España, me quiero comprar un coche y me serviría de mucha ayuda saber cuál es el preferido del público español. Les felicito por su revista. Engancha que da gusto.

ANTONIO SISO ECHEVARRI
VALENCIA

R.- El Volkswagen Escarabajo se fabrica actualmente en México con el motor de 1,6 litros de cilindrada con 44 ó 52 caballos de potencia. Es el conocido cuatro cilindros horizontales opuestos puesto al día con inyección electrónica y catalizador.

Alcanza los 124 Km/h. de velocidad máxima y tiene un consumo aproximado de entre 7 y 9 litros cada 100 kilómetros. El coche no sería difícil traerlo a España, pero se-



ría caro, muy caro, tanto que no merece la pena hacerlo. El caprichito no es rentable si tenemos en cuenta que un buen número de establecimientos de segunda mano cuentan con unidades en muy buen estado a precios razonables. Respecto a la segunda pregunta, le podemos decir que el Volkswagen Golf GTI es, con una diferencia sustancial, el más vendido de su clase.

Hasta agosto de este año se han vendido 7.888 Golf (entre el GTI y el GTI 16V) una cantidad elevada si tenemos en cuenta los 1.907 Opel Astra (GSI y GSI 16V) del segundo clasificado. En tercer lugar se clasifica el Citroën ZX Volcano.

¿Qué es el «Shimmy»?

NO soy demasiado entendido en el tema del automóvil y tampoco pretendo serlo, sin embargo el otro día escuché a dos amigos que hablando de sus coches se referían a algo que le pasaba a uno de ellos. Me llamó la atención por-

que decía que le hacía algo así como un «simi» a lo cual el otro le proponía hacer un paralelo. Si fueran tan amables de explicarme lo que significa me darían una satisfacción enorme, ya que este mismo defecto lo podría tener mi coche.

LEOCADIO MARCHANTE
VIGO

R.- El «Shimmy» es un efecto que se producía muy a menudo en modelos antiguos cuyas suspensiones destacaban por su sencillez. Algún mal ajuste en la geometría de estos vehículos producía vibraciones en la dirección, que repercutían directamente en el volante. Ahora las eficaces suspensiones McPherson impiden ese efecto aunque muchos todavía utilicen el nombre de «Shimmy» para seguir refiriéndose a un mal equilibrado o alineación defectuosa de los neumáticos, lo que produce vibraciones bastante molestas en el volante cuando se llega a determinadas velocidades.



¿Un seguro a medias?

HOY en día, comprarse un coche es una práctica habitual. Las razones que nos llevan a ello son diversas y siempre muy respetables; lujo, capricho o imperiosa necesidad.

El proceso previo a la compra de un coche es siempre bien comedido; prestaciones, cilindrada, color y primordialmente, dinero del que se dispone.

Una vez elegido, y en mi caso, cuando de imperiosa necesidad se trata, con el esfuerzo de dos años de trabajo me compro un utilitario, para mí el mejor, desde luego.

Como es casi una herramienta de trabajo, lo cuido con esmerado empeño y lo aseguro a todo riesgo. ¿Alguien sabe lo que significa eso? Cobertura de suscripción obligatoria, responsabilidad civil ilimitada, asistencia en viaje, defensa jurídica, accidentes personales, robo, incendio del vehículo, daños al vehículo sin franquicia.

Pasado año y medio, un coche bien cuidado, con las revisiones y 25.000 kilómetros, sin un sólo rayón, hace pensar en una buena clientela para una compañía de seguros. Sin embargo, cuál no sería mi sorpresa cuando, ante un incidente ajeno a mí (roban y queman mi coche), la mejor compañía, prestigiosa, solvente y reconocida, Mapfre, no cumple. Su todo riesgo se queda en el

56 por ciento de lo que costó mi coche cuando lo compré. Es más, en el 49 por ciento de lo que debería pagar hoy por un nuevo similar al mío. ¿Qué hago yo, ciudadana de a pie? ¿Me enfrento a la gran compañía que se engrandece con el pago de los incautos clientes y demoro la deuda que conmigo tienen y que urge para el pago de mi próximo coche? Este sería mi próximo paso, mientras espero que el lector revise la póliza de su seguro y cambie la «tranquilidad» de Mapfre por otra más certera.

CARMELA CASADO
BURGOS

R.- Lamentablemente, para usted Mapfre, como cualquier otra compañía de seguros que opere en España, le va a pagar el cien por cien del valor venal de su automóvil, es decir, el cien por cien (algunas sólo dan el 80 por ciento) de lo que su coche valía en el mercado de segunda mano antes del siniestro. Y lo cierto es que no podría ser de otra forma. Si la compañías de seguros estuviesen asegurando a sus clientes la totalidad de lo que ellos pagaron por el coche nuevo durante toda su vida, se fomentarían los fraudes y esas compañías tendrían que elevar los precios de un seguro a todo riesgo a cifras inalcanzables. Por ello las propias aseguradoras recomiendan en ciertas circunstancias (vehículos con más de cinco años, utilitarios a partir del segundo o tercer año...) olvidar el todo riesgo y apostar por seguros a terceros, con franquicias, etcétera. En cualquier caso, conviene leer las condiciones de todo seguro para que no nos den sorpresas como la suya. Nadie le ha engañado.



OPINION

Superturismos, apuesta con futuro

El Campeonato de España de Turismos 1994 está tocando a su fin. El próximo domingo, Jerez, con su remozado circuito, será escenario de la última prueba, la que decidirá el título de Campeón en la división estelar, la de los llamados Superturismos. Pero, por encima de títulos y condecoraciones, siempre importantes, debería prevalecer el espíritu de un certamen que, en su primer año de vida en nuestro país, arroja un balance altamente positivo. Hemos asistido a la progresiva sofisticación en la preparación de los vehículos incorporándose, poco a poco, todos aquellos elementos mecánicos y aerodinámicos probados con éxito en otros campeonatos europeos que, indudablemente, nos llevan cierta ventaja. Tuvimos la oportunidad de comprobarlo en la última carrera disputada en el Jarama con la presencia de algunos pilotos y máquinas de otros certámenes continentales que acudieron al circuito madrileño no sólo para dar una nota de colorido y emoción a la carrera, sino para aportar una referencia válida de la experiencia de sus campeonatos. La exhibición de estos pilotos extranjeros, lejos de desanimar a los responsables de las marcas que han corrido esta temporada en nuestro país, debería, precisamente, servirles de aliciente ante futuros compromisos. Las bases están sentadas. Las carreras son siempre un excelente banco de pruebas y un atractivo añadido para los espectadores que ven representado al modelo de sus preferencias en la alta competición. Los equipos oficiales son cada día más profesionales y algunos privados o semiprivados no les van a la zaga. Ahí está el ejemplo que desde hace años da Teo Martín, (al que alguien definió como el Ron Dennis español, en acertada comparación, salvando las distancias, con el patrón de la escudería McLaren de Fórmula 1), con una inversión prácticamente personal, ilusionada y no precisamente barata, que le ha llevado a conquistar el título en el 92 y luchar hasta la última carrera del 94 con la potente escuadra Alfa Romeo. Para otros, el balance quizás no ha resultado tan positivo como se esperaba en esta primera temporada, pero ahí están sus apuestas por la continuidad, aunque sea a costa de abandonar otros programas deportivos. Bien es cierto que todavía falta un pequeño empuje por parte de todos, medios informativos inclusive, pero sería una lástima que una prueba de esta categoría no progresara de la forma que lo ha hecho en otros países. Sobre todo en una nación como la nuestra, en la que una parte fundamental del espectáculo, o sea, los pilotos, poseen el talento suficiente y algunos incluso gozan de un reconocido prestigio internacional con el que contribuir de manera brillante al certamen.



Jesús Álvarez

* Periodista

NISSAN SUNNY GTI F2

Pequeño pero matón

Salvador Serviá supo llevar al tercer puesto final del Rallye Cataluña al Nissan Sunny GTI oficial, un coche que está luchando por conseguir la Copa del Mundo de la FIA para vehículos de dos litros. Motor 16 tuvo ocasión de probarlo al finalizar la prueba.

El pequeño Nissan blanco nos aguarda en un rincón de la Costa Brava. Los dos mecánicos lo han descargado del remolque y ya han calentado el motor cuando nosotros llegamos, aunque nos lo encontramos sin ruedas, puesto que esperan que Salvador Serviá diga en cuanto llegue cuáles son las que hay que montar. Haciendo gala de esa sonrisa y afabilidad tan suyas, el piloto catalán acude puntual a la cita. Enseguida vamos «por faena» y en cuanto le dicen que la carretera escogida está húmeda sólo en algunos puntos, opta por unos neumáticos mixtos con muy poco dibujo. Por suerte, soy el primero en probar el coche. Su copiloto, Xavier Lorza, y yo somos de altura más o menos similar pero mi perímetro es muy superior al suyo, lo que me hace entrar un poco apretadillo en su baquet. Pocas liturgias especiales requiere el coche para ser arrancado y Salvador me explica cuáles son los instrumentos que tenemos enfrente. El tablero de instrumentos alberga un cuentavueeltas digital en el que se visualiza la curva de potencia y además se controlan otras funciones: «Este «aparato» me muestra el régimen de giro y si te pasas de vueltas te avisa con una luz de alarma. También pueden saberse



Las suspensiones, pese a su dureza, evitan los rebotes.

la velocidad, las temperaturas de agua y aceite, las presiones de gasolina y aceite, etcétera, pero esos datos no salen en pantalla si tú no los llamas. Sólo en caso de algún fallo suena una alarma que te dice dónde está el problema. Cuando has acabado la especial se le puede conectar un ordenador y entonces se pueden sacar todos los datos que quieras» nos explica Serviá, quien añade: «Es en esto donde he encontrado más cambios con respecto a mis tiempos». Frente al copiloto se encuentra el habitual *tripmaster* electrónico que, obviamente, ofrece todo tipo de datos en cuanto a tiempos, recorridos, promedios, «aunque una de las cosas más interesantes se refiere a los consumos, puesto que controla con mucha precisión tanto el carburante que has consumido como el de que todavía dispones».

El cambio de velocidades es de seis marchas, todas muy juntas, con un brevísimo recorrido de palanca y para insertar la marcha atrás es preciso accionar un tirador de cable que actúa como seguro: «Mejor que esto sólo hay el cambio secuencial» dice Salvador. Además de los mandos normales también dispone junto al tablero de instrumentos de un repartidor de frenada que se complementa con un



Salvador Serviá ejerció por una vez de copiloto. Frente a su puesto se halla el *tripmaster* electrónico, que ofrece todo tipo de datos: tiempo, recorridos, promedios. El motor recuerda a un Grupo A.



estrangulador de caudal del freno trasero que, ubicado detrás del freno de mano, sirve para variar también el reparto de la frenada de un modo muy rápido en plena especial, según sea el tipo de curva que se avecine. A los pies del copiloto se encuentra un mando de la bocina.

Hecho este breve repaso comienza la acción. Salvador enfila la estrecha carretera haciendo esos: «No te asustes, es que primero hay que calentar un poco los neumáticos», me advierte. Servía conduce con aplomo y controla el estado de la carretera. Cuando ve unos charcos y las manchas de humedad, suelta satisfecho: «Humm, qué bien, será divertido». En cuanto llegamos al final del tramo damos media vuelta y el de Pals se dispone a atacar más en serio. Lo primero que uno siente es la agilidad del cochecillo, al fin y al cabo son 950 kilos para 225 caballos y una distancia entre ejes de sólo 2.430 milímetros. El motor de dos litros y 16 válvulas sube alegremente de vueltas. El tracción delantera japonesa asciende como una bala aprovechando toda la carretera. Las suspensiones, con ser duras, no me parecen excesivamente rígidas y el coche no rebota en exceso. El comportamiento es el típico de un tracción delantera pero Servía lo lleva de modo que no sobrevive en exceso y sin hacer que las ruedas motrices pierdan mucha tracción. Le pregunto si emplea mucho la conducción nórdica, es decir el frenar con el pie izquierdo para clavar las ruedas traseras y así hacer que el coche sobreviva o si emplea muy a menudo el freno de mano: «¡Qué va!» me responde, «lo conduzco como un señor, sólo en curvas muy cerradas lo obligaba un poco mediante estas técnicas». Llegamos arriba una vez más y ahora es mi turno. Uno no está cohibido por tener que mostrar sus habilidades a tan excelso acompañante porque éste hace gala de una exquisita discreción. El asiento, los cinturones, la postura de conducción, todo me conviene a la perfección y una vez atado enfilo el tramo. Lo que más me sorprende es el cambio. Las seis velocidades están tan juntas entre sí, el recorrido es tan corto y el accionamiento tan suave que es una delicia



Los frenos, de disco, son ventilados.



La distancia entre ejes del Sunny es de sólo 2.430 mm.



Servía optó por usar neumático mixto.

manejarlo, aunque hay que hilar muy fino para no meter una marcha que no corresponde. Evidentemente, eso me acaba sucediendo y en una ocasión en vez de engranar la tercera paso de segunda a quinta y claro, me quedo totalmente sin aceleración. Salvador me dice sonriendo: «Tranquilo, peor hubiese sido equivocarte al reducir, que eso me ha pasado a mí alguna vez».

Uno piensa que en un rallye tan largo como el Cataluña no es muy grave que eso pueda suceder en pleno fragor de la batalla, pero me molesta que me ocurra a mí que sólo hago unos pocos kilómetros. Por el resto, el Nissan me pareció sumamente manejable, ágil, fácil de llevar y con una potencia razonable, lo que hace que para ir rápido con él lo importante es saber aprovechar sus cualidades. En pleno tramo, puesto que no apuraba las frenadas y además no había una sola recta, los frenos me parecieron convenientes, pero en cuanto llegué al final, para detenerme definitivamente, el esfuerzo normal no bastó: tuve que apretar de verdad en el pedal. Cuando nos bajamos, un poquito sudorosos pero muy contentos, comentamos la «jugada» con Salvador. Este nos explica que lo que a él más le ha gustado del coche son el motor y el cambio «que son de cine»; por el contrario, «el chasis no tanto, tal vez porque esta unidad estaba ya muy «tocada» y no respondía muy bien a los reglajes». De todos modos el de Pals, que acababa de celebrar sus bodas de plata en competición, era el hombre más feliz del mundo, puesto que con su actuación con este fantástico coche había aportado un importante grano de arena a la marca japonesa para luchar por la Copa de la FIA. ¡Felicidades!

Nota de agradecimiento: Uno, despistado que es, cerró su coche dejando en él las llaves metidas. Tan engorrosa situación se salvó gracias al buen hacer de los mecánicos ingleses del equipo Nissan, quienes, como unos verdaderos «manitas», me «robaron» el coche ante mis narices sin producirle daño alguno. ●

JOSÉ LUIS AZNAR



Todo a una carta en el Rallye del RAC

EN la próxima y última cita del Mundial de Rallyes, el RAC de Inglaterra —del 20 al 23 de noviembre—, nuestros representantes se juegan el título de Campeones del Mundo. Por un lado, Carlos Sainz sale con la obligatoriedad de imponerse en la difícil prueba británica. Para alzarse con la corona debe conseguir 12 puntos de ventaja sobre su rival más peligroso, el francés de Toyota Didier Auriol. Por lo tanto, para lograr el título Sainz debe vencer y Auriol acabar por detrás del cuarto puesto; en ese supuesto el español sería campeón con un punto de diferencia. También le valdría al español, si se diese la fatalidad de que finalizase segundo, un séptimo puesto de Auriol, y un tercer puesto sería suficiente para el español si el francés abandonara.

Carlos Sainz al respecto es cauto: «El RAC es un rallye muy difícil e imprevisible, en el que todo puede pasar y en el que sólo se pueden dar dos pasadas por tramo entrenando. En un mismo tramo te puedes encontrar desde barro a nieve, pasando por hielo. Será muy complicado lograr el título y desbancar a Auriol, pero lo vamos a intentar con todas nuestras fuerzas». Pase lo que pase, Sainz y Moya han realizado una temporada sensacional. No hay que olvidar que comenzaron la temporada con un coche poco evolucionado, que se ha ido poniendo a punto a lo largo del año, y han participado en una prueba menos que Toyota.

También Jesús Puras se juega el título de Grupo N con la alemana Isolde Holderied. El español parte con muchas posibilidades pues Holderied, para ganar el título, está obligada a vencer y que Puras finalice por detrás del tercer puesto. Algo muy difícil teniendo en cuenta que en el RAC, en Grupo N, habrá una buena inscripción de pilotos ingleses que conocen a la perfección los tramos. Isolde Holderied, para mantener sus posibilidades, tiene que estar siempre entre los tres primeros y, si finaliza tercera, a Puras un octavo puesto le vale; pero, si acaba cuarta, el español puede permitirse incluso no finalizar la prueba.



PADDOCK

BANDERAZO DE SALIDA

El circuito andorrano de Gel Pas de la Casa será el escenario de la primera de las ocho pruebas que conforman el Trofeo Andros, espectacular competición sobre pistas heladas en la que participan los mejores pilotos. En esta prueba inaugural, el 3 y 4 de diciembre, estarán Mega, BMW, Opel, Peugeot y Citroën, equipos que contarán con hombres tan efectivos como Chauche, Michel Ferté, Marc Duez, Chatriot, Lafitte o Lartigue.



VUELVE A TOYOTA

Armin Schwarz, que ya corrió con Toyota del 90 al 92, abandona Mitsubishi para volver con el equipo con el que logró la victoria hace dos años en el Rallye de Cataluña. El piloto alemán luchará junto a Auriol y Kankkunen en el Campeonato del Mundo.

RECITAL EN DOS RUEDAS

Marc Colomer, que con su victoria en el Trial Indoor de Granada es líder del Mundial, ha ganado, como el pasado año, el Trial de Montmartre, en el que Joan Pons -Gas Gas- fue segundo. Bolley, con Yamaha, se impuso en el Supercross de Barcelona, puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad.



ENTREVISTA CON MARC GENÉ

MARC Gené se confirma como uno de nuestros pilotos con mejor proyección internacional. Tras un año de aprendizaje en la Fórmula 3 Inglesa, el certamen más competido del mundo de esta especialidad, el joven piloto español ha demostrado que tiene un magnífico porvenir.

—¿Cómo ha sido tu primer año en Fórmula 3?

—Ha sido un año muy positivo, mucho más teniendo en cuenta que pasé de la Fórmula Ford a la F-3 directamente. Además he sido el único piloto con motor Mitsubishi, una marca que entra por primera vez en este campeonato; sin ninguna referencia ha sido necesaria una evolución. A mitad de temporada comencé a salir bien las cosas y en las últimas carreras he estado siempre en los puntos, lo que me ha permitido ser el mejor «rookie» (debutante) del año.

—¿Cómo ha sido tu experiencia con Mitsubishi?

—Muy buena; mejor de lo que pensaba. Son muy serios y todo lo que me dijeron lo han cumplido. Han permitido una buena evolución del motor y en cada carrera he contado con el apoyo de dos ingenieros, la verdad es que me ha permitido aprender mucho y adquirir una enorme experiencia.

—Una condición impuesta por tu familia para permitirte correr era que no abandonarás los estudios. ¿Cuál es el balance del año en este sentido?

—Aunque no he podido dedicar a los estudios todo el tiempo que me habría gustado, las carreras me han ocupado más tiempo del previsto, no me quejo. Al final, dedicándole todos los fines de semana y fiestas libres, y contando con la

ayuda de mis compañeros de clase, creo que no tendré problema para terminar Económicas. Dentro de unos días tengo los exámenes finales y ahora que se ha terminado la temporada de carreras estoy dedicado por completo a estudiar. Tengo que aprobar, porque si no es así no podré seguir corriendo y tendré que volver a Barcelona.

—¿Qué proyectos tienes para el próximo año?

—Creo que no habrá problema para continuar con el mismo equipo. El motor Mitsubishi ha demostrado

al final de esta temporada que es competitivo, por eso pienso que en el 95 podemos pensar en luchar por el título. Hay muchas posibilidades de que podamos completar el presupuesto, gracias al apoyo de MMC Automóviles España, el importador en nuestro país de Mitsubishi, y al RACC. Podría ir a otros equipos con más prestigio, pero mi equipo está bien preparado.

—¿Cómo ves la Fórmula 1 de hoy en día?

—Creo que es mucho más asequible para los jóvenes. Hay mucho más movimiento de pilotos y por un precio razonable te puedes montar en un F-1. Si estás preparado puedes hacer al menos alguna carrera suelta. Mi objetivo, si todo sale bien es estar en el 96 en la F-1.

—Damon Hill o Michael Schumacher, ¿Cuál de los dos es tu favorito?

—Prefiero a Schumacher por su forma de correr más agresiva y por cómo plantea las carreras. Creo que el Williams es mejor, pero Schumacher lo compensa con su conducción y creo que se merece el título este año.



Serviá, oficial en el equipo Citroën

SALVADOR Serviá, tras 25 años de competición, va a ser piloto oficial Citroën en el próximo Granada-Dakar en sustitución de Hubert Auriol. Para conseguirlo, el de Pals y su copiloto, Jaime Puig, superaron un duro examen secreto en Túnez junto con Lartigue, Vatanen y Salonen. «Nos hicieron muchísimas pruebas que consistían en poner trampas para ver cómo las superábamos», dice Serviá. Por ejemplo, nos metían entre dunas y nos desconectaban un palier. Tuvimos mucha suerte y todo fue perfecto. Soy realmente feliz», apostilla el piloto. La modestia del catalán hace que llame suerte al hecho de saber hacer las cosas bien y el atesorar una experiencia envidiable en el mundo de la competición, cualidades que han hecho rectificar al prepotente Guy Frequelín, que recibió a la pareja española con demasiada frialdad.

Arcarons quiere ganar el Dakar

A Jordi Arcarons no le sirve un segundo puesto en el Dakar este año. Su meta será lograr la victoria y así ha manifestado sus intenciones en la presentación del equipo Lucky Strike para la gran prueba africana. Junto al catalán de Vic estarán Oscar Gallardo y Xavi Riba y el trío contará con motos oficiales de Cagiva, las Elefant.

Camino de Europa

JUNTO a Jordi Vidal y Albert Piferer, Campeones del I Trofeo Cincuenta y ganadores de cinco de las ocho pruebas que integraban este Campeonato monomarca, otros cuatro equipos españoles estarán en la Final Internacional, que tendrá lugar

el próximo 24 de noviembre en Italia y en la que se darán cita los mejores pilotos de los diferentes trofeos Cincuenta europeos. La representación española, integrada por los cuatro primeros clasificados en el Trofeo, Jordi Vidal, Jorge Martínez, Luis Alonso y Rafael Iglesias, se completará con un equipo totalmente femenino encabezado por Ana Barbero.



CINQUECENTO

PADDOCK

JACQUES LAFITTE VENCIO EN CHINA

La carrera de las 3 Horas de Zhuhai, celebrada en la ciudad china del mismo nombre, era la primera prueba internacional en circuito que se celebraba en el país asiático, además de ser la última de las series GT. En ella, ante un gran número de aficionados, venció el Porsche 911 Turbo S de Jacques Lafitte, Jean Pierre Jarriery Wolf Wollek, tras una carrera que dominaron de principio a fin. La continuidad de esta prueba está asegurada, debido al gran número de seguidores que existen en esta populosa nación asiática.

TEAM ELF 94 DE FORMULA RENAULT



José M^a Fontán

FONTAN EN SEXTA POSICION EN EL JARAMA

En esta penúltima prueba del campeonato de España de Fórmula Renault, en la que se daban cita en el Circuito del Jarama las Finales Renault, José María Pérez Fontán ha terminado en sexta posición. En las últimas pruebas, José no está obteniendo los resultados que se hubieran podido esperar después de sus magníficas actuaciones en Calafat y Jerez.

Hay que tener en cuenta que para un joven piloto que debuta en monoplazas, este Campeonato de Fórmula Renault 1994 cuenta con un elevadísimo nivel de pilotos, lo que genera algunas veces frustración y estrés a nuestro VOLANTE ELF 94.

Pero ante todo, José está efectuando una temporada de aprendizaje esforzándose y aprendiendo en cada carrera, lo que le da satisfacción al equipo. Ya en la recta final de este Campeonato, otra vez en el circuito del Jarama, el 6 de noviembre, José espera conseguir un mejor resultado, y sobre todo, conservar su novena plaza en la clasificación general, que no está nada mal.

Carmen Paredes



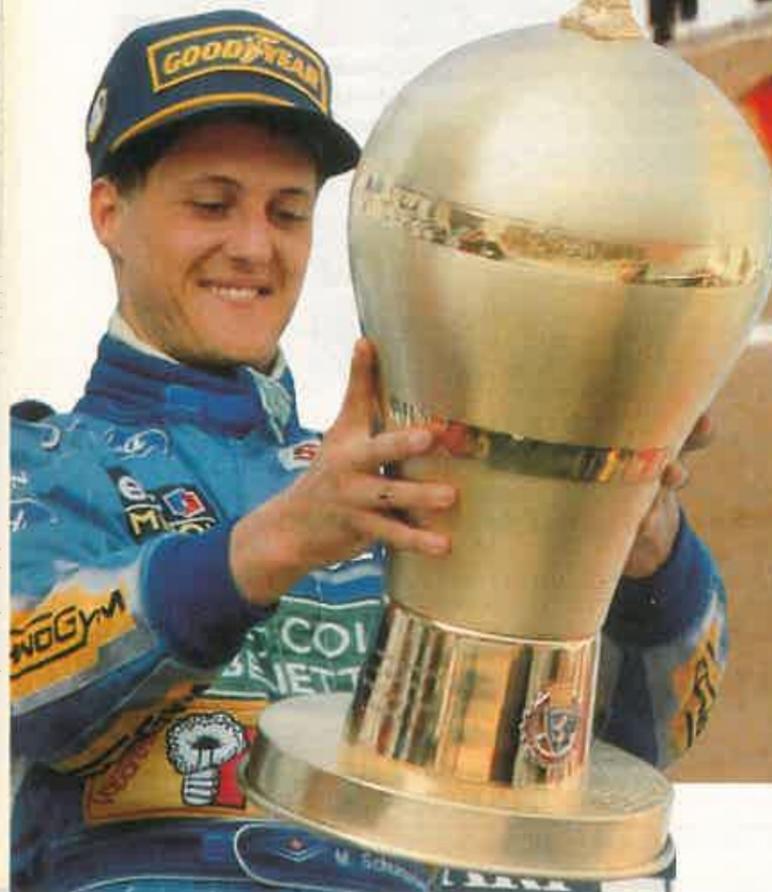
TEAM ELF DE FORMULA RENAULT

SCHUMACHER, CAMPEON SIN PODIO



GRAN PREMIO
DE AUSTRALIA
DE FORMULA-1

En el momento más culminante de la carrera, un error de Schumacher causó un accidente que puso fin a la lucha por el título. Mansell tuvo merecida la victoria.



El accidente no fue intencionado. Michael Schumacher perdió el control del monoplaza y Damon Hill, al no haberle visto, se le encontró cruzando la pista

CUANDO se hacen mil filigranas al filo entre la legalidad y la astucia con el único fin de prolongar el interés del campeonato hasta su epílogo, ocurre que los protagonistas son incapaces de soportar la presión psicológica e indefectiblemente todo termina en un accidente. Michael Schumacher y Damon Hill se jugaban en Adelaide lo más importante de su carrera: ser por primera vez Campeón del Mundo. Todo parecía indicar que Adelaide iba a ser el escenario de una lucha memorable, sin embargo todo quedó en agua de borrajas en el preciso momento en que Schumacher fue incapaz de controlar su Benetton Ford al negociar una curva sin especial complicación de trazada. Por el temor de que Hill se colara fue más

coche se encontraba en pleno apoyo y, de haberlo intentado, el trompo y un violento choque lateral hubiese sido inevitable. Por unos instantes, mientras Hill llegaba a boxes con la esperanza de poder cambiar el neumático y emprender una desesperada remontada -de haber llegado a un sexto puesto le hubiese valido el ansiado título-, Schumacher se quedó apoyado en las alambradas sumido en la desesperación mientras veía aparecer de pronto el Williams de Hill. Para ambos pilotos fueron momentos interminables, destructores, indeseables. Sin embargo, un doblez en el triángulo superior de la suspensión indicaba que para Hill todo se había acabado. Patrick Head y los mecánicos pasaban sus manos sobre el in-

cher y el de su compañero de equipo Johnny Herbert en los primeros compases del Gran Premio, había arrebatado a Benetton-Ford la posibilidad del doblete y el título de Constructores iba a manos de Williams-Renault con 118 puntos sobre los 103 de su rival. Junto a esto cabe destacar que, por segunda vez en la historia de la F-1, el motor Ford Cosworth había logrado el triunfo en la primera carrera (el Zetec-R había debutado en el G.P. de Brasil) y, sin precedentes, también en la misma temporada ha logrado ser el motor del Campeón del Mundo.

Tras el sinsabor de la lucha fallida entre los dos protagonistas de la temporada -que se redujo a tan sólo 34 vueltas, tras las cuales se pudo ver que la estrategia de Benetton y Wi-



De no haber cometido un imperdonable error, el austriaco Gerhard Berger hubiese arrebatado la victoria a Nigel Mansell.

allá del límite, perdió el control, el monopla se le fue a la izquierda y al intentar recuperar la trayectoria volvió al asfalto en el preciso momento en que Hill estaba acercándose. Este último intentó evitarlo subiéndose al bordillo, pero fue inútil. La rueda delantera izquierda del Williams Renault tocó la posterior derecha del Benetton-Ford y Schumacher sintió cómo su coche se levantaba sobre dos ruedas para ir a estrellarse inevitablemente. Fue una maniobra impropia de un aspirante a Campeón del Mundo. Por otra parte, Hill no podía haber frenado para evitarlo; su

grato doblez sinónimo de derrota, hecho que no reflejaba la expresión impávida de Frank Williams. A pocos centenas de metros, Schumacher sabía por un comisario que Hill se había retirado; la pesadilla había terminado: «Schumi», sin ganárselo a pulso, en la última contienda acababa de convertirse en el único Campeón del Mundo alemán de Fórmula 1, y al mismo tiempo arrebataba a Emerson Fittipaldi el récord del campeón de F-1 más joven de la historia. Todo un triunfo que premiaba al mejor piloto del momento, pero no al mejor coche. De hecho, el abandono de Schuma-

lliams era la misma, y dos paradas en boxes para repostar -se comprobó que con la misma cantidad de gasolina y sin trampas, el Benetton Ford B 194 no era más rápido que la última versión del Williams-Renault FW 16B, a pesar de tener a sus mandos a un piloto de la valía de Schumacher. Al hacer un análisis general sobre el tiempo de actuación de ambos, queda claro que Schumacher supo hacer una salida más precisa que la de Nigel Mansell, quien perdió motricidad por un exceso de aceleración, error que benefició a Schumacher, que supo aprovechar al máximo el ♦♦♦



ADELAIDA EN BREVE



LA VENGANZA DE FORD

A pesar de las influencias de Benetton Fórmula sobre Ford Cosworth, no se ha logrado que el motor Zetec-R V8 vaya a parar a los monopla de Ligier, escudería propiedad de Benetton. Al parecer, Ford no ha visto con buenos ojos el acuerdo Renault-Benetton y, en consecuencia, ha negado sus propulsores a Ligier. Por otra parte, cabe la posibilidad de que la escudería gala ensamble propulsores Hart o Mugen-Honda.

ECCLESTONE DICE SI

A consecuencia de los problemas para llevar a cabo las modificaciones en los trazados de Imola y Monza, el gran patrón de la FOCA, Bernie Ecclestone, ha comentado que de no poder llevar a cabo los cambios previstos en dichos circuitos, la Fórmula 1 podría disputarse en el circuito del Mugello, propiedad del coloso Fiat.

EL SUELDO DE HILL

Según declaraciones de Damon Hill, el contrato que le une a Williams podría romperse si Frank Williams no accede a pagarle una cantidad aceptable para la temporada de 1995. Al haber fallado la posibilidad de convertirse en Campeón del Mundo, Hill no podrá hacer fuerza con sus exigencias, y de no llegar a un acuerdo, David Coulthard podría ocupar su puesto.



SAUBER, ACUERDO HECHO

En Adelaide, el equipo Sauber ha hecho oficial el acuerdo con Ford Cosworth para utilizar los motores Zetec-R en la temporada de 1995. Al mismo tiempo, ha confirmado la presencia de Harald Frentzen y queda pendiente ver cuál será el estado de salud de Karl Wendlinger.

RIESGO DE CARCEL

La Magistratura italiana está a punto de emitir el veredicto sobre el accidente de Ayrton Senna, causado por la rotura de la barra de dirección de su Williams FW 16B. Si la sentencia culpura a Frank Williams y a Patrick Head por considerarlos responsables de lo ocurrido, podrían ser condenados a una pena comprendida entre seis meses y dos años de arresto con la condicional.



CAMBIO DE PARROQUIA

Al parecer, Flavio Briatore ha visto en la agresividad de Eddie Irvine un valor seguro. De llegar a un acuerdo económico, Irvine será el compañero de equipo de Michael Schumacher en 1995, mientras que Johnny Herbert volverá a Ligier.

MINARDI CON MUGEN

Para la escudería de Faenza parece haberse desvanecido toda posibilidad de obtener el motor Ford oficial, razón por la cual Giancarlo Minardi ha entablado nuevas conversaciones con Mugen-Honda.

A CALLAR Y A ESCRIBIR

En unas declaraciones recientes, Jean Todt acusó seriamente a la FIA de favorecer a ciertos equipos que han empleado dispositivos relacionado con el control de tracción. En contestación a dichas declaraciones, Max Mosley ha comentado: «Si Todt no está conforme, en lugar de hablar y acusar, debería formular una queja al consejo mundial».



CLASIFICACIONES

2. N. Mansell (Williams Renault) 1.16.179	5. M. Schumacher (Benetton Ford) 1.16.197
6. D. Hill (Williams Renault) 1.16.830	7. M. Hakkinen (McLaren Peugeot) 1.16.992
14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.17.537	15. E. Irvine (Jordan Hart) 1.17.667
6. J. Herbert (Benetton Ford) 1.17.727	27. J. Alesi (Ferrari) 1.17.801
8. M. Brundle (McLaren Peugeot) 1.17.950	30. H. Frentzen (Sauber Mercedes) 1.17.962
28. G. Berger (Ferrari) 1.18.070	26. O. Panis (Ligier Renault) 1.18.072
4. M. Blundell (Tyrrell Yamaha) 1.18.237	12. A. Zanardi (Lotus Mugen) 1.18.331
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.18.411	24. M. Alboreto (Minardi Ford) 1.18.755
29. J. Lehto (Sauber Mercedes) 1.18.806	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.18.957
9. C. Fittipaldi (Footwork Ford) 1.19.061	25. F. Lagorce (Ligier Renault) 1.19.153
10. G. Morbidelli (Footwork Ford) 1.19.610	11. M. Salo (Lotus Mugen) 1.19.844
19. H. Noda (Larrousse Ford) 1.20.145	31. D. Brabham (Simtek Ford) 1.20.442
20. J. Deletraz (Larrousse Ford) 1.22.422	32. D. Schiattarella (Simtek Ford) 1.22.529

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams Renault) 1.47.51.480. 2. G. Berger (Ferrari) a 2.511. 3. M. Brundle (McLaren Peugeot) a 52.487. 4. R. Barrichello (Jordan Hart) a 1.10.530. 5. O. Panis (Ligier Renault) a 1 vuelta. 6. J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 7. H. Frentzen (Sauber Mercedes) a 1 vuelta. 8. C. Fittipaldi (Footwork Ford) a 1 vuelta. 9. P. Martini (Minardi Ford) a 2 vueltas. 10. J. Lehto (Sauber Mercedes) a 2 vueltas. 11. F. Lagorce (Ligier Renault) a 2 vueltas. 12. M. Hakkinen (McLaren Peugeot) DNF. VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton-Ford), 1.17.140. ABANDONOS: J. Herbert, cambio. E. Irvine, accidente. G. Morbidelli, motor. H. Noda, incendio. U. Katayama, trompo. D. Schiattarella, cambio. D. Hill, accidente. M. Schumacher, accidente. A. Zanardi, acelerador. D. Brabham, motor. M. Salo, electricidad. J. Deletraz, cambio. M. Blundell, trompo. M. Alboreto, suspensión.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 92 puntos. 2. D. Hill, 91 p. 3. G. Berger, 41 p. 4. M. Hakkinen, 26 p. 5. J. Alesi, 24 p. 6. R. Barrichello, 19 p. 7. M. Brundle, 16 p. 8. D. Coulthard, 14 p. 9. N. Mansell, 13 p. 10. J. Verstappen, 10 p. 11. O. Panis, 9 p. 12. M. Blundell, 8 p. 13. H. Frentzen, 7 p. 14. N. Larini, 6 p. 15. C. Fittipaldi, 6 p. 16. E. Irvine, 6 p. 17. U. Katayama, 5 p. 18. E. Bernard, 4 p. 19. K. Wendlinger, 4 p. 20. A. de Cesaris, 4 p. 21. P. Martini, 4 p. 22. G. Morbidelli, 3 p. 23. E. Comas, 2 p. 24. M. Alboreto, 1 p. 25. J. Lehto, 1 p.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 118 puntos. 2. Benetton-Ford, 103 p. 3. Ferrari, 71 p. 4. McLaren-Peugeot, 42 p. 5. Jordan-Hart, 26 p. 6. Tyrrell-Yamaha, 13 p. 7. Ligier-Renault, 13 p. 8. Sauber-Mercedes, 12 p. 9. Footwork-Ford, 9 p. 10. Minardi-Ford, 6 p. 11. Larrousse-Ford, 6 p.

buen par motor del motor Zetec-R V 8; y respecto a Hill, sólo se puede calificar su actuación de pragmática, acertada, correcta, agresiva y sin jamás perder la ocasión de persecución a su rival. En el primer repostaje entraron a boxes al mismo tiempo y salieron a la pista en iguales condiciones. Hasta ese momento, Hill se mantuvo siempre a una distancia prudencial, que después del repostaje la fijó en poco más de medio segundo. En ningún caso se puede decir que Schumacher fuera más rápido en curva y que Hill se aventajara en recta por los 70 caballos más de potencia que tiene el motor Renault RS 6B-V 10. De querer hilar muy fino, únicamente se pudo apreciar que la conducción de Hill se caracterizaba por un especial aplomo británico y que Schumacher iba más al límite.

Frente a este desolador hecho, cuya culpa estriba en la insoportable presión psicológica a la que se han visto sometidos los dos pilotos en vir-



La lluvia no permitió mejorar los tiempos registrados el viernes.

tud de los intereses circenses de la F-1, se ha presenciado una espectacular carrera con un indiscutible protagonista: Mansell. Aunque en las primeras vueltas del G.P. su forma de actuar parecía dar la razón a los «expertos», que le calificaban de anciano, de pronto Mansell hizo un adelantamiento espectacular a Rubens Barrichello; más tarde hizo lo mismo con Mika Hakkinen y, llegado el momento de luchar con Gerhard Berger, se convirtió en el protagonista de infinidad de tentativas disparatadas de adelantamiento. Su tesón encontró una verdadera razón para la lucha al comprender que, sin Schumacher y Hill, el lugar más alto del podio podía ser para él, detalle éste último que confirma la perfecta forma de Mansell si la lucha tiene una válida compensación. Las posiciones entre ambos no cambiaron a raíz de la parada en boxes, hecho que demostró la igual

eficacia de los mecánicos de Ferrari y Williams; sin embargo, tanto fue el acoso a Berger que de pronto el piloto de Ferrari se pasó de frenada y echó a perder su lucha con Mansell, que se puso en cabeza de carrera con más de dos segundos de ventaja, diferencia que mantuvo estable hasta el banderazo de llegada. También hay que mencionar que, en la recuperación, Berger se encontró con Harald Frentzen, tan inexplicablemente dispuesto a no dejarse adelantar que por un momento arriesgó una penalización de diez segundos. Este mismo castigo fue impuesto en un primer tiempo a Barrichello y más tarde a Hakkinen, con lo cual, ambos malograron la buena posición que habían logrado.

En cuanto a Hakkinen y a su compañero de equipo, Martin Brundle, cabe destacar que, al igual que los Ferrari encontraron contra todo pronóstico un buen nivel de competitividad en Adelaida, también los McLaren Peugeot estaban dotados para alcanzar posiciones entre los cinco mejores. De hecho, Hakkinen ocupó durante gran parte del G.P. la tercera posición, seguido por Brundle. Por el contrario, ya en los últimos instantes de la carrera, al reducir para negociar la curva a final de la recta de tribunas, a Hakkinen se le bloquearon los frenos posteriores, causándole un espectacular accidente sin consecuencias. Al ocurrir esto, Brundle se encontró en la tercera posición, a 52 segundos de Mansell, hasta la llegada.

También de mala suerte se puede calificar lo ocurrido a Jean Alesi, que ha terminado otra temporada llena de intentos de victoria, pero todos frustrados. Problemas en el cambio, anomalías eléctricas e inexplicable lentitud en los repostajes, le relegaron a la sexta posición por detrás de Brundle, Barrichello y Panis.

Este emocionante epílogo de temporada, con final insípido, ha tenido su rey: Schumacher. Sin embargo, se trata de un Campeón del Mundo que se trata de un Campeón del Mundo que a principio de temporada se quedó sin Ayrton Senna, único rival serio; en los restantes Grandes Premios anteriores a los últimos tres luchó contra la FIA, que descubrió las chapuzas de Benetton. En resumidas cuentas, la verdadera lucha en igualdad de condiciones, sin estrategias maquiavélicas de por medio, han sido las 34 vueltas de este último Gran Premio, a lo largo de las cuales, con



DIVINAS PALABRAS

ACUSAS y excusas de dos hombres para un título. Son las palabras de un dulce odio que alimenta su lucha. **SCHUMACHER:** «Mis victorias han sido los mejores momentos del Campeonato». **HILL:** «He preferido estar con Barry Sheene en estos días. No quería ver siempre las mismas caras». **SCHUMACHER:** «Hill ha tenido la difícil tarea de ser el heredero de Ayrton Senna». **HILL:** «El éxito de Suzuka ha acallado a los que dudaban de mi valía».

SCHUMACHER: «Estoy muy tranquilo. Esta no es la primera vez que me juego un Campeonato del Mundo». **HILL:** «Para mí, antes que un Campeonato del Mundo éste es un deporte y quiero interpretarlo así». **SCHUMACHER:** «Con Senna en el campeonato, Hill no hubiese llegado a medirse conmigo». **HILL:** «Respecto a las descalificaciones de Michael Schumacher, todo está muy claro: Quien engaña debe pagar».

GIGI CORBETTA

Fast Food.

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

El Genuino Sabor Americano.

Schumacher

Estrella millonaria

Es el nuevo Campeón del Mundo de Fórmula 1. En tan sólo unos años ha amasado una considerable fortuna. Es antipático, infantil, excelente piloto y las escuderías punteras se lo disputan.



Con el kart, Schumacher dio los primeros pasos en el mundo de la conducción. A los dieciséis años ya era campeón.

HACE tan sólo tres años, un chico de cara alargada, expresión dubitativa y con un palmarés nada diferente al de otros jóvenes pilotos, hizo acto de presencia con ocasión del G.P. de Bélgica de 1991. Era Michael Schumacher quien, de la mano de Mercedes Benz, daba los primeros pasos en la F-1 a los mandos de un Jordan-Ford. Al contrario que en el caso de otros pilotos, que al contacto con un monopla de F-1 no se adaptan a sus reacciones inmediatas y se desmoronan convirtiéndose en simples comparas con un pasado brillante, Schumacher dio la nota. Eddie Jordan decía que se trataba de un piloto rápido, intuitivo, pero que resultaba difícil entender su brillante comportamiento, al no ser analítico ni pragmático. Lo que estaba claro es que Schumacher poseía una indiscutible propensión para adaptarse a un monopla, se trataba de uno de esos casos esporádicos que parecen predestinados a ser campeones en el noble arte del dominio de la velocidad por medio de un monopla aparente-

mente ingobernable. De inmediato, Flavio Briatore y Tom Walkinshaw -responsables de Benetton- se apoderaron de su talento y, en el G.P. de Italia de ese mismo año, Schumacher participaba a los mandos de un Benetton Ford B 191. Su suerte estaba echada. A una velocidad vertiginosa Schumacher se situó entre las grandes promesas de la F-1, futuro rival de Ayrton Senna, Alain Prost y Nigel Mansell, logró la primera *pole position* de su carrera en el G.P. de España de 1992 y la primera victoria en el G.P. de Bélgica el mismo año. A partir de ese momento, en Benetton todo giraba alrededor de él. Briatore le convirtió en un ser intocable al que había que satisfacer en todo sin discusión alguna, y todas las atenciones del equipo Benetton estaban enfocadas a complacer los deseos y las órdenes de Schumacher. Al margen de su indudable talento para dominar un monopla de F-1, el piloto alemán tuvo la suerte de debutar en un equipo aceptable como Jordan y posteriormente entrar en las filas de una escudería en pleno auge como Benetton que, por otra parte, al encontrarse con un talento como el de Schumacher, estaba dispuesta a lo que fuese con

tal de no perderle. Tanto fue así que en el seno de Benetton se decidió concebir y realizar el B 194 según las exigencias de Schumacher y a la medida de sus características físicas y de conducción. Rory Byrne, Pat Symmond, Ros Brawn y otros técnicos, concibieron el B 194 a su medida, e incluso se llegaron a estudiar unos programas de regulación de motor adaptados a la forma de conducir de Schumacher. Este privilegio ocurre pocas veces en una escudería, ya que casi siempre, si los dos pilotos son ases del volante como Prost y Senna, se suele hacer el monopla en base a los consejos de ambos, pero nunca a gusto de uno solo. Junto a esto, entre Schumacher y Briatore nació una gran amistad que se fue sellando con largas va-



Una gran estima recíproca le unía a Ayrton Senna.

caciones en la casa que Briatore posee en las playas vírgenes de Kenya y, con ocasión del Gran Premio de Mónaco, ambos disfrutaron del lujoso yate que el piloto posee en el principado, lugar donde tiene la residencia oficial.

En un tiempo récord, aquel chico de profesión mecánico, mal estudiante, y que dio sus primeros pasos en el mundo de la mecánica ayudando a su padre en la pista de kart que éste poseía en Alemania,

se convirtió en multimillonario al compás de sus éxitos en la F-1. Sin haber sido todavía Campeón del Mundo, Schumacher tenía un contrato con Benetton y otros patrocinadores de unos 2.000 millones de pesetas por temporada, canti-

dad que propició su residencia en un paraíso fiscal como Montecarlo; junto a esto compró, además del avión privado y del yate antes mencionados, un Bugatti EB 110 cuyo color amarillo está identificado con su apellido, un Ferrari



Se permitió un capricho de 50 millones de pesetas. Compró un Bugatti EB 110 pintado en su color preferido: el amarillo.

Michael

Hot Dogs.

El Genuino Sabor Americano.

Winston
FILTER-CIGARETTES
FULL-RICH TOBACCO FLAVOR

CRUSH-PROOF BOX

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERSISTE EN SER LA SALUD.

RALLYE DE TIERRA DE ALBACETE



Aldecoa puso el broche

El pasado fin de semana quedó sentenciado, en el circuito albaceteño de la Torrecaica, el campeonato de España de Rallyes de Tierra. Claudio Aldecoa, Carlos Solé y Salvador Cañellas fueron los protagonistas.

La última prueba del Campeonato de España de Rallyes sobre Tierra se disputaba el pasado fin de semana en Albacete, teniendo la base en el circuito de la Torrecaica, donde Claudio Aldecoa y su Ford Sierra Cosworth 4x4 confirmaban su talla de Campeones al ganar. En este rallye se tenía que dirimir el subcampeonato y para ello Luis Climent (Opel Vectra 4x4) tenía que ganar la prueba y dependían de los resultados de Carlos Solé (Seat Ibiza) y Toni Riberaigua (Citroën AX 4x4).

Al final lo conseguía el más pequeño, Carlos Solé. Por otro lado, la Agrupación II tampoco estaba decidida y dependía de esta prueba si Jordi Puigdemívol o Carlos Solé conseguían el Campeonato de la categoría de dos ruedas motrices. A la vez, la Copa Ibiza disputaba la penúltima prueba con Carlos Solé y Salvador Cañellas, ambos en las dos primeras plazas y muy igualados.

En la salida, con 36 vehículos participantes, destacaba el cambio de motor en el Vectra de Climent, tras su rotura en la prueba anterior en

El Ford Escort de Alonso y Rodríguez lograba adelantar al Opel Vectra de Luis Climent, que perdía tiempo tras un pinchazo.



El Ford Sierra de Torra y Salido no tuvo opción ante el Cosworth de Aldecoa.



El Opel Vectra de Climent perdía toda oportunidad en la segunda especial, debido a un desafortunado pinchazo que le restaba alrededor de medio minuto.



Cuenca. Para esta ocasión disponía de una planta motriz de Astra con 20 caballos menos que la unidad original, aunque según sus palabras «si el terreno es muy virado me viene bien, pues con este motor dispongo de más bajos». Pero no era su día, pues el rallye consistía en tres tramos, dos rapidísimos, y el tercero en el paddock del circuito de Albacete, algo más lento.

El rallye comenzaba con Jordi Torra (Ford Sierra Cosworth) en la primera posición tras el tramo inicial, seguido a corta distancia por Claudio Aldecoa, Luis Climent y José Alonso, mientras Alfredo Luzuriaga (VW Golf Rallye) se quedaba en mitad del tramo con la caja de cambios fuera de uso. En la Copa Seat Ibiza, Cañellas y Solé daban el máximo, empatando en la primera plaza.

La segunda especial marcaba la hegemonía de Aldecoa al adelantar en diez segundos a Torra, mientras Climent pinchaba, perdiendo alrededor de medio minuto, siendo superado por Alonso. En esta prueba Cañellas se colocaba primero de los

Ibiza por cuatro segundos sobre Solé.

La siguiente prueba significaba serios reveses para los pilotos que más opciones tenían en el subcampeonato. Climent se perdía dentro del tramo perdiendo minuto y medio, mientras Solé sufría un toque contra una piedra y perdía mucho tiempo, al que tenía que sumar una penalización de 1 minuto y 20 segundos que invertía en la reparación. También en esta especial abandonaba Luis Bravo y su espectacular Ford Fiesta Proto, al romper la suspensión cuando estaba en una estupenda cuarta posición. En esta prueba Torra hacía el mejor tiempo, pero en la siguiente pinchaba al poco de comenzar, con lo cual, perdía toda opción de luchar por la victoria, dejando a Aldecoa en la primera plaza, lugar que mantendría hasta la llegada. A partir de este momento, Torra hacía lo imposible por remontar, con tres scratch en los últimos tramos que le colocaban en la tercera plaza tras un encantado Alonso, que conseguía llegar por primera vez a la meta.

Muy buenas carreras de Cristian Holke, primer Citroën en la clasificación, al que seguía Jordi Puigdemívol, quien conseguía alzarse con el Campeonato de las dos ruedas motrices.

En la Copa Seat Ibiza, el veterano Salvador Cañellas llegaba primero y quinto de la clasificación general, con lo cual el vencedor de este certamen se decidirá en el Rallye Telesport, que se celebrará el próximo día 26 de noviembre en Oliana, provincia de Lérida.

JOSÉ MANUEL ALONSO



El Campeonato de la Agrupación II no quedó decidido hasta que Jordi Puigdemívol se hizo con la última prueba de la categoría de dos ruedas. Su máximo oponente fue Carlos Solé.

CLASIFICACIONES

ALBACETE

1º Aldecoa-Breda (Ford Sierra) en 49 m.05 seg. 2º Alonso-Rodríguez (Ford Escort) a 1.09. 3º Torra-Salido (Ford Sierra) a 1.13. 4º Climent-Muñoz (Opel Vectra) a 2.51. 5º Cañellas-Sanchis (Seat Ibiza) a 4.32.

CAMPEONATO

1º C. Aldecoa, 160 p. 2º C. Solé, 108 p. 3º L. Climent, 101 p. 4º J. Puigdemívol, 99 p. 5º A. Riberaigua, 96 p.

AGRUPACION II

1º Jordi Puigdemívol, 135 puntos. 2º Salvador Cañellas, 122 p. 3º Carlos Solé, 108 p. 4º E. Fernández, 83 p. 5º L. G. Casares, 74 p.

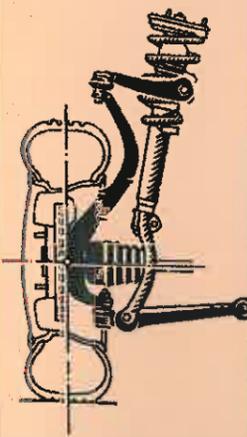
COPA IBIZA

1º Salvador Cañellas, 63 puntos. 2º Carlos Solé Estany, 58 p. 3º Felipe Fernández, 47 p. 4º Luis García, 35 p. 5º José García Marugán, 35 p.



B A L L E S T A

APROVECHO LA CIRCUNSTANCIA, SIR,
PARA HACERLE NOTAR SU ASOMBROSO
PARECIDO CON UN HIPOPÓTAMO
OLIGOFRÉNICO



SE DESPEGA
DE LA COMPETENCIA.
PERO NUNCA
DEL ASFALTO.

Ambas cosas tienen el mismo culpable: el Multi-link. El Mitsubishi Galant es el único coche de su categoría que lo incorpora en las cuatro ruedas. Este tipo de suspensión asegura que los neumáticos conservan siempre el



ALTA DEFINICION MADRID

MITSUBISHI GALANT

ángulo respecto al suelo que proporciona un mayor agarre, lo que se traduce en mayor estabilidad, mayor seguridad, y mayor confort en la conducción. Si a esto añadimos un precio excepcionalmente razonable, tanto en sus versiones 2000 GLSi 6 2000 V6-24, nos encontramos con un coche



claramente superior a sus rivales, pero con los pies -o las ruedas- en la tierra

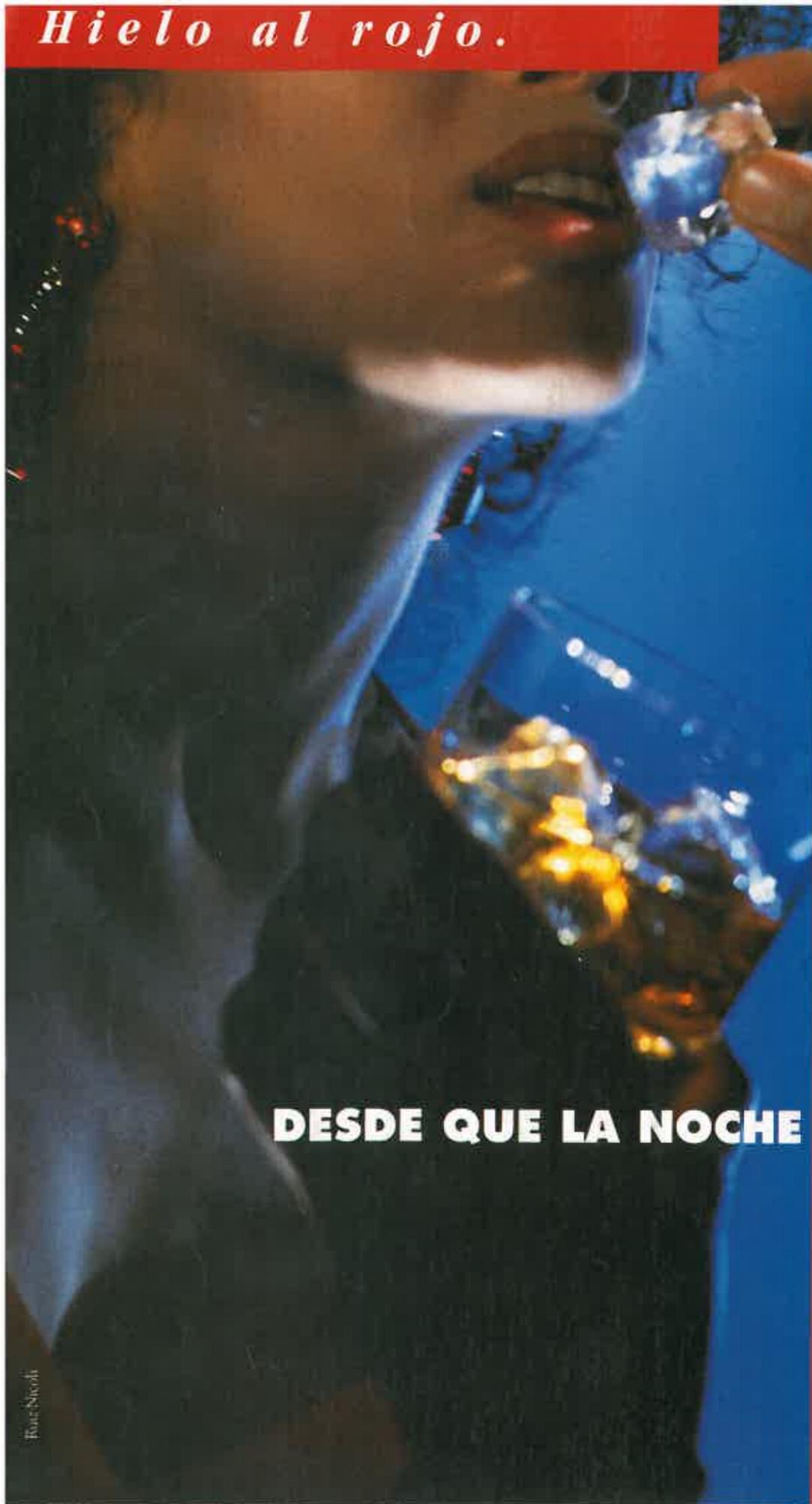
MITSUBISHI GALANT. Desde 2.995.000 pts. 3 años de garantía sin límite de kilometraje.



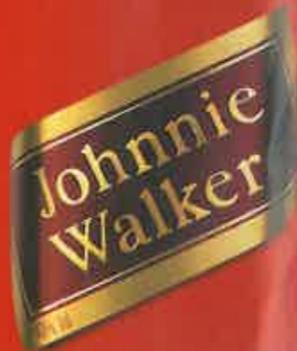
CONCESIONARIOS OFICIALES MITSUBISHI

Alava BI-ONDO MOTOR (949) 23 12 13 / 25 62 88 / 99 • Albacete ALMASA (967) 21 54 00 • Alicante J. P. MOTOR (96) 394 03 43 / 04 21 • Almería AF MOTOR (950) 24 32 89 / 25 71 44 • Asturias CISAC-R (96) 511 24 43 / 45 • Baleares ALTO VIDAL (971) 20 23 63 • Barcelona FUJIMOTOR (93) 339 67 04 • DUCSON MOTORS (93) 209 35 98 / 57 90 / (93) 419 14 77 • Burgos UREMOMIL (947) 48 21 52 • Cáceres SV MOTOR (927) 23 46 02 / 04 • Cádiz AUTOCAB (956) 14 00 55 • Cantabria AUTOSANDER (943) 26 01 11 • Ciudad Real AGRITRASA MOTOR (926) 22 32 62 • Córdoba FERCAMPO AUTOMOCION (957) 29 84 00 • La Coruña MOTOR GAL (981) 63 31 08 • Girona AM 94 MOTOR (972) 40 06 30 • Granada A-2 MOTOR (958) 26 15 61 / 68 61 • Guipúzcoa ULIA MOTOR (913) 27 09 99 • Jaén MOTOR JASA (953) 26 25 03 • León A D A R S A (987) 80 03 66 / 41 03 05 • Lleida BEMI-AUTO (973) 28 21 80 • Madrid MMCE MADRID (91) 662 04 77 - 563 06 42 / 43 - 634 16 50 / 13 22 MMCE MADRID-SUR (91) 594 09 03 • Málaga MAVESA (952) 24 50 20 • R. BENETI (952) 82 16 46 • Melilla CIAMSA (952) 68 49 65 / 12 17 • Murcia NAUHI CAR (968) 23 31 41 • Pontevedra EJE ATLANTICO MOTORS (986) 29 57 00 • La Rioja LORINI MOTOR (941) 21 14 66 • Sevilla MMCE SEVILLA (95) 492 40 98 / 99 • Sorba MADURGA (975) 22 14 50 • Tarragona MMCE CATALUNYA (977) 24 25 76 • Toledo VYROSA (925) 81 41 41 / 51 • Valencia TALESA (96) 384 37 04 • COMAUTO (96) 134 27 11 • Valladolid IUVASA (983) 33 61 11 • Vizcaya AGAI MOTOR (94) 475 32 00 • Zaragoza AUTOMOVILES NICOLAS (976) 55 39 51

Hielo al rojo.



DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.



Johnnie



SCHUMACHER
CAMPEON
DEL MUNDO

Motor 16

SEMANAL

22 de noviembre 1994 • Núm. 579 • 375 ptas.

Audi A6 2.5 TDi

NOBEL DE ECONOMIA

● 1.800 KILOMETROS SIN REPOSTAR A TODO LUJO

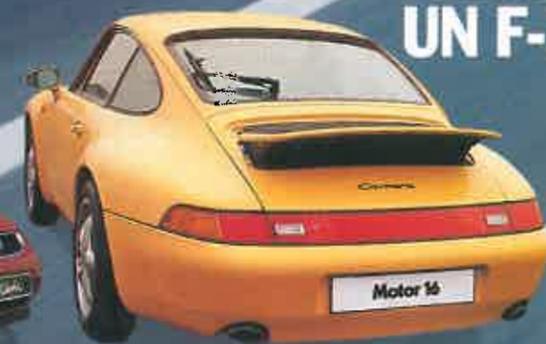


Motor 16

Porsche 911
Carrera Tiptronic

COMO
UN F-1

Honda Civic
EN BUSCA DEL EXITO



Motor 16