

LAMBORGHINI P 140



HERMANO DEL DIABLO

# Motor 16

13 de diciembre 1994 • Núm. 582 • 375 ptas.

## Comparativa Diesel



Opel Omega 2.5 TD  
Peugeot 605 2.5 SVDT  
Mercedes E 300 D

BMW 525 TDS  
Audi A6 2.5 TDi

# ADIOS A LA GASOLINA



PRUEBA A FONDO  
DEL LAGUNA  
DIESEL



# SPORTING CLUB



Vives la vida sin perder un minuto, pero te cuidas.



Disfrutas tu tiempo libre y te relaja practicar una vida sana. Lo tuyo es el Cinquecento Sporting.

Fíjate bien en su estilo. Cuatro atractivos colores, con parachoques, retrovisores y molduras del mismo



color de la carrocería, llantas de aleación y suspensiones bajas. Ahora, sitúate en su asiento deportivo, acaricia el suave volante de cuero negro y admira el salpicadero, con su instrumental ana-

lógico y el cuentarre-voluciones. Arranca y

concéntrate en el seductor sonido de su motor Fire 1.100 de 54 CV.



Si eres capaz de sentirlo, enhorabuena, ya eres miembro de nuestro Sporting Club. Además, con el Plan Renove **HAY UN CINQUECENTO DESDE 680.000 pts.**

**CINQUECENTO SPORTING. FIAT**

**5 EDITORIAL**  
**8 PUNTO DE MIRA**  
**14 COCHE DEL AÑO EN EUROPA**  
**Fiat Punto.** El pequeño italiano ha sido el ganador del certamen europeo en dura pugna con el VW Polo.

**18 AL VOLANTE**  
**Lancia Kappa.** El más lujoso del fabricante italiano ya tiene precios: entre 4.200.000 y 4.730.000 pesetas.

**20 FRENTE A FRENTE**  
**Audi A6 2.5 TDi/BMW 525 TDS/Mercedes E300D/Opel Omega 2.5 TD/Peugeot 605 SVDT.** La llegada del diesel de inyección directa de Audi anima el segmento de las berlinas turbodiesel.

**32 A la nieve con el A6.** El gran motor del Audi permite realizar viajes con excelentes prestaciones y gran economía.

**36 A FONDO**  
**Renault Laguna 2.2D 12V.** El Laguna se presenta ahora con un motor de gasóleo de muy bajo consumo.

**44 FUERA DE SERIE**  
**Lamborghini P140.** Más pequeño que el Diablo, el P140 era un proyecto, aparcado durante años, que se va a convertir en realidad.

**51 PRECIOS**

**80 CUENTENOS SU CASO**

**82 MOTOS**  
**BMW R 1100 R.** Nueva moto de comportamiento excelente.

**86 GENTE SOBRE RUEDAS**  
**Mario Andretti.** El mítico piloto italoamericano ha decidido retirarse a los 54 años de la Fórmula Indy.

**88 DEPORTE**  
**A todo gas.**

**94 Rallye de Grecia.** Fiorio venció a los Toledo.

**98 JUAN BALLESTA**



**82** Nueva BMW R 1100 R, una excelente moto para todo tipo de utilización.



**18** Lancia presenta en España su modelo más lujoso y equipado: el K.



**86** Mario Andretti.



**36** Renault presenta el Laguna Diesel.

**44** Lamborghini P 140: el hermano pequeño del Diablo será una realidad.







# A AÑOS LUZ

quásar. Objeto celeste, de apariencia estelar, cuyo espectro está caracterizado por líneas de emisión anchas y muy desplazadas hacia el rojo. 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 Femsas 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 Femsas Quásar, y olvídese de ella.

 **FEMSA**  
Grupo Bosch

## Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director:  
Ángel Carchenilla

**Directores adjuntos:** Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M<sup>o</sup> Jesús Beneit (Información) Víctor Picione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Fernando Cañizal, Simonetta Garih, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel 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<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> 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. Ángel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao.**

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

 **MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. **RIGHT:** 1989. Depósito Legal: M. 30.247. 1988. Dilección 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), **Vi BILAGARE** (Suecia).

# E D I T O R I A L

## Viajar sin prisas

**E**STAMOS metidos en un puente que, en el mejor de los casos, puede ser de siete días y en el peor, de cuatro, lo que, desde el punto de vista del descanso, tampoco está nada mal. Para muchos, planificar estas minivacaciones ha venido a coincidir con la dramática situación que atraviesa Iberia, nuestra compañía aérea de bandera. Aunque parece que las partes afectadas por este conflicto intentan ponerse de acuerdo y de momento, los usuarios tienen los aeropuertos operativos, todos somos conscientes de que, en el fondo, el retorno queda en manos de los elementos que, en este caso, son muchos ya que a todo lo anterior tenemos que añadir las huelgas recién convocadas por los ferroviarios.

¿Qué hacer entonces? Es la pregunta a la que se enfrenta cualquier ciudadano con ansias de viajar. Pues nada más fácil, utilice su automóvil. Desde aquí queremos animarle a que así lo haga y además deseamos que disfrute de un recorrido sin prisas en el que encontrará paisajes, historia y una buena tasca en la que degustar los productos de nuestra tierra, que son muchos, apetitosos y variados. Llegados a este punto es cuando, quizás, comienza a sonar la eterna canción de todos los años: no tenemos el coche preparado para enfrentarse al frío y al mal tiempo que corresponden con la época. Y una vez más nos encontramos con la falta de previsión característica de los automovilistas españoles.

El coche, que debería ser revisado a conciencia con la llegada del invierno, cuidando de forma especial el estado de los neumáticos, el funcionamiento de los frenos, el cambio de bujías, la renovación de los líquidos anticongelantes y el sistema de alumbrado, se encuentra, en el mejor de los casos, con que la última revisión que se le efectuó fue antes de las vacaciones del verano.

Es la curiosa forma de actuar de una parte importante de los conductores españoles, que creen que sólo hay que tener a punto el coche cuando se va a hacer un largo viaje. Muy a menudo se olvida que en el circular del día a día por nuestros puntos de residencia pueden surgir los mismos peligros y problemas que se ocasionan durante los largos recorridos. Por eso, es fundamental mantener siempre nuestra máquina en el mejor estado posible.

Una vez efectuada la operación de revisar su coche y recobrar el placer de conducir sabiéndose seguro y tranquilo con el vehículo que lleva entre las manos, no debe olvidar tampoco que en estos puentes el número de desplazamientos largos y cortos son muy numerosos y el índice de accidentes y víctimas mortales en nuestras carreteras suelen arrojar cifras muy altas. Sea prudente al volante pero, sin obviar nada de lo anterior, tampoco permita que el miedo le impida disfrutar del placer de conducir.

En este puente, disfrute de un recorrido sin prisas por nuestro país. Pero antes de iniciar el viaje, debe revisar su coche y así evitar problemas.

ÁNGEL CARCHENILLA



*0 r.p.m.*



*4000 r.p.m.*



EN EL NUEVO SAFRANE TURBO DIESEL, USTED NOTARÁ UNA SENSACIÓN DE POTENCIA ABSOLUTA, TAN ABSOLUTA COMO SU SILENCIO. UN SILENCIO QUE NO

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **elf**

SABE DE VIBRACIONES. UN SILENCIO CONSEGUIDO GRACIAS A UN MOTOR Y UNA CAJA DE CAMBIOS SUSPENDIDOS POR APOYOS HIDRAULICOS. UNA INYECCION

CON PRECAMARA DE COMBUSTION DE ALTO RENDIMIENTO. Y UN SISTEMA POST CALENTAMIENTO QUE ACTUA HASTA QUE EL MOTOR OBTIENE LA TEMPE-

RATURA ADECUADA. TODA LA TECNOLOGIA RENAULT AL SERVICIO DEL CONFORT. ASI ES EL NUEVO SAFRANE TURBO DIESEL 2.5. MAS QUE UN COCHE. UNA SENSACION.

**SAFRANE  
DIESEL**



## SEMAFOROS



Carlos López Collado y José Borrell

coinciden en recomendar el uso del transporte público en Madrid. Tanto el concejal como el ministro tienen razón, pero sus declaraciones no pueden ser más desafortunadas. El ministro lo hace cuando Renfe había convocado la huelga para el día siguiente y el concejal, nos dice que en Madrid, estas Navidades conviene usar el transporte público, justo el día en que el metro convoca huelga para 8 días clave en las Fiestas. Ninguno son conocidos por su sentido común; ahora, tampoco podrán presumir de sentido de la oportunidad.



El oso pardo, como el periodista rico, es una especie a extinguir. Apenas quedan, de ambos, medio centenar de ejemplares, en la Cordillera Cantabra y Pirineos. Para preservar a los primeros, que de los segundos, se encargan bien ellos, Rover España está colaborando con la Fundación Oso Pardo, a la que ha donado tres Land Rover Defender 90 y ahora, más recientemente, un Land Rover Discovery. Además, ha editado un folleto divulgativo sobre las actividades de la Fundación. Espléndida iniciativa que desde aquí aplaudimos.



ES EL MAXIMO NIVEL DE LA MARCA ALEMANA

## El BMW 750 ya tiene precio

EN estos días se inicia la comercialización de las versiones cumbre de la serie 7 de BMW. El 750 recurre al motor de 12 cilindros en V de 5,4 litros, que desarrolla 326 caballos de potencia y con el que se ha logrado reducir los consumos hasta configurarse como el motor de esta categoría más económico del Mundo.

Con un equipamiento en el que no falta nada, el 750i tiene un precio final de 13,95

millones de pesetas, y la versión limusina, de 14,48 millones. Con el 750iL se inicia en España la venta de las berlinas largas de BMW, que también se ofrece como 740iL, a un precio de 11,78 millones, con la transmisión automática (única disponible para esta versión). Simultáneamente, comienza a venderse el coupé 850 con la caja de cambios Steptronic de cinco velocidades, que cuesta 15,74 millones.



De izquierda a derecha, Alfredo Pérez Rubalcaba, la Infanta Cristina, Carmen Alborch, Jesús de Ramón-Laca y el director general de Bellas Artes, Jesús Viñuales.

## LO INAUGURO LA INFANTA CRISTINA XIV Salón de los 16

CON esta edición son ya 14 los años que esta casa organiza el Salón de los 16. La referencia obligada, en el mundo del arte; la cita ineludible con la cultura y la plástica; el orgullo de quienes, directa o indirectamente, ayudamos a su celebración.

La semana pasada, en el marco del Museo Nacional de Antropología, la Infanta Doña Cristina lo inauguró, en presencia de los ministros de Cultura, Carmen Alborch y Portavoz del Gobierno, Alfredo Pé-



rez Rubalcaba y con el presidente del Grupo 16 Jesús de Ramón-Laca como anfitrión. Patrocinado por la Fundación Tabacalera, Caja de Madrid, El Corte Inglés, Grupo Endesa y el Ministerio de Cultura, ofrece lo mejor del arte contemporáneo.



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.

EN EL PEQUEÑO PUEBLO de Lynchburg, Tennessee, nada parece cambiar, excepto las estaciones del año.

La gente pasa las tranquilas tardes de Octubre en el porche de su casa como lo ha hecho siempre. Los temas de conversación son los mismos de siempre. Y en la destilería de Jack Daniel's, seguimos elaborando el whiskey como siempre.

Utilizando la fórmula creada por nuestro fundador, una fórmula que siempre ha gustado a nuestros amigos. En cuanto bebas un sorbo, te encantará que lo único que cambie aquí, sea el color de los árboles.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



**SERVICIO MIDAS  
«5 ESTRELLAS»**

El invierno es una estación muy dura para todos y especialmente para los coches. Cada puesta en marcha por la mañana es un esfuerzo para el automóvil. Con el objetivo de conseguir la máxima eficacia, rendimiento y seguridad en su vehículo, MIDAS ha lanzado al mercado un nuevo servicio llamado «5 estrellas». Dicho servicio ofrece, por 4.995 pesetas, un cambio de aceite y filtro de primera calidad más un diagnóstico del sistema de frenos y revisión de los niveles, además de una revisión del filtro de aire, presión de neumáticos y



verificación de los amortiguadores. Midas cuenta con 2.600 centros en todo el mundo. Desde su llegada a España, en 1988, ha abierto ya 35 centros y prevé abrir nuevos franquiciados y tres centros más en Madrid y Barcelona.

**OFERTA HERTZ**

De cara al «superpuente», del 5 al 11 de diciembre, la empresa Hertz, presenta una excelente oferta. Ofrece el precio más barato jamás visto en este tipo de alquileres: 1.594 pesetas día. Una gran oportunidad.

**CON EL MOTOR DEL TWINGO**

**Nuevos Renault Clio**

EL fabricante de Valladolid presenta nuevas versiones de su popular modelo, el Clio (del que, por cierto, se han fabricado ya medio millón de unidades en España), para ocupar el escalón más barato.

Por un precio verdaderamente atractivo



(1.345.000 pesetas para el tres puertas y 1.410.000 pesetas para el cinco puertas) se nos ofrece ahora el Clio RL 1.2, con el motor de 1.239 centímetros cúbicos que utiliza el pequeño Twingo.

Es un motor con algo más de cilindrada (antes 1.171 cc) se obtiene cinco caballos menos (ahora 55 caballos), pero con un par motor mejorado. Esto supone una mejor utilización en ciudad al obtenerse un motor más elástico, con el que no es necesario recurrir tanto a la caja de cambios, que sigue siendo de cinco velocidades.

Los nuevos Clio RL se ofrecen en cuatro colores lacados y dos metalizados y tienen como elemento opcional el airbag para el conductor, a un precio de 66.000 pesetas.

**EN SEIS COMPAÑÍAS**

**Nissan se divide**

TRAS la Junta General Extraordinaria de Accionistas de Nissan Motor Ibérica, ha quedado aprobada la segregación de la compañía en seis empresas independientes, que son: Nissan Motor Ibérica, que controlará los centros fabriles de Zona Franca, Moncada y Madrid; Nissan Motor España, que



se dedicará a la comercialización de vehículos Nissan en España bajo la dirección de Daniel Young; Nissan Vehículos Industriales, que se dedicará al diseño, fabricación y venta de vehículos industriales; Nissan Distribution Service Barcelona, que controlará la logística y distribución de vehículos; Nissan Motor Parts Centre España, distribución de accesorios y Nissan Forklift España, destinada a la fabricación y venta de carretillas elevadoras.

**LA REDACCION DE «COCHE ACTUAL»**

**Premio RACE de Periodismo 1994**

NUESTROS compañeros de la revista «Coche Actual», con su trabajo coleccionable sobre Seguridad Vial, se han hecho acreedores al Premio del RACE 1994 de Periodismo, convocado por el Real Automóvil Club de España en su décima edición consecutiva.

El premio, específicamente diseñado para alentar la difusión de trabajos de seguridad vial y fomentar la sensibilidad pública sobre tan determinante aspecto de nuestra convivencia, está dotado con dos millones de pesetas,

que aporta íntegramente el RACE. Nuestra más cordial enhorabuena a la revista del Grupo Luike-Motorpress.



**COCHE DEL MUNDO 1994**

**Premio para el Neon**

NADA de Coche del Año en España; ni siquiera Coche del Año en Europa; el título que ha logrado el Chrysler Neon es el de Coche del Año en el Mundo.

El galardón lo ha concedido un jurado internacional de periodistas del motor, claro, como todos los títulos de Coche del Año, que en otoño proliferan como los hongos. Para el coche americano se han reunido representantes de L'Argus y Echappement de Francia, Automobil de Suecia, China Car Drive de Hong Kong y Robb Report y Automobile Magazine de USA. Pues eso, felicidades.

Tras esta noticia, alguien estará ya pensando en el título de Coche del Año intergaláctico, cósmico o universal. De momento, Miss Universo ya hay.



**CON OBJETIVOS PEDAGOGICOS**

**Campaña de seguridad BP**

DESDE finales de noviembre, BP Oil España ha puesto en marcha una promoción en su Red de Estaciones de Servicio, cuyo título genérico es «El tráfico no es una selva», en la que la compañía ha tratado de simultanear sus objetivos comerciales con objetivos pedagógicos y educativos.

La mecánica de la campaña gira en torno a una colección de cromos autoadhesivos que además de dar opción a obtener premios y participar en sorteos, contiene un consejo relacionado con la Seguridad Vial.

Con esta promoción, la compañía petrolera BP quiere colaborar en la formación de los futuros conductores españoles.



*De buena fuente*

**Carlos Espinosa de los Monteros, en el candelerero**

El actual Presidente de Anfac, de Mercedes Benz España y de la Cámara de Comercio, está de moda. Estos días, en que Iberia se debate entre su quiebra y su continuidad, Carlos Espinosa es recordado como el más eficiente presidente de Iberia en sus últimos años. Hasta el punto, que en una asamblea de trabajadores de la compañía aérea, se coreó su nombre, pidiéndole que regresara, a poner un poco de orden en la compañía aérea española. Muy bien tiene que haberlo hecho Espinosa cuando los afiliados a Comisiones Obreras y UGT aclaman a quien es uno de los más influyentes consejeros económicos del Partido Popular.

**Samsung podría instalarse en Barcelona para producir coches**

Una de las noticias más importantes de estos últimos meses ha sido la decisión de Samsung de entrar en el campo de los automóviles. El gigante coreano no se limita al mundo de la electrónica de consumo y ha anunciado que, en colaboración con Nissan, va a comenzar a fabricar coches de turismo. Una de las posibilidades que se barajan es la de implantarse en Europa y Barcelona se apunta como la zona con más posibilidades donde radicar la empresa. Es, sin duda, un asunto a seguir.

**Y llega Proton**

Japón ya no es el único peligro amarillo. Corea va a fabricar seis millones de coches antes del año 2000 y Malasia anuncia que superará el millón de unidades antes del fin de siglo. De momento, el Protón ha sido el coche de éxito este año en Gran Bretaña, único país en el que se conduce por la izquierda como en Malasia. Pero los Proton con volante a la izquierda han comenzado a salir de la planta de Selangor dispuestos a comerse los mercados americano y europeo. De momento, buscan socios para implantarse en nuestro país y tanto el grupo Beges, como Interned parecen interesados.

**Tras el Lancia K, el Alfa 164**

Finalizado el lanzamiento del Lancia K, le toca el turno de la renovación al Alfa 164. Aprovechará la misma plataforma que el Lancia y el llamado proyecto 936 comenzará a producirse a comienzos de 1997. Tanto Italdesign como Bertone han realizado bocetos para el proyecto, pero finalmente se va a seguir el realizado por Pininfarina, que también es el creador de la actual versión.



## MUSICA SOBRE RUEDAS

GARY Moore es la gran esperanza blanca del blues de lo 90. El heredero de... (viajen hacia atrás en el tiempo, y hagan la lista tan extensa como quieran) y el que conseguirá garantizar la supervivencia de una especie en riesgo de extinción. Y lleva así una docena de años, que son precisamente los que se resumen en «Ballads & Blues 1982-1994» (Virgin 400054 2), una colección de sus grandes temas. Son ideales para el coche, porque son largos, intensos y pausados. Y además son 14 canciones y más de 70 minutos de buena música. ¿Se dan cuenta de los kilómetros que pueden disfrutar de temas como «Still got de blues» o «Parisienne walkways»?

Barry White fue uno de los grandes arreglistas del soul. El hombre que tomó el testigo de aquellas gloriosas orquestaciones que Isaac Hayes creara para «Shaft» y las endulzó hasta crear un sonido rico y envolvente que algunos llamaron «soul de satén» y otros, más prosaicamente, «soul erótico». Pero aquella habilidad de White para manejar 50 ó 60 músicos, terreno en el que era incomparable, perdió enteros desde que la música se graba con teclados y ordenador. Lo que a él le había costado décadas de conservatorio, los nuevos músicos lo hacían con meses de ordenador. Ahí comenzó su decadencia que detiene con un trabajo nuevo (qué raro es no refugiarse en reediciones en este tiempo de crisis). Se titula «The icon of love» (A&M 540 280 2) y está lleno de ese sugerente ambiente amoroso que Barry White administra como nadie.

Chico Buarque es una de las grandes realidades de la música brasileña, nacido a la fama

inmediatamente después de la generación de los Jobim y Gilberto y renovador de aquella bossanova que vivía de su propia imitación. «Para todos» (RCA V120.046) es su último trabajo, relajante en lo musical, vitalista en los textos y mágico en su conjunto. Basta con escuchar el autorretrato que abre el disco o esa profesión de fe en músicas o poesías, por miserables que sean las vidas de sus autores, para enamorarse de una música hecha de suavidad, de cadencias naturales, de naturaleza y de inspiración siempre variada. Parece increíble que Chico Buarque no tenga en España la fama y el reconocimiento que merece. Pero seguramente la culpa la tenemos los medios de comunicación, así que no insistamos en el tema.

Se ha cumplido hace unos días el tercer aniversario de la desaparición de Freddie Mercury, el alma de Queen, uno de los grupos más vendidos de toda la década de los 80. Esta vez no hay nada nuevo que publicar, ante lo que se ha decidido conmemorar la fecha reeditando una caja con dos álbumes de Queen que en su momento aparecieron por separado. Son los «Greatest Hits I&II» (EMI 31264 2) que resumen de forma completa lo que fue la carrera del grupo. Son muchas canciones conocidas, que todos hemos aplaudido en muchas ocasiones y hasta coreado en otras, porque Queen supo hacer himnos rock de los 80. Este doble compact y un coche son ideales para poder corearlos de nuevo, aunque les recomiendo cierren las ventanillas. ¿Qué pensarán, si no, sus vecinos de semáforo?

JOSE RAMON PARDO

### CAIDA EN LAS VENTAS DE SUZUKI

A pesar del incremento del 21,32 por ciento en las ventas de vehículos en el mercado español, marcas como Suzuki han experimentado una fuerte recesión. El número de matriculaciones, entre enero y octubre, descendió en un 26,52 por ciento, siendo en el último mes de un 30,94 por ciento. Las causas pueden hallarse en los problemas laborales de su fábrica de Linares (Jaén), a los que hay que sumar los ya existentes en el servicio de postventa.

### FERRARI RECUPERA MERCADO

Las ventas de los vehículos deportivos de la marca del Cavallino, que habían disminuido en mercados como el americano o el oriental, vuelven a experimentar una subida. En Japón, Ferrari ha matriculado este año 340 vehículos. En Australia y Nueva Zelanda, las ventas del 94 fueron de 2.750, 400 más que Italia.

### FUTBOLISTAS Y AUTOMOVILES: JAFFA EN LA CARCEL

Ahmed Jaffa, presunto estafador con la venta de automóviles en la que aparecen como perjudicados o involucrados algunos jugadores del Barcelona, ha sido detenido. En las declaraciones realizadas ante el juez, admite la estafa, pero niega haberla cometido él, y acusa a sus ex socios, los propietarios de TecnTrade. En los últimos días han prestado declaración entre otras personas, tanto Romario, como perjudicado, Stoichkov, también como perjudicado y a la vez avalista del empresario.

# LLEGA UNA NUEVA Y BRILLANTE IDEA: CHRYSLER **neon**

Es natural que el nuevo Chrysler Neon parezca diferente. Lo es. Por algo ha sido diseñado a partir



**neon**  
BRILLANTE EN SEGURIDAD

de las más innovadoras ideas de los últimos tiempos. Para su seguridad, el Chrysler Neon

incorpora Airbag para conductor y acompañante delantero, frenos ABS opcionales y un avanzado sistema de protección lateral contra impactos.

Si además quiere potencia, el Chrysler Neon desarrolla 132 CV y 175 Nm de par máximo gracias a su avanzado motor de 2.0 L y 16 válvulas. Su transmisión manual de 5 velocidades y la suspensión totalmente independiente a las 4 ruedas, junto a la dirección asistida, le proporcionan

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:



CHRYSLER NEON LE

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep. Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo respeto por el medio ambiente. No existen CFC's en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en sus frenos y además, el 70% de sus componentes son reciclables. Venga a conocer el Chrysler



**Llame al Tel. 900 160 016**

CHRYSLER NEON desde 2.426.900 ptas.



UN BUEN AMIGO. UN GRAN COCHE.



**72** PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA







**COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1995**

# EL FIAT PUNTO NUEVO REY

En dura lucha con el Volkswagen Polo, el Fiat Punto ha conseguido el título de Coche del Año en Europa, la votación más representativa de cara a los fabricantes de automóviles. Sin duda, un argumento muy importante de ventas y que la mayoría de las marcas siempre lo quieren para alguno de sus coches.

COMO todos los años por estas fechas, y desde el año 1964, se celebra la elección del Coche del Año en Europa, que de todas las

que realizan diferentes asociaciones es la más prestigiosa y la más veterana. En esta votación participa un jurado compuesto por 56 periodistas de 21 países del continente, de los cuales, seis son españoles. A diferencia de ediciones anteriores, en esta ocasión se realizó una primera votación con todos los candidatos, 19 en total, de la que salieron cinco finalistas. Con estos cinco coches, se hizo la votación definitiva, en la que triunfó el Fiat Punto con un total de 370 puntos a su favor. La segunda posición fue para el Volkswagen Polo con 292, mientras que el Opel Omega fue tercero con 272 puntos.

La elección fue muy reñida y al final se impuso el Fiat Punto, que cuenta con una gama muy completa. Es un modelo que ofrece una versión para cada gusto, un total de 20 variantes diferentes, con carrocerías de tres y cinco puertas, además de un atractivo cabrio. Sus motorizaciones también son muy amplias, ofreciendo motores de gasolina, modernos y económicos con diferentes potencias; para los más ahorradores hay también disponible unas versiones con motor diesel.

Además de las múltiples posibili-

dades de elección que permite el Fiat Punto, se configura como un coche de concepción moderna, muy al gusto actual, con una buena versatilidad de uso, con un interior generoso para los pasajeros y una magnífica capacidad de carga del maletero, teniendo en cuenta el segmento donde está ubicado.

## ASI FUERON LOS VOTOS

COCHE	PUNTOS
1º Fiat Punto	370
2º Volkswagen Polo	292
3º Opel Omega	272
4º Audi A8	235
5º Renault Laguna	231

El segundo clasificado ha sido el Volkswagen Polo, un modelo de reciente aparición, que se va a consolidar como una de las estrellas en los próximos meses entre los coches de su

segmento. Sus argumentos para conseguirlo son varios y contundentes. Volkswagen ofrece un vehículo compacto, con una calidad de acabado sensacional y con unas mecánicas robustas y fiables. ♦♦♦

**1º** El Fiat Punto es el nuevo Coche del Año en Europa para 1995. Argumentos para conseguirlo no le han faltado.



**2º** Volkswagen, con su pequeño Polo, ha sido el gran rival del coche italiano. Su precio, algo más elevado, le ha perjudicado notablemente en la votación.



**3º** Aunque mantiene la tracción a las ruedas traseras, el Omega tiene tantas novedades que no se parece en nada al anterior. También sustituye al Senator.







## COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1995



**4º** La carrocería en aluminio es la principal novedad del Audi A8. Una berlina de lujo que no tiene nada que envidiar a las grandes de Mercedes y BMW.



**5º** El perdedor de esta votación, que ha sido superado por coches de un segmento superior. No pasará lo mismo con el título de coche del año en España.

Sin embargo, el único defecto reseñable es el precio. Unas cifras no del todo competitivas, porque a igualdad de potencia y equipamiento en el motor 1.600, un Seat Ibiza sólo resulta 30.000 pesetas más caro. Además, entre el motor de 55 caballos y el de 75 no hay tampoco una diferencia de precio abultada por lo que, a priori, el Polo más potente será el que tenga un mayor número de ventas.

En lo que se refiere al tercer clasificado, el Opel Omega, es un coche que en nada se parece a su predecesor, del que tan sólo conserva el nombre. El fabricante alemán, realizando un enorme esfuerzo, ha conseguido un modelo que puede rivalizar de tú a tú sin ningún complejo con

los modelos del segmento alto de lujo. El quinteto de cabeza lo cierran el Audi A8 y el Renault Laguna, con una escasísima diferencia de puntos entre ellos: 235 y 231 respectivamente. En el Audi ha jugado a su favor, además de su magnífica realización y un acabado impecable, la novedad de una carrocería hecha en aluminio. Del A8 hay dos versiones,

una con motor V-6 de 2,8 litros de 174 caballos y otra muy exclusiva con mecánica V-8 de 4,2 litros de 300 caballos de potencia; esta variante además equipa tracción a las cuatro ruedas y un cambio de marchas automático Tiptronic. El Renault Laguna nació con la difícil intención de sustituir a todo un superventas, el 21. La marca del

rombo está consiguiendo su objetivo con un modelo de carácter familiar; se trata de gama que va creciendo poco a poco, el último en incorporarse a la familia ha sido el dotado con motor diesel de tres válvulas por cilindros, que probamos en otras páginas de este número.

EQUIPO PRUEBAS MOTOR 16

### LOS CANDIDATOS 1995

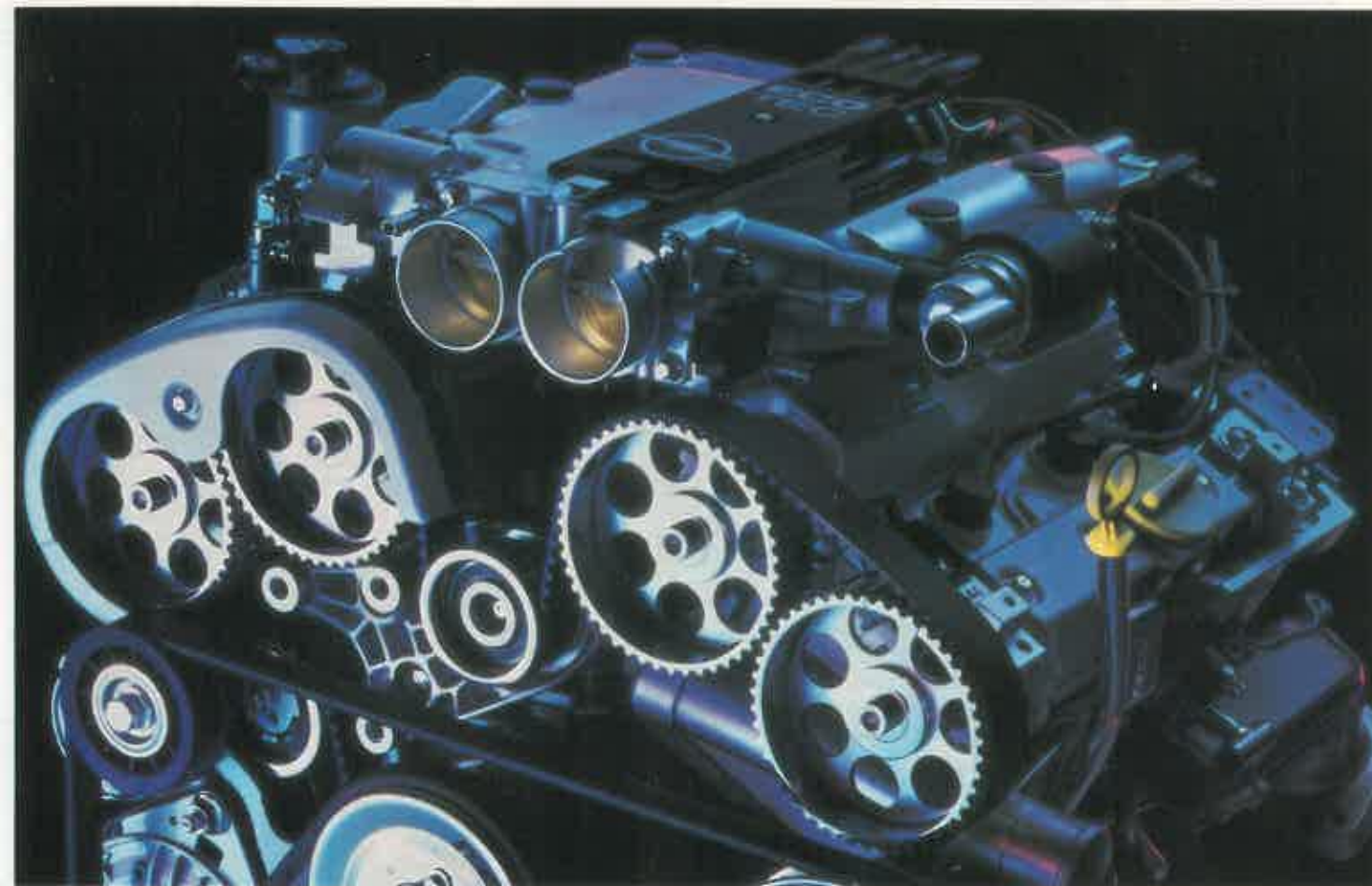
Alfa Romeo 145 - Audi A8 - BMW Serie 7 - Chrysler Neon - Monovolúmenes FIAT/PSA - Fiat Coupé - Fiat Punto - Hyundai Accent/Excel - Hyundai Sonata - Kia Sephia - Mazda 323 - Opel Omega - Opel Tigra - Range Rover - Renault Laguna - Subaru Legacy - Toyota Celica - Toyota RAV 4 - Volkswagen Polo.

TOTAL: 19

### LOS OTROS GANADORES

1964: Rover 2000	1975: Citroën CX	1986: Ford Scorpio
1965: Austin 1800	1976: Simca 1307/8	1987: Opel Omega
1966: Renault 16	1977: Rover 3500	1988: Peugeot 405
1967: Fiat 124	1978: Porsche 928	Fiat Tipo
1968: NSU RO 80	1979: Chrysler Horizon	Citroën XM
1969: Peugeot 504	1980: Lancia Delta	Renault Clio
1970: Fiat 128	1981: Ford Escort	Volkswagen Golf
1971: Citroën GS	1982: Renault 9	Nissan Micra
1972: Fiat 127	1983: Audi 100	Ford Mondeo
1973: Audi 80	1984: Fiat Uno	
1974: Mercedes 450 S	1985: Opel Kadett	1995: Fiat Punto

## ECOTEC. LA NUEVA GENERACION DE MOTORES OPEL



## ¿QUE HACE DIFERENTE AL NUEVO MOTOR OPEL ECOTEC?



El futuro automovilístico ya está aquí. Con motores que consumen un 20% menos, que reducen las emisiones contaminantes en un 15%... Son logros reales de la nueva generación Opel Ecotec. Motores de 4 válvulas por cilindro que aportan determinantes avances tecnológicos a la legendaria fiabilidad Opel. Por ejemplo, al arrancar, el sistema AIR inyecta aire frío a las válvulas de escape, para aprovechar el combustible que permanece en los cilindros. Para convertir en energía lo que habitualmente se desvanece en humo. El sistema electrónico EGR recircula parte de los gases de escape al ciclo de combustión.

Todo un logro en rendimiento y ecología. Además, los motores Opel Ecotec se adaptan automáticamente a la calidad del combustible. Al volante, el alto par motor a bajas revoluciones hace más aprovechable su potencia, más cómoda y placentera la conducción. Con una elasticidad que evita una frecuente utilización del cambio. El futuro ya está aquí. Ya existe un antes y un después. Los motores Opel Ecotec establecen la diferencia. Una diferencia que usted ya puede disfrutar en todos los turismos Opel.

**Motores Opel Ecotec.  
Sienta la diferencia.**



LANCIA k

# CALMA ESTETICA

Con ese título definen los hombres de Lancia el efecto que crea el nuevo modelo Kappa cuando la gente lo contempla. Frente a la suntuosidad que caracterizaba al Thema, al que sustituye, el Lancia k ofrece, ante todo, un perfecto y medido equilibrio entre líneas y volúmenes.

**R**EPRESENTA para la gama de productos Lancia el nuevo «buque insignia» de la compañía, si bien adoptando como bandera un lujo discreto y tres premisas fundamentales que atañen al confort, la seguridad y la tecnología; representada ésta última por la nueva generación de motores de cinco cilindros (de gasolina y diesel) producidos para el Lancia k en la nueva planta de motores de Prato la Serra, fábrica que ha supuesto una inversión de 230.000 millones de pesetas y que saca a la luz cada día 3.000 motores.

Al hablar de seguridad hay que hacer mención no sólo a que la carrocería del Lancia k encierra una verdadera jaula de protección, sino que la rigidez del conjunto ha doblado a la que manifestaba el Thema. Por otro lado, tanto el doble airbag como el ABS son elementos de serie en todos los modelos de la gama, existe para algunas versiones el sistema Viscodrive, y se estrena un sistema de protección para el fuego (Fire Protection System), así como un sistema de información muy completo (Infocenter), cuyas funciones controlan la gestión e información de

los principales elementos mecánicos, un programa de mantenimiento y el mando y control de la climatización. Definitivamente llegarán al mercado español cuatro modelos atendiendo a la motorización (ver Motor 16 nº 578), desde el 2 litros de 145 caballos al 3 litros V6 de 204 pasando por el TD de 124 y el 2,4 litros de 175 caballos. El motor dos litros turbo, en principio, no se venderá en España. Al mismo tiempo, habrá dos distintas versiones en lo relativo al acabado: LE y LS, cuyos equipamientos son muy superiores a los que presentaba el Lancia Thema correspondiente, lo que, sin embargo, no se refleja en los precios, comparativamente más ajustados. La comercialización del Lancia k en nuestro mercado se ha iniciado ya, pero, sin embargo, las primeras entregas se realizarán en enero. Mientras, la campaña de promoción se iniciará a mediados de ese mes. En principio, las previsiones de Lancia estiman una venta, durante el conjunto del año 1995, de 1.300 coches.

M.D.



## LA GAMA LANCIA k PARA ESPAÑA

LANCIA K 2.0 20V LE	4.200.000 PTAS.
LANCIA K 2.4 20V LE	4.400.000 PTAS.
LANCIA K 2.4 TD LE	4.400.000 PTAS.
LANCIA K 2.4 20V LS	4.700.000 PTAS.
LANCIA K 2.4 TD LS	4.700.000 PTAS.
LANCIA K 3.0 V6 LS	4.730.000 PTAS.



El Lancia k ofrece una gama de motores variada y unos interiores amplios en los que se hace presente la apuesta por la seguridad, el confort y lujo sin estridencias.



**BERLINAS**  
*Diesel*

# AHORRAR A LO GRANDE

La llegada del Audi A6 TDi con el motor de 140 caballos va a revolucionar el segmento de las grandes berlinas diesel tradicionalmente dominado por Mercedes y BMW. La llegada, durante el último año, del nuevo Opel Omega y el motor 2.5 del Peugeot 605, han aumentado las opciones. Estos coches van dirigidos a un tipo de comprador muy específico. Sus rasgos

generales responden a gente que hace muchos kilómetros, que busca un coche cómodo y de buen andar y que sienten un placer especial cuando llegan al surtidor y llenan el gran depósito por mil duros. Dada la evolución de los motores diesel, ya no es imprescindible la justificación económica para la compra de un turbodiesel, ya que ahora apenas suenan, no huelen, no traquetean y andan como balas.



### AUDI A6 2.5 TDI

VIRTUDES	DEFECTOS
Economía de funcionamiento	Dirección sensible
Autonomía	Asientos poco envolventes
Cambio de velocidades de seis marchas	Rumor de rodadura

PRECIO: 5.300.000 PTAS.

### BMW 525 TDS

VIRTUDES	DEFECTOS
Motor potente	Asientos poco envolventes
Comportamiento ágil	Precio de opciones alto
Calidad de acabado	Voluminoso túnel transmisión

PRECIO: 5.455.000 PTAS.

### MERCEDES E 300 D

VIRTUDES	DEFECTOS
Suavidad de funcionamiento	Precio elevado
Facilidad de conducción	Cambio de marchas lento
Airbag pasajero de serie	Opciones caras

PRECIO: 6.175.000 PTAS.

### OPEL OMEGA 2.5 TD

VIRTUDES	DEFECTOS
Gran habitabilidad	Desarrollos largos
Confort de marcha	Visibilidad trasera
Relación calidad precio	Recuperaciones lentas

PRECIO: 4.272.000 PTAS.

### PEUGEOT 605 SVDT

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Dirección sensible
Amplitud interior	Precio elevado
Comportamiento eficaz	Ausencia de airbag de acompañante

PRECIO: 5.618.000 PTAS.

*Motor 16  
Prueba*





El Mercedes, a pesar de su tamaño, es un coche que se ajusta como un guante a su conductor y resulta muy fácil y seguro de conducir.



El Opel Omega tiene un planteamiento muy equilibrado de suspensiones. El equilibrio entre confort y comportamiento está muy conseguido aunque se le puede calificar, en general, como un tanto burgués.

La eficacia de comportamiento del 605 queda bien patente en pocos kilómetros. El incremento de peso del motor diesel no ha supuesto ninguna merma en este aspecto.



Sin duda, es el BMW el modelo que más carácter muestra a la hora de abordar una carretera de montaña. Su motor no parece un diesel.



**E**N esta comparativa, el papel de gallito recae en el Audi, que acaba de llegar al mercado y entra con aspiraciones de convertirse en el líder del segmento. Y lo cierto es que argumentos no le faltan.

Hasta ahora, la versión de 115 caballos del Audi 100 primero y del A6 después, resultaba un tanto escasa para competir con sus rivales. La intervención en la gestión electrónica del motor, así como algunas modificaciones en la alimentación, permiten obtener estos 25 caballos más. Pero sin lugar a duda, donde el Audi pone las cosas difíciles a sus rivales es en el consumo. El secreto del coche alemán reside en la utilización de culatas sin precámara, es decir un sistema que inyecta directamente el combustible en la cámara de combustión. El sistema de inyección directa ha sufrido una gran evolución, lo que ha permitido su utilización en turismos sin sufrir los inconvenientes que originalmente limitaron su uso a maquinaria estática y vehículos industriales. El cinco cilindros de Audi con inyección directa apenas vibra, tiene un nivel sonoro bajo y arranca a la pri- ♦♦♦



mera sea cual sea la temperatura exterior. El bronco funcionamiento que caracterizaba a los motores de inyección directa, se ha solucionado con la incorporación de unos inyectores que introducen la mezcla en la cámara progresivamente. De esta forma, la explosión de la mezcla no es tan violenta. Además, en el Audi se recurre a un turbocompresor con intercambiador de calor. Otra novedad que incorpora Audi a este segmento es la caja de cambios de seis marchas. Aunque en la anterior versión de 115 caballos ya existía como opción en algunos países (en España no), con el 140 caballos, la sexta velocidad forma parte del equipamiento de serie. Esto permite que en sexta se pueda rodar a 90 kilómetros por hora a un régimen de apenas 1.700 vueltas. La caja de seis velocidades confiere una gran versatilidad al A6, ya que las tres primeras relaciones están muy se-

**La amplitud en estos modelos está fuera de toda duda. De arriba a abajo Audi, BMW, Mercedes, Opel y Peugeot.**

guidas y permiten unas aceleraciones fulgurantes, mientras que la cuarta quinta y sexta son marchas claramente ruterías. Esto permite rodar muchísimos kilómetros sin repostar. Los 80 litros de depósito permiten obtener autonomías superiores a los mil kilómetros con toda facilidad con velocidades crucero en torno a los 120 o 130 kilómetros por hora. Tanto los frenos como la dirección están a gran nivel. Los primeros son eficaces y resistentes a la fatiga. En cuanto a la dirección, sólo peca de ser algo ligera cuando se rueda a velocidades intermedias.

Es destacable en el Audi el breve periodo de precalentamiento. Mientras las temperaturas externas se mantienen por encima de los diez grados, el testigo del precalentamiento apenas se mantiene encendido un segundo. Por mucho frío que haga, el precalentamiento apenas llega a durar dos o tres segundos. Durante los primeros minutos de funcionamiento el Audi deja notar su condición de coche diesel con un traqueteo bastante notorio. Sin embargo, en cuanto el motor toma temperatura, su funciona-



**FICHA TECNICA**

	AUDI A6 2.5 TDI	BMW 525 TDS	MERCEDES E 300 D	OPEL OMEGA 2.5 TD	PEUGEOT 605 SVDT
<b>MOTOR</b>					
Posición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Número de cilindros	5 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	4 en línea
Material bloque/culata	Fundición/Aleación	Fundición/Aleación	Fundición/Fundición	Fundición/Aleación	Aleación/Aleación
Distribución	1 árboles en cabeza	1 árboles en cabeza	2 árboles en cabeza	1 árbol en cabeza	1 árbol en cabeza
Válvulas por cilindro	2	2	4	2	3
Cilindrada	2.461	2.498	2.996	2.497	2.446
Diámetro/Carrera	81,0/95,5	80,0/82,8	87/84	80,0/82,8	92/92
Compresión	20,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima/rpm	140 CV (103 kw)/4.000	143 CV (105 kw)/4.800	136 CV (100 kw)/5.000	130 CV (96 kw)/4.500	130 CV (96 kw)/4.300
Par máximo/rpm	29,6 mkg (290Nm)/1.900	26,5 mkg (260Nm)/2.200	21,4 mkg (210Nm)/2.200	25,5 mkg (250Nm)/2.200	30,0 mkg (294Nm)/2.000
Alimentación	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyectora	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo
Combustible	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
<b>TRANSMISION</b>					
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas traseras	A las ruedas traseras	A las ruedas traseras	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual de 6 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1ª/2ª/3ª/4ª y 5ª	8,6/15,9/24,4/34,4/45,0/53,5 (6ª)	8,6/15,6/24,9/35,1/43,9	8,6/15,3/24,2/33,4/41,7	9,0/16,3/25,7/34,3/45,1	8,5/15,6/24,7/33,8/45,3
<b>DIRECCION</b>					
Sistema	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	Recirc. bolas, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Vueltas de volante	3,5	3,2	3,0	3,0	3,4
Diámetro de giro	11,4	11,0	11,3	10,9	11,0
<b>FRENOS</b>					
Delanteros	Discos	Discos ventilados	Discos	Discos ventilados	Discos ventilados
Traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo de frenos	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie
<b>SUSPENSION</b>					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Semi-independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>					
Neumáticos	195/65 R 15	205/65 R 15	195/65 R 15	205/65 R 15	205/65 R 15
Llantas (pulgadas)	De acero 6J x 15	De aleación 7J x 15	De acero 6,5J x 15	De acero 6,5J x 15	De aleación 6,5J x 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>					
Peso en orden de marcha	1.460 kg.	1.480 kg.	1.470 kg.	1.555 kg.	1.630 kg.
Depósito de combustible	80 l.	80 l.	70 l.	75 l.	80 l.



**El motor del Audi de 140 caballos es exactamente igual que el de su hermano de 115 caballos pero con algunas modificaciones en la inyección.**

**EQUIPAMIENTO**

	Audi	BMW	MB	Opel	605
Cuentavueltas	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	SI	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador de carga batería	SI	NO	SI	NO	NO
Ordenador de abordo	SI	NO	NO	NO	SI
Cierre centralizado	NO	SI	SI	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	NO	OP	OP	NO	SI
Elevavinas eléctricos del.	SI	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos tras.	SI	SI	SI	SI	SI
Retrovisores reg. eléctricamente	SI	SI	SI	SI	SI
Volante regulable	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	SI	SI
Asiento post. partido	NO	NO	NO	NO	SI
Apertura del. maletero desde el int.	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI	SI	SI	SI
Climatizador automático	SI	OP	OP	NO	NO
Salida de aire plazas post.	SI	SI	SI	SI	OP
Techo solar	OP	SI	OP	OP	SI
Llantas de aleación	OP	SI	OP	NO	SI
Lavafaros	SI	SI	SI	NO	NO
Limpia luneta post.	NO	NO	NO	NO	NO
Faros antiniebla	SI	OP	SI	OP	SI
<b>SEGURIDAD</b>					
Airbag conductor	SI	SI	SI	SI	SI
Airbag acompañante	SI	OP	SI	SI	NO
Pretensor cinturones	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento para niños	NO	OP	OP	NO	NO
Reposacabezas traseros	SI	SI	SI	SI	SI

**OPCIONES**

**AUDI:** Pintura metalizada, 128.000 ptas. Techo solar eléctrico, 188.000 ptas. Salpicadero de madera, 101.000 ptas. Llantas de aleación, 162.000 ptas. Servotronic, 50.000 ptas. Control automático de velocidad, 81.000 ptas. Cierre centralizado con mando a distancia, 95.000 ptas. Suspensión trasera autorregulable, 172.000 ptas. **BMW:** Diferencial autoblocante, 99.361 ptas. Eje trasero autonivelable, 156.547 ptas. Airbag acompañante, 116.622 ptas. Columna de dirección con ajuste eléctrico, 102.513 ptas. Pintura metalizada, 138.762 ptas. Alarma antirrobo con mando a distancia, 144.689 ptas. Techo solar eléctrico, 201.874 ptas. Asientos regulables eléctricamente, 238.647 ptas. Tapicería de cuero, 375.681 ptas. Control automático de velocidad, 43.227 ptas. Computador de a bordo, 100.412 ptas. **MERCEDES:** Pintura metalizada, 172.544 ptas. Asientos de cuero, 389.760 ptas. Diferencial autoblocante ASD, 224.384 ptas. Asientos con ajuste eléctrico, 201.894 ptas. Techo solar eléctrico, 240.384 ptas. Cambio automático de cuatro velocidades, 288.640 ptas. Control automático de velocidad, 82.176 ptas. Volante con ajuste eléctrico, 75.648 ptas. Eje trasero autonivelable, 154.496 ptas. Alarma antirrobo, 105.088 ptas. Climatizador automático, 131.328 ptas. **OPEL:** Pintura metalizada, 60.000 ptas. Llantas de aleación, 90.000 ptas. Alarma antirrobo, 55.000 ptas. Techo solar eléctrico, 153.000 ptas. Suspensión autonivelante, 79.000 ptas. Control automático de velocidad, 57.000 ptas. **PEUGEOT:** Tapicería de cuero: 441.400 ptas. Alarma antirrobo: 51.500 ptas. Arranque codificado: 51.500 ptas. Techo eléctrico: 158.100 ptas.



**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)	Audi	BMW	Mercedes	Opel	Peugeot
<b>CIUDAD</b>					
A 21,1 km/h de promedio	8,1	9,8	10,1	9,1	10,4
<b>CARRETERA</b>					
A 90 km/h de cruceo	4,8	7,0	6,0	6,2	6,2
En conducción rápida	8,2	14,5	9,8	14,5	10,6
<b>AUTOPISTA</b>					
A 120 km/h de cruceo	7,0	9,4	7,6	8,1	7,9
A 140 km/h de cruceo	7,8	11,9	8,4	10,3	9,0
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>					
Litros 100/km	7,0	8,9	8,6	8,1	8,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>					
Kilómetros recorridos	1.100	850	760	870	850

**PRESTACIONES**

	Audi	BMW	Mercedes	Opel	Peugeot
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>					
Km/h	208	205	197	196	200
<b>ACELERACION (seg.)</b>					
400 m salida parada	17,7	17,6	17,9	18,6	18,6
1.000 m salida parada	32,2	32,2	32,8	34,7	33,9
De 0 a 100 km/h	10,6	10,8	12,0	13,3	12,8
Recorriendo (metros)	172	181	213	237	220
<b>RECUPERACION</b>					
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1	19,8	20,3	22,2	20,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,9	22,7	22,9	27,1	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,1	35,4	37,1	38,7	35,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	42,1	41,0	42,5	48,1	45,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,9	10,7	12,5	10,9	9,9
recorriendo (metros)	223	291	348	305	278
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1	13,4	17,7	15,0	12,6
recorriendo (metros)	310	339	492	417	350

**SONORIDAD**

Medidas en Db	Audi	BMW	Mercedes	Opel	Peugeot
Al ralentí:	48,2	51,7	46,5	61,5	49,3
A 60 Km/h:	59,1	59,4	60,4	63,0	59,6
A 90 Km/h:	63,6	64,5	62,8	65,9	63,2
A 120 Km/h:	66,8	67,0	68,4	68,5	67,1
A 140 Km/h:	69,6	72,2	72,4	71,0	70,6
A tope	76,2	77,5	77,8	78,2	78,2

**FRENOS**

VELOCIDAD:	Audi	BMW	Mercedes	Opel	Peugeot
A 60 Km/h:	15,9	16,7	15,2	14,5	15,1
A 100 Km/h:	43,8	41,3	44,3	42,1	50,5
A 120 Km/h:	61,2	60,1	68,8	62,4	71,5

**COMPRADOR**

**AUDI Importador:** Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Seiva. Edificio Gemini. Polígono Mas Biau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España. **BMW Importador:** BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 335 05 05. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 72 puntos de asistencia en toda España. **MERCEDES Importador:** Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España. **OPEL Fabricante/Importador:** Opel España S.A. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 617 puntos de asistencia en toda España. **PEUGEOT Fabricante/Importador:** Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1.097 puntos de asistencia en toda España.



El salpicadero del Audi mantiene el aire de familia de toda la marca. Además de la completa instrumentación, con un cierto aire deportivo y de fácil lectura, hay que destacar el doble airbag de serie, elemento que es cada día más común en estos coches.



Ahora el BMW incorpora el airbag de serie en toda la gama.



Diseño tradicional en el Mercedes. La calidad aflora por doquier.



Aunque un tanto triston, el Opel Omega resulta muy funcional.



El Peugeot 605 aún no ofrece la posibilidad de doble airbag.

miento se hace suave y apenas se deja oír. La labor de insonorización es buena hasta el punto que en cuanto el motor alcanza las 2.500 revoluciones, se hace más notorio el ruido de rodadura que el del motor.

**MECANICA**

Entre los cinco coches enfrentados en la prueba hay esquemas mecánicos para todos los gustos. Por una parte está el ya mencionado Audi A6, con un motor longitudinal de cinco cilindros y tracción a las ruedas delanteras. El otro tracción delantera es el Peugeot 605, con un

motor de cuatro cilindros montado transversalmente y culata de tres válvulas por cilindro. Entre las novedades del Peugeot destaca la gestión electrónica del motor y los árboles contrarrotantes que hacen que la suavidad de funcionamiento del motor sea equiparable a la de un seis cilindros. BMW y Opel comparten motor. Este el seis cilindros de la casa bávara, dispuesto longitudinalmente con propulsión a las ruedas posteriores en ambos casos. Mientras que en BMW el motor tiene 143 caballos, en Opel han optado por una potencia menor con la con-

trapartida de una curva de par más plana. Es una lástima que los ingenieros de Opel hayan optado por unas relaciones de cambio muy largas, que si bien benefician el consumo, restan mucha vida al seis cilindros. Por último hay que hablar del Mercedes. Este es el único de los cinco presentes que no recurre al turbocompresor. A pesar de ser atmosférico y sólo contar con medio litro más de capacidad, se pone al nivel de sus rivales en potencia al contar con una culata de cuatro válvulas por cilindro. La propulsión, tal y como es habitual en la





El motor en el Audi A6 está encapsulado para reducir al máximo las emisiones de ruido. Los soportes del mismo han sido estudiados de forma totalmente cuidadosa.

marca de la estrella es a las ruedas traseras. Decantarse por alguno de estos motores es difícil, pero en términos generales destacan por economía el del Audi y por potencia el del BMW. Al Mercedes hay que alabar la suavidad de funcionamiento, mientras que en el Peugeot destaca la elasticidad.

**COMPORTAMIENTO**

Los cinco modelos comparados disfrutan de un elevado nivel de seguridad activa, es decir, cuentan con una excelente estabilidad, unos frenos potentes y una dirección rápida y precisa. No obstante hay ligeras diferencias. Por una parte hay dos tracción delantera, mientras los tres restantes transmiten la potencia a través de las ruedas posteriores. De los cinco, el que mayor aplomo muestra en carretera con curvas es el Peugeot. La eficacia del bastidor se conjuga con la gran elasticidad del motor, lo cual permite rodar muy rápido con toda seguridad. El Audi, como buen tracción delantera, es un muy fácil de conducir. Sin llegar a tener la agilidad del 605, el buen comportamiento rutero, unido al acertado escalonamiento de la caja de seis marchas, permite rodar muy rápido.

Entre los tres de propulsión a las ruedas posteriores, destaca el BMW que además es el que disfruta de un cierto carácter deportivo en el tarado de sus suspensiones. El BMW se muestra casi totalmente neutro en curvas de amplio radio, con una cierta tendencia a tirar de morro en las curvas más cerradas. El Mercedes se desliza por las carreteras con una suavidad pasmosa, pero su comportamiento es algo más aparatoso, mientras el Omega mantiene un cierto equilibrio entre uno y otro. En estos coches, suele ser común encontrar direcciones muy ligeras. En este apartado, el coche que se lleva la palma es el BMW cuya dirección tiene un excelente equilibrio entre precisión, suavidad y tacto.

**CARROCERIA**

Aunque los cinco coches aquí presentes tienen unas dimensiones externas muy semejantes, lo cierto es que en el interior se aprecian diferencias. En el habitáculo, es el 605 el que más espacio ofrece. Sin duda, la disposición transversal del



El Mercedes (izquierda) tiene inclusiones de madera. El BMW (derecha) muestra su carácter deportivo en ciertos detalles.



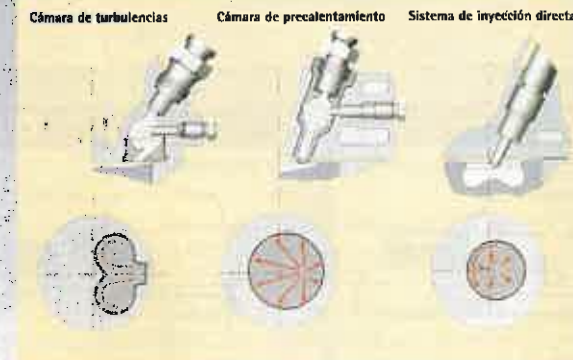
El acabado del Omega (izquierda) está a buen nivel. En el Peugeot (derecha) hay una alarma con código.



**EL SECRETO ESTA EN LA INYECCION**

**TÉCNICAMENTE**, lo que marca la diferencia en cuestión de motores es la inyección. Para su aplicación en turismos, los ingenieros siempre habían optado por los sistemas con precámara por ser éstos de funcionamiento más suave, fácil arranque y mayor fiabilidad. En estos sistemas, tal y como se ve en el gráfico, el inyector actúa sobre una pequeña cámara, comunicada con la cámara de combustión. Este sistema, aunque resta algo de eficacia al proceso de combustión, permite que esta sea progresiva además de disfrutar de un fácil arranque en frío. La bujía de precalentamiento está menos expuesta y actúa sobre un volumen reducido. La optimización de los sistemas de precámara puso en evidencia cada vez más a los motores de inyección directa que a pesar de ser térmicamente mucho más eficaces, estaban poster-

gados a utilizaciones industriales, en maquinaria, motores estáticos y en todas aquellas utilizaciones en las cuales el ruido y las vibraciones fuesen males menores. Ahora bien a merced de la llegada de la electrónica a los sistemas de inyección de los motores diesel, se han podido desarrollar los modernos inyectores que reducen notablemente la violencia de la explosión. Así mismo, el diseño de las cámaras de combustión y las nuevas técnicas de aislamiento mecánico y sonoro, permiten utilizar estos motores que consumen mucho menos, contaminan menos y disfrutan de una alegría de funcionamiento hasta ahora desconocidas. El futuro del diesel va por este camino y se espera que la evolución de este fenómeno permitirá que la mitad de los automóviles diesel sean de inyección directa a final de siglo.



**Fast Food.**

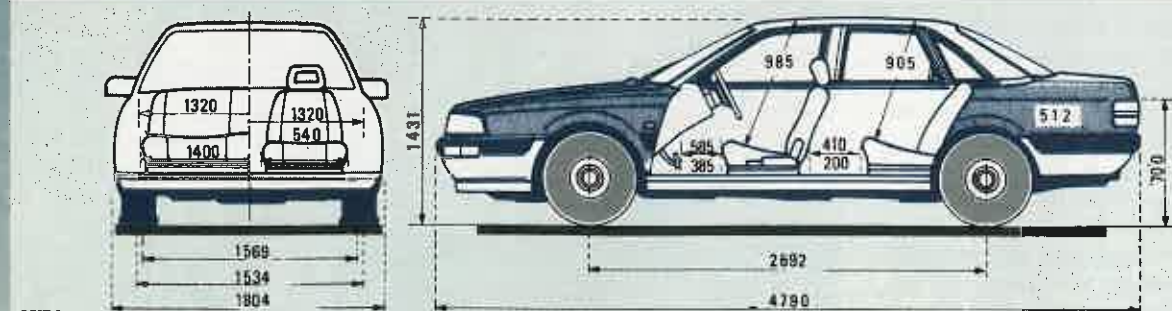
**El Genuino Sabor Americano.**

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

Las Autoridades Sanitarias advierten que fumar puede ser perjudicial para la salud.

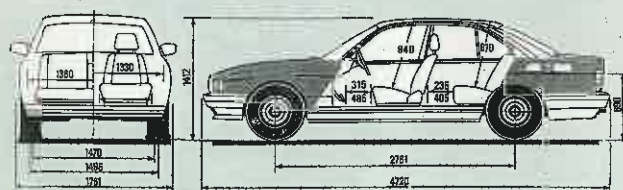


CUADRO DE MEDIDAS



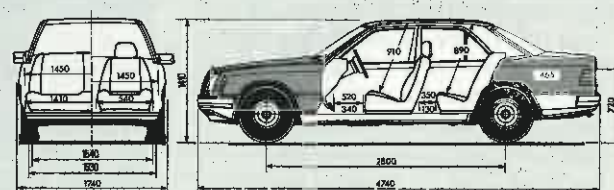
AUDI

CUADRO DE MEDIDAS



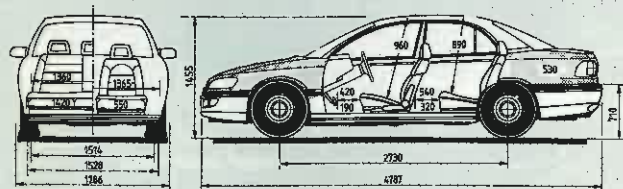
BMW

CUADRO DE MEDIDAS



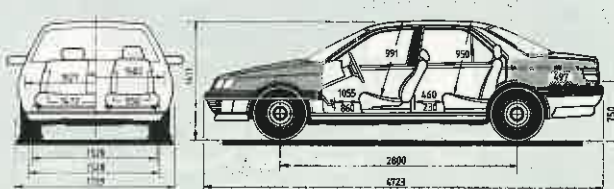
MERCEDES

CUADRO DE MEDIDAS



OPEL

CUADRO DE MEDIDAS



PEUGEOT

ADQUISICION

**AUDI FINANCIACION.** Entrada mínima: 530.000 ptas. Plazos: 48 de 136.424 ptas. Precio final aplazado: 7.078.347 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 39,82 ptas/km. Coste financiero: 87,41 ptas/km. Coste por km. Total: 127,22 ptas/km. **BMW: FINANCIACION.** Entrada mínima: 545.500 ptas. Plazos: 48 de 140.414 ptas. Precio final aplazado: 7.285.356 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 41,47 ptas/km. Coste financiero: 89,96 ptas/km. Coste por km. Total: 131,44 ptas/km. **MERCEDES: FINANCIACION.** Entrada mínima: 617.500 ptas. Plazos: 48 de 158.947 ptas. Precio final aplazado: 8.246.942 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 45,04 ptas/km. Coste financiero: 101,84 ptas/km. Coste por km. Total: 146,88 ptas/km. **OPEL: FINANCIACION.** Entrada mínima: 427.200 ptas. Plazos: 48 de 109.963 ptas. Precio final aplazado: 5.705.415 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 36,03 ptas/km. Coste financiero: 70,45 ptas/km. Coste por km. Total: 106,48 ptas/km. **PEUGEOT: FINANCIACION.** Entrada mínima: 561.800 ptas. Plazos: 48 de 144.609 ptas. Precio final aplazado: 7.503.048 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 40,70 ptas/km. Coste financiero: 92,65 ptas/km. Coste por km. Total: 133,35 ptas/km. **AUDI. SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 50.006 Ptas./Año. Seguro a todo riesgo: 376.111 ptas./año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **BMW. SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 Ptas./Año. Seguro a todo riesgo: 380.771 ptas./año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **MERCEDES. SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 Ptas./Año. Seguro a todo riesgo: 428.931 ptas./año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **OPEL. SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 Ptas./Año. Seguro a todo riesgo: 323.582 ptas./año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **PEUGEOT. SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 50.006 Ptas./Año. Seguro a todo riesgo: 367.081 ptas./año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

motor permite disfrutar de más amplitud tanto a lo largo como a lo ancho. Cuatro adultos, incluso cinco, se alojan con facilidad en su interior. El Omega y el Mercedes siguen al modelo francés en este apartado, mientras que el Audi y el BMW cierran el grupo. En cuanto a maleteros, no hay duda, el Omega se lleva la palma, seguido por el Mercedes, en el cual se combina el volumen con unas formas muy regulares que lo hacen muy capaz. El Peugeot, que tiene bastante volumen, tiene muchos recovecos, lo cual dificulta en cierta medida su aprovechamiento.

CONCLUSION

Decidirse entre estas joyas del ahorro resulta muy difícil. Si la cuestión económica es importante, queda bastante claro que el Omega presenta un precio muy competitivo. Además el Omega cuenta con la brillante mecánica BMW. Lástima que los desarrollos sean un poco lar-



El resultado final de este duelo entre cinco modelos está en manos del comprador que tiene la última palabra.

gos. Tanto el Audi como el BMW se presentan como las opciones más equilibradas. Para aquellos que se dejan llevar por el placer del bajo consumo, sin duda su opción es el Audi, mientras que los conductores amantes de un cierto toque deporti-

vo en su coche, el BMW colmará sus aspiraciones.

El Mercedes, cuenta con una tecnología diferente a sus rivales que confiere a su motor una personalidad distinta. La suavidad y elasticidad son sus mejores argumentos. Sin embargo, la diferencia de precio pesa mucho, sobre todo si se tiene en cuenta el excelente nivel de equipamiento de sus rivales. El Peugeot cuenta a su favor con una gran amplitud interior, pero el precio lo deja en desventaja. A la vista de esto, está claro que los líderes de este segmento, Mercedes y BMW, tienen un serio contrincante en el Audi A6 TDi. Sin duda la aparición de este modelo acelerará la investigación que ambas marcas están desarrollando en la tecnología de la inyección directa que parece claro que será la solución del futuro en los motores diesel.

VICTOR PICCIONE  
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

**Limousine.**

El Genuino Sabor Americano.

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



**BERLINAS**  
*Diesel*

3.000 KILOMETROS CON EL AUDI A6 TDI

# GRAN RUTERO



No cabe duda que la mejor forma de comprobar las cualidades de un gran rodador es tomar las maletas y ponerse en carretera. Así pues, comprobamos los niveles del motor del A6 TDi, la presión de los neumáticos, llenamos el tanque y... a hacer kilómetros sin parar.



**N**O se trataba de batir un récord de consumo, sino de ver en condiciones reales las posibilidades del auto. Las reglas del juego eran éstas. Había que conducir ligero, pero sin llegar a provocar la afición a la fotografía de los miembros de la Benemérita. Las presiones de los neumáticos eran las que recomienda el fabricante y el cambio de marchas se usó con normalidad, sin apurar las marchas sin necesidad. Dos personas a bordo con su correspondiente equipaje y tres días por delante para comprobar si de verdad se hacen más de mil kilómetros con un solo depósito.

Así pues, salimos de Madrid por la Nacional II con destino a los Alpes franceses. Los kilómetros se van acumulando con rapidez. Aunque la velocidad crucero no es elevada, la



gran autonomía nos permite llegar hasta el paso fronterizo de La Junquera sin necesidad de parar. Según el ordenador de abordo todavía queda suficiente combustible para rodar más de 300 kilómetros. Una vez en Francia, gracias a los límites de velocidad más elevados, aligeramos el ritmo y de otra tacada, con una parada para repostar, llegamos al final de la primera etapa en Grenoble. El resultado fue una velocidad media de 124 kilómetros por hora, con un consumo medio de 6,6 litros cada cien kilómetros. Este recorrido se realizó casi íntegramente en sexta, ya que el poder de recuperación del motor permite adelantar y superar repechos sin tener que reducir de velocidad.

La segunda jornada transcurrió íntegramente por las carreteras de montaña de los Alpes, donde el Audi mostró su agilidad y buen hacer en curvas. Sorprende que en estas condiciones, la quinta e, incluso, la sexta, se pueden utilizar con bastante frecuencia. El balance de esta etapa, en la cual se alternaron continuas paradas para realizar las inevitables fotos, fue de un consumo de ocho litros cada cien kilómetros, lo cual es muy poco si se tiene en cuenta el ritmo alegre que se mantuvo a pesar de lo enrevesado del recorrido.

El último día de viaje, fue de regreso a Madrid, en él se alternaron autopistas y autopistas, con las carreteras secundarias del litoral francés y español, para finalmente, desde un poco antes de Barcelona,

**Aunque parezca difícil creer, hacer 3.000 kilómetros en tres días puede resultar un placer. Además de su bajo consumo, es destacable el excelente confort de marcha.**

**En las mismas rampas del Alpe d'Huez en las que Indurain impuso su ley en el Tour de Francia, el A6 mostró la eficacia de su motor y las excelencias de su bastidor.**

retomar la autopista y la N-II hasta Madrid. En este trayecto un fuerte viento de cara hizo subir el consumo algunas décimas de litro, según delataba el ordenador. Hay que decir que los datos que mostraba dicho instrumento resultaron ser muy fiables al cotejarlas con las cifras obtenidas al rellenar el depósito.

Realizar 3.000 kilómetros en tres días pone a prueba muchas cosas, pero lo que resulta más evidente, son los aspectos de confort. Los asientos del Audi son cómodos y permiten abordar largos viajes sin la menor fatiga. El régimen del motor se mantenía en la autopista en torno a las 2.500 revoluciones por minuto. En estas condiciones, el motor no transmite vibraciones y el



**Las carreteras de la Costa Brava y algunos tramos del Rallye Cataluña pusieron el broche a la larga prueba en la cual el consumo no fue el único protagonista.**

nivel sonoro resulta muy bajo. Otro punto favorable es el climatizador automático del A6. Durante el recorrido, las condiciones externas variaban continuamente, ya que durante el día el calor apretaba razonablemente, mientras que por la noche los termómetros se desplomaban. Pues bien, durante todo el trayecto la temperatura del habitáculo se mantuvo programada en veinte grados sin que fuese necesario variarla. De lo demás se encargaba el climatizador. El frío nocturno de los Alpes también puso a prueba la facilidad de arranque del TDi. Después de una noche heladora, bastaron dos o tres segundos de precalentamiento para que el motor del A6 cobrase vida. Unos minutos de traqueteante funcionamiento, dieron paso a una suavidad sorprendente.

Las comprobaciones finales de la prueba demostraron que en los 3.000 kilómetros el motor del Audi A6 apenas había gastado aceite y la varilla se mantenía prácticamente igual que al salir, cuestión de gran importancia en los motores turbodiesel.

La velocidad media de todo el recorrido fue de 99 kilómetros por hora, con un consumo medio de 7,0 litros a los cien kilómetros. Esto supone una autonomía de más de 1.100 kilómetros en unas condiciones totalmente homologables a las de cualquier conductor.

VICTOR PICCIONE  
FOTOS JOSÉ ROBLEDO

**LA PRUEBA EN NUMEROS**

**KILOMETROS TOTALES:** 2.896. **LITROS TOTALES:** 202,7. **VELOCIDAD MEDIA TOTAL:** 99 km/h. **HORAS DE CONDUCCION:** 29 horas y 15 minutos. **GASTO DE COMBUSTIBLE:** 16.420 pesetas. **COSTE POR KILOMETRO DE USO DURANTE LA PRUEBA:** 5,67 pesetas. (Esta cifra está calculada con el precio del gasóleo en España, ya que en Francia el litro de este combustible ronda las 105 pesetas el litro en función de las zonas).





RENAULT LAGUNA 2.2D 12V RXE

# Un Diesel que habla

El coche que habla, el Renault Laguna, se presenta con un motor muy económico, un diesel con 85 caballos y tres válvulas por cilindro.

RENAULT LAGUNA 2.2D	
VIRTUDES	DEFECTOS
Presentación atractiva	Rendimiento del motor
Confort de marcha	Precio elevado
Buen comportamiento	Altura de las plazas traseras
PRECIO: 3.385.000 PTAS.	

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

A lo largo de su presentación, llegan ahora las versiones diesel del Renault Laguna. En realidad se trata de una versión única con tres niveles de acabado: RN (2.780.000 pesetas), RT (3.005.000 pesetas) y RXE (3.385.000 pesetas) que es la probada por esta revista. Para ♦♦♦







La versión RXE del Laguna Diesel viene equipada con un sintetizador de voz. Una voz femenina avisa cuando se produce cualquier tipo de irregularidad en el coche.



más adelante se espera que aparezca una versión turboalimentada.

El Laguna Diesel incorpora un nuevo motor de casi 2,2 litros de cilindrada, que presenta la peculiaridad de incorporar una culata de tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape. Recurrir a una culata de más de dos válvulas por cilindro implica incrementar la potencia del motor, puesto que se favorece el llenado de aire en los cilindros. Pero también implica una disminución de la temperatura en el bloque motor de unos 20 grados, con lo cual aumenta la fiabilidad, o sea, la vida del motor. Todo esto sobre el papel, en carretera, es un motor que se muestra perezoso por debajo de las 3.000 vueltas. Le cuesta recuperarse y obliga a cambiar con frecuencia si se quiere que ande con algo más de alegría.

Puede llanear por encima de los 170 kilómetros por hora, pero le cuesta tirar, en cuesta, de los 1.335 kilos que pesa el Laguna, cuatro pasajeros y sus respectivas maletas. El motor del Laguna Diesel se queda escaso de potencia. Los que quieran algo más de brío tendrán que esperar a que aparezca la versión turboalimentada. Con todo, es un motor silencioso y equilibrado, cuando alcanza su temperatura de funcionamiento y sobre todo es muy económico.

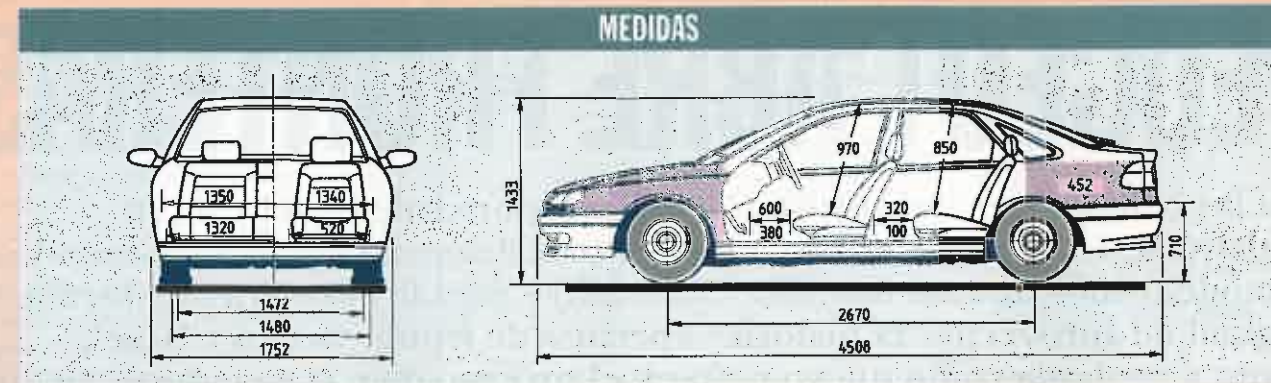
Por lo demás, el Laguna Diesel es tan cómodo como en las versiones de gasolina. Su estupendo chasis, que comparte geometría de suspensiones y tren delantero con el modelo grande de Renault, el Safrane, hace alarde de una estabilidad muy buena.

La versión RXE del Renault Laguna Diesel es la que ofrece mayor equipamiento. Al ordenador de a bordo, cortinillas traseras, climatizador automático, chivato programable de exceso de velocidad, elevallas eléctricas o un mecanismo que impide el arranque, se suma el original sintetizador de voz. Una voz femenina informa sobre cualquier irregularidad que se produce en funcionamiento del coche.

Respecto a sus rivales el Laguna Diesel resulta algo más caro y en algunos casos menos equipado. ●

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



**FICHA TECNICA**

**MOTOR**

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Tres válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.168 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87 mm. Carrera: 92 mm. Compresión: 23 a 1. Potencia máxima: 85 CV (62,5 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.250 rpm. Alimentación: Bomba de inyección diesel. Combustible: Gasóleo.

**TRANSMISION**

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco accionado por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,6 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10,8 metros.

**FRENOS**

Delanteros: Discos de 262 mm. de Ø. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: En opción.

**SUSPENSION**

Delantera: Independiente de tipo Mac Pherson con brazo inferior de efecto anti-percusión y barra estabilizadora. Trasera: Ruedas independientes con brazos guiados y barra estabilizadora. Tren trasero autodireccional.

**RUEDAS**

Neumáticos: 185/65 R 14 H. Llantas de chapa de 6J X14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.335 kilos. Depósito de combustible: 66 litros.

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	175
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	20,8
1.000 m salida parada	38,1
De 0 a 100 km/h	18,1
Recorriendo (metros)	320
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,7
recorriendo (metros)	438
De 80 a 120 km/h en 5ª	20,1
recorriendo (metros)	561

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31,1 km/h de promedio	8,2
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción rápida	10,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	7,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	880

**FRENOS**

A 60 Km/h: 15,5 m. A 100 Km/h: 48,6 m. A 120 Km/h: 67,2 m.

**SONORIDAD**

Al ralentí: 56,1 dB. A 60 Km/h: 62,4 dB. A 90 Km/h: 63,5 dB. A 120 Km/h: 69,8 dB. A 140K m/h: 72,0 dB. A Tope: 75,9 dB.

**EQUIPAMIENTO**

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de a bordo	●		
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas	●		
Elevallas eléctricas del.	●		
Elevallas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia		●	
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apert. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado		●	
Climatizador automático	●		
Salida de aire plazas post.		●	
Techo solar		●	
Llantas de aleación		●	
Lavafaros		●	
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla	●		
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante		●	
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		

**OPCIONES:**

ABS: 182.000 ptas. Asiento niños: 50.000 ptas. Llantas aluminio: 87.000 ptas. Retrovisores y elevallas tras. eléct.: 63.000 ptas. Techo solar eléctrico: 143.000 ptas.

**COMPRADOR**

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

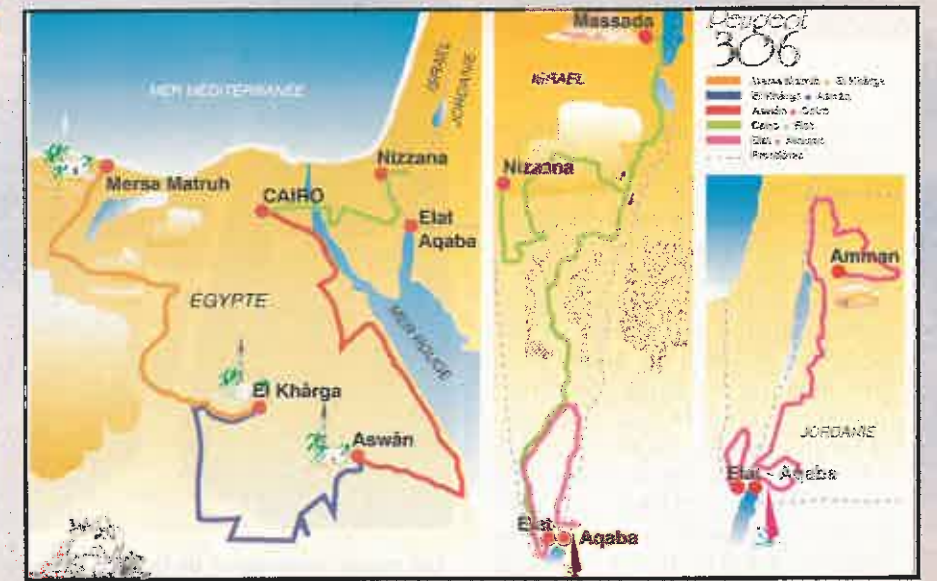


RAILYE PARA LA PAZ

# PEUGEOT ABRE FRONTERAS

Con las bendiciones del Ministerio de Transportes de Israel y de su Ministro M. Israël Keissar, la marca francesa Peugeot organizaba –usando su modelo 306– un raid llamado «Gran rallye para la Paz». Era una forma original de aprovechar la histórica apertura de fronteras entre Israel, Egipto y Jordania como nuevo paso en el proceso de paz en Oriente Medio.

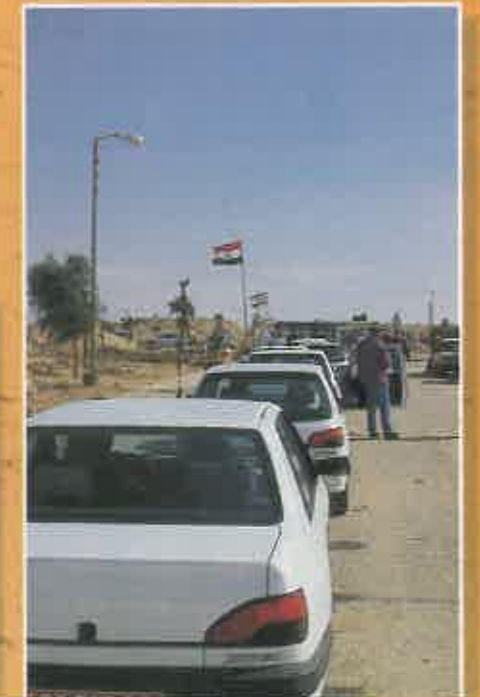
**D**URANTE 17 días, y con el objetivo de demostrar la dureza y fiabilidad de los modelos de la gama media de la marca en las peores condiciones, 30 berlinas 306 han recorrido 6.800 kilómetros (2.100 de pistas de arena y barro y 4.700 de asfalto) entre la frontera egipcio-libanesa y Amman, en Jordania, pasando por Egipto e Israel hasta Elat. El recorrido se dividió en cinco etapas que fueron realizadas por 150 equipos que se relevaron cada tres días. Motor 16 realizó una de las más complicadas entre El Cairo y Elat en Israel. Sobre el ma- ♦♦♦



Los camiones y todoterreno de asistencia tuvieron mucho trabajo durante todo este raid, que despertó expectación por donde pasó.



La excusa para este raid fue la apertura de la frontera entre Israel Jordania y Egipto, que atravesaron los 30 coches participantes.





pa, la etapa prometía. El Cairo, el Canal de Suez atravesado bajo tierra, Nizzana, en la frontera con Israel y testigo en la edad de bronce del paso de las caravanas procedentes del delta del Nilo en dirección al valle de Eufrates, Massada y sus muros repletos de historia, el Mar Muerto o el Golfo de Aqaba en el Mar Rojo con los fondos de coral y la reserva marina más impresionante del mundo. Sobre el terreno, el frío y la lluvia deslució esta etapa intermedia, convirtiendo una practicable e inofensiva pista de 150 kilómetros de tierra de una de las jornadas, en un infierno para la caravana de la paz.

Los 306 utilizados para el raid en versiones de 3 y 5 puertas y Sedan, dotados todos ellos del motor de dos litros y 123 caballos de potencia, recibían algunas modificaciones para este raid casi ajustándose a las especificaciones para países cuya red viaria presenta las dificultades inherentes a su situación geográfica. Por ello, todos los coches carecían



Las malas condiciones de lluvia y barro hicieron muy difíciles algunos tramos.



de catalizador, disponían de neumáticos de mayor perfil, un disco de embrague cerámico para aguantar los esfuerzos inusuales en conducción sobre arena, barro, etcétera, suspensiones modificadas con una altura al suelo 20 milímetros más alta, y el motor y el depósito de combustible protegidos por sendas placas de carbono/kevlar. Pensar que en el desierto no llueve y que la temperatura permite ropa veraniega todo el año es como pensar que todos los españoles son toreros y todas las españolas bailan sevillanas. En el desierto del Negev cayó agua a manta, se embarraron las pistas, se formaron ríos imprevistos que hubo que cruzar e hizo aire y frío, un frío que calaba en los huesos tanto de día como en unas noches iluminadas por un cielo estrellado difícil de olvidar.

Superar 150 kilómetros de pista arcillosa (con sus rampas y sus bajadas) empapada en agua en un 306 prácticamente de serie es tan difícil como intentar subir un puerto de

montaña después de una nevada, con helada incluida, sin cadenas. Algunos llegamos ya caída la noche hasta donde nos detuvo la organización por culpa de un río recién nacido y de dudosa profundidad. Sin embargo, los obstáculos y el retraso de 20 de los 30 coches que componían la caravana obligó a la organización a replantearse la etapa al día siguiente. Los todoterreno de asistencia y el camión Mercedes utilizado en el Rallye Faraones y en el París-Dakar consiguieron sacar del apuro a los más rezagados. Los coches aguantaron la paliza, sin embargo los mecánicos se tuvieron que emplear a fondo durante toda la noche siguiente quitando unos 50 kilos de barro por coche almacenados en ruedas, pasos de rueda, vano motor, y paragolpes.

Antes de esa fatídica noche habíamos salido de El Cairo por el periférico, sorteando algunos vehículos en dirección contraria dentro de un caos absoluto en una ciudad de 15 millones de habitantes. Con más



Hasta 50 kilos de barro almacenó cada coche en ruedas, motor y paragolpes.

cuarteles que escuelas, una edad media del parque móvil de siglos y una infraestructura y educación viaria inexistente, la circulación por Egipto requiere un curso especial de conducción. El túnel que pasa por debajo del Canal de Suez estaba en obras. «Prohibido hacer fotos y filmar en vídeo», las órdenes son estrictas. Más tarde comprobamos que la importante obra que prohíben inmortalizar es el alicatado hasta el techo de todas las paredes con azulejos blancos.

Atravesar el escenario de la Guerra de los Seis Días no deja de ser interesante, aunque el paisaje recuerda más a los Monegros de Zaragoza que a otra cosa. La zona es un desguace de material de guerra disseminado por todas partes.

En la frontera con Israel de Nizzana perdemos una hora. Bajo la atenta mirada de algunos soldados armados hasta los dientes, tres personas comprueban hasta la saciedad el número de chasis de todos los vehículos. Sin embargo merece la pena; el contraste entre Egipto e Israel es impresionante. Carreteras, construcciones, poblaciones, vehículos, hoteles... Entramos en un país rico y moderno que no se ha quedado anclado en el tiempo.

Nuestro periplo acaba en el Golfo de Aqaba en el Mar Rojo, zona de gran interés turístico y con grandes hoteles al borde del mar. Detrás quedan kilómetros de aventura y nombres que traen a la memoria páginas clave en la historia del mundo: Jerusalem, Nazareth, Moises, Ramses II, Lawrence de Arabia, Petra... el Peugeot 306 y este raid para la paz han rellenado una nueva página en la historia, a pesar del agua y el barro.

ANDRES MAS



ADRIAN CAMPOS Y ALFA 155, GANADORES DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SUPERTURISMOS.

**ALFA 155 VENCE.**

TERMINO EL CAMPEONATO. Y EN LA CLASIFICACION FINAL, ADRIAN CAMPOS HA QUEDADO VENCEDOR Y LUIS VILLAMIL, TERCERO. LOS DOS, PILOTANDO SUS ALFA 155.

ALFA 155, UN AUTOMOVIL QUE PONE SU TECNOLOGIA, SU SEGURIDAD Y TODA SU POTENCIA AL SERVICIO DE SUS CONDUCTORES, TANTO EN EL CIRCUITO COMO EN LA CARRETERA.

1º ADRIAN CAMPOS ALFA 155 T.S. 2º ALAIN FERTE BMW 318i 3º LUIS VILLAMIL ALFA 155

Campos y Villamil





# DIABLILO

LAMBORGHINI P 140

Es un proyecto que se inició en 1987, pero que no pudo ver la luz por la situación de la marca. Con los nuevos propietarios el P 140 será una realidad dentro de unos meses.



LAMBORGHINI empieza a resurgir de sus cenizas. Tras haber pasado por las manos de muchos propietarios, el pequeño fabricante de Módena parece que está ahora en el mejor camino, después de la compra por una nueva compañía indonesia que ha dado luz verde para que el proyecto P 140 se haga realidad; un proyecto que empezó hace casi ocho años y parecía estar desechado. El anterior comprador de Lamborghini, Chrysler, no demostró demasiado interés puesto que se preocupaba más por la Fórmula 1.

El motor del coche es un V10, derivado de los utilizados en F1, con cuatro válvulas por cilindro y cuatro litros de cilindrada. Acoplado a una caja de cambios de seis velocidades desarrolla una potencia máxima de 372 caballos a 7.000 revoluciones por minuto y un par motor de casi 40 metros/kilo a **4000**.





5.500 vueltas. Este motor llevará un complejo sistema electrónico, para el control de la inyección y el encendido entre otras cosas, y que además permitirá una fácil conducción en tráfico urbano. Con tales cifras, que se duplicarían sin ninguna pega en una versión de competición, el P 140 debería romper fácilmente la barrera de los 300 kilómetros por hora y acelerar de cero a cien en menos de cinco segundos, a pesar de su futura transmisión a las cuatro ruedas que de momento es únicamente a las ruedas posteriores. Otros órganos mecánicos son dirección asistida y frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas.

Respecto a la carrocería, se van a utilizar para su construcción elementos muy ligeros, pero a la vez muy resistentes, de aluminio, similares a los empleados para crear el Audi A8; también se emplean componentes de plásti-



A pesar de sus dimensiones más reducidas respecto a las del Diablo, el interior del futuro Lamborghini ofrece un mayor espacio en las plazas delanteras, sobre todo en altura.







El motor previsto es un V10 de cuatro litros de cilindrada, derivado de la Fórmula 1, pero con una potencia de algo más de 370 caballos debido a que su utilización va a ser más mucho más «racional».



co. El director técnico del departamento de desarrollo de Lamborghini, Luigi Marmiroli, no duda en afirmar que la rigidez torsional de la carrocería del P140, incluso en la versión Targa es mejor que la del Diablo y eso que el peso del coche no llega a los 1.300 kilos.

Con 4,27 metros de longitud, el P 140 es casi 20 centímetros más corto, y también unos cuantos centímetros más estrecho y bajo que el Diablo. El primer prototipo, diseñado por Marcello Gandini, fue pintado en naranja, color que parece se mantendrá en la versión definitiva. Lógicamente, el diseño original de 1987 será mucho más moderno cuando comience la producción del coche. De momento, el modelo que aparece en las fotos carece de escape por lo que es imposible un primer contacto con el vehículo por carretera abierto por el espectacular ruido, aunque Marmiroli nos promete una pequeña prueba den-

tro de unos meses. Entonces quizá nos dirá el nombre definitivo del pequeño Lamborghini: ¿será Diablillo?

HANS-JURGEN TUCHERER

#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Refrigerado por agua de 10 cilindros en V a 90°. Cilindrada: 3.961 c.c. Diámetro: 69 mm. Carrera: 85,5 mm. Potencia máxima: 372 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 39,8 mKg. a 5.500 rpm. Relación de compresión: 10,5 a 1. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis velocidades. **DIRECCION:** cremallera asistida. **FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. **SUSPENSION:** Independiente. **RUEDAS:** Neumáticos: 215/45 ZR 17 delante y 275/40 ZR 17 detrás. Llantas de aleación de 7x15 y 10x17 pulgadas. **PE-SO:** Peso en orden de marcha: 1.285 kilos.





**Volkswagen premia a Monroe**

LA empresa Monroe Europe ha recibido un premio especial del Grupo Volkswagen por el servicio excepcional ofrecido en el suministro de amortiguadores en primer equipo. Dicho premio «Value to the Customer Award 1993» ha sido concedido por méritos excepcionales en términos de calidad, servicio y precio. Monroe suministra en primer equipo amortiguadores para los modelos Golf, Passat y Polo, así como componentes de la suspensión para los modelos de Seat Ibiza y Córdoba. Antes de finales de año, el Audi 80 será igualmente equipado con amortiguadores Monroe.



**Novedades Feber**

LA marca de juguetes Feber ha ampliado la línea de vehículos eléctricos para niños, consolidando su posición de líder en este segmento en Europa. El volumen de fabricación durante 1994 va a superar las 300.000 unidades, de las que el 90 por ciento están siendo exportadas a más de 50 países. En la colección, que cuenta con una gama de 30 productos, destacan la motocontrol, la custom policia, el quad bay watch, el blade chaser y el camión Mercedes Obras Públicas.



**Conferencia de seguridad vial en ADA**

BAJO el título «La Seguridad del Automóvil-Evolución histórica, situación actual y expectativas futuras», pronunció una conferencia en la Cátedra ADA de Seguridad Vial el ingeniero Industrial y director técnico de ANFAC, Carlos Mataix Kubusch. Lo atractivo del tema y el brillante «curriculum vitae» del conferenciante reunieron en el salón de Actos de ADA un numerosísimo público compuesto, en su mayor parte, por periodistas especializados de la prensa del motor y ejecutivos de seguros. Mataix mantuvo al final un amplio coloquio, siendo largamente aplaudido.



**Semana del Cognac**

EL Bureau Nacional Interprofesional del Cognac reunió en Madrid, del 2 al 4 de noviembre, a un gran número de profesionales del mundo de la restauración, entre los que se encontraban destacados someliers, gastrónomos y maîtres de los principales restaurantes y hoteles de Madrid. También contó con personalidades de la sociedad madrileña como André Gadaud -embajador de Francia-, la princesa Beatriz de Orleans, el diseñador Juanjo Rocafort, Lucía Hemmer -presidenta de la Asociación de Mujeres Empresarias-, el escultor Santiago de Santiago...

**«Premios a la Excelencia» de la revista Dinero**

EN conmemoración de su XV Aniversario, la revista Dinero entregó a finales de noviembre sus «Premios a la Excelencia» a 18 destacadas personalidades del ámbito político, económico y empresarial. Al acto, que se celebró en el Casino de Madrid, acudieron la mayor parte de los galardonados y cerca de un millar de representantes de los sectores empresariales y profesionales. José María Amusátegui, José María Aznar, Miguel Boyer, José María Cuevas, Cándido Velazquez, Jesús de Polanco y Feliciano Fuster, entre otros, participaron en el acto.



**Benetton, relojes y despertadores**

SE ha creado un nuevo grupo empresarial denominado Benetton Time S.A., con sede en Luxemburgo, fruto de una joint venture entre la firma americana Timex Corporation y Junghans Uhren GmbH de Alemania, aportando un 24 por ciento cada una. El Grupo Benetton, como accionista mayoritario, completa la compañía con un 52 por ciento del capital. La nueva línea de relojes y despertadores ha sido diseñada para Benetton por Giorgio Galli y la distribuyen Junghans y Timex.



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

El punto verde 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	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
<b>ALFA ROMEO</b>															
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	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	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	130	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	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	148	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	7.290.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Súper	4.601.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

<b>ARO</b>															
Aro 10 Techno Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techno Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	21,4	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								

<b>ASIA MOTORS</b>															
Rocsta 2.2 0X T. Iena	2.029.100	2.184	72	138			380,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 0X T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			380,5	167.800	Serie			106.800		50.850	

<b>AUDI</b>															
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 Comp.	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	11,8	450,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	274.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	5.468.000	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	160.000	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	160.000	Serie
A8 2.5 TDI	4.950.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 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
A8 2.6 V6 Quattro Avant	6.907.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 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	160.000	Serie
A8 2.5 TDI Avant	5.392.000	2.461	115	190	11,4	6,7	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
Coupe 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 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
Coupe 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
Coupe 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
Coupe 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
Coupe S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8									





MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8i 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 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
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 GTS	1340	1140	1030	920	780
R21 TME	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	1080	960	820
R21 Turbo D	1596	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	—	1950	1670	1510	1340
R25 V6i	—	2310	1970	1770	1580
R25 V6i Baocara	—	2780	2360	2120	1900
R25 V6 Turbo	—	2690	2460	2220	1970
R25 V6 Turbo Baocara	—	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	—	1960	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RV 2.1	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.2i	2560	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.2i	2750	2330	2110	—	—
Espace RVE V6	3130	2650	2410	—	—
Espace RV 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

**ROVER**

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	880	730	660	—	—
114 S/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1090	990	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/FE	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	660	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTi	1400	1180	1060	—	—
420 GTi	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 EFI	—	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	1080	960
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	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1360
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2600	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3600	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1080	960
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	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1360
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2600	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3600	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1080	960
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	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1360
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2600	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3600	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

**SAAB**

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1080	960
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	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1360
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2600	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3600	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

**SEAT**

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sp. y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL, GL y GLX	460	390	330	280	250
Izoza Disc Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Izoza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Izoza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Izoza Disc. Spc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Izoza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Izoza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Izoza SH 1.5 3p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490
Izoza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Izoza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Izoza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Izoza SH 1.5 5p	790	710	590	540	490





# COMPRAR Y VENDER



## Valderribas Motor S.A.

**TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS**



**VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS**

\*FINANCIACION VW CREDIT

\*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**VALDERRIBAS 75 28007 MADRID**

**TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06**

### ¡BENEFICIESE!

Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etcétera. 2.800

pesetas. IMPORT AUTOMOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

¡MULTAS! Posible cancelación. Toda España. Consúlte-



SEAB 9000 2.3 16 V  
FULL EQUIP  
M.I.D.  
PERFECTO ESTADO  
1.400.000 PTAS.  
ALFONSO  
407 27 00 EXT 574  
319 57 34 NOCHES

nos. Multitrafic. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

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

**MITSUBISHI 3000** VR4. 305 CV, modelo 92. 8.000 kms, cuero, ABS, climatizador, airbag, CD stereo, alarma, verde metaliza- do. Impecable, úni- co propietario. Tel: (943) 47 31 54 y (908) 77 08 88.

**KARTS** Nuevos y usados, recambios, reparaciones. Tel: (93) 580 96 48.

**SINIESTRO** M-3 Motor, cambio, etcé-

tera. Buen estado, 500.000. Cambiaría también por moto o coche. Tel: 605 49 68.

**CITROËN** C-11 Li- gero, 1953. Negro, impecable. 2.100.000 ptas. Cojo moto o co- che como parte de pago. Tel: 605 49 68.

**NISSAN 200 SX**, impecable, cojo moto coche como parte de pago. Tel: 605 49 68.

**SE VENDE** Peugeot 205 Rallye, M-MT, perfecto estado, lla- mar noches. Tel: 554 69 27. Fernando.

**OPORTUNIDAD** Rover 827 Si, nuevo, garantía Rover. M- PM. 3.750.000 ptas 552 56 79. Weekend 858 64 07.



**LAS MEJORES PERSONALIZACIONES en AUTOEXCLUSIV, S.L.**  
Apdo 2072 - 41019 Sevilla  
Tel: (955) 63 98 02  
(955) 440 27 64

Distribución de recambios accesorios del motor en Lancia, Lancia, Lancia y accesorios deportivos, suspensiones, carburantes etc.

Recambios personalización series y accesorios en gran variedad para tipo de vehículos con precios especiales a la medida.

Carritos, Neumáticos y Repa- ración y gestión de vehí- culos etc.

**IMPORTADOR KOENIG CENTRAL EN MADRID**  
Tel: (91) 455 28 00

Apdo 200 28270  
Móstoles

ENVIOS A TODA ESPAÑA

**ENVIÉNS** este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a má- quina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También pue- de anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al te- léfono: (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el impor- te mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S.A. Una vez efec- tuado el cobro de sus talones se pro- cederá a la publicación del anuncio.

## ¡ANUNCIARSE HOY!

**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
Hermanos García Noblejas, 41  
Madrid-28037

**CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR- ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN- CIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.**


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



## Motor 16

# COMPRAR Y VENDER



## BMW EXCLUSIVOS

**A MATRICULAR - ENTREGA INMEDIATA**

**318i CABRIO, 325i CABRIO, M-3, 740i V8 (NUEVO MODELO)**

**525 iX TOURING, 840iA**

**INFORMESE: (93) 457 65 06 Sr. RISCO**



**HONDA CBR 600**  
M-NH 18 000 KMS  
PERFECTO ESTADO  
720 000 PTAS.  
ALFONSO  
407 27 00 EXT 574  
319 57 34 NOCHES

### ROBRIAUTO MERCEDES BENZ

**BMW 318i 4 puertas**, última serie, año 92.  
**BMW M3 Full equipo.**  
**Volkswagen Corrado VR6**, full equipo, año 92.  
**Mercedes Benz 190 E 2.0**, año 92.  
**Mercedes Benz 300 D**, Gris plata.  
**Mercedes Benz 350 SL**, año 1972.  
**Jaguar Sovereign V-12**, año 87.  
**C/ Orense nº 30. Tel: 555 89 97-555 86 47.**

**OPEL** Omega 2.0i CD, año 1990 100.000 Kms, como nuevo, siempre en garaje, llantas, orde- nador, color blanco, alerón trasero, llamar

noches, preguntar por Juanjo. Tel: (925) 356216.

**VOLKSWAGEN** Corrado 16V año 90 126.000 Kms, Blau-

punt, alarma, teléfono Motorola, aire acondi- cionado. 1.700.000 ptas. Tel: (977) 713 253.

**CORVETTE** Urge vender, particular, full, extras, M-LY, oportu- nidad. 2.400.000 ptas. Tel: 359 49 38 horas oficina. Víctor.

**GOLF** Cabrio, Mo- mo, Recaro, Alpine. Facilidades de pago. Tel: 605 49 68

**CITROËN XM** Si, asientos piel, radio, aire, año 91, color metalizado gris. Pre- cio interesante. Tel: 868 81 51/ 868 80 26.

**CANSA** Compramos automóviles, máxi- mas tasaciones. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

**MERCEDES 300** W123 gasolina y die- sel, varios, berlina y familiar. Desde 700.000. Tel: 725 86

**ALFA 155 Q-4**

M-OF  
GERENCIA  
3.200.000 PTAS.  
TEL: 690 60 21

21-22. Azcona 62.

**CITROËN AX 1.4** 5P. Excelente estado, pocos kms, garanti- zado, buen precio. Tel: (91) 726 17 17.

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

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



## 15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 15.600 ptas.  
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi S. A.  Giro Postal nº \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi S. A.  
D. \_\_\_\_\_  
Calle \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
Precio suscripción

España \_\_\_\_\_ 15.600 ptas. América, África \_\_\_\_\_ 36.296 ptas.  
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez- 30.056 ptas. Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 49.556 ptas.

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





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.

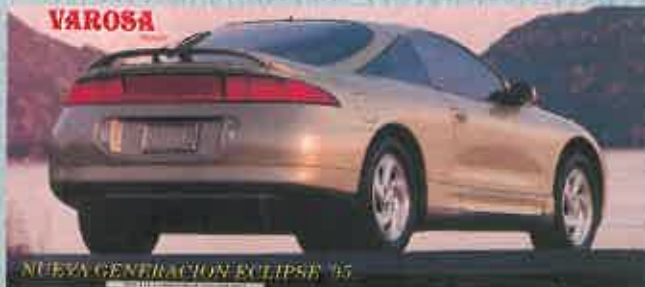
VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- 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



COVA 81



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

- ALFA ROMEO 75 2.0, AÑO 87. 590.000 PTAS.
BMW 320I AÑO 87. 890.000 PTAS.
CITROËN AX, TRD IMAGEN AÑO 93. 850.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS A/A AÑO 87 690.000 PTAS.
FORD 1.3 GHIA AÑO 87. 375.000 PTAS.
FORD SCORPIO 2.9 GHIA A/A D/A E/E 1.350.000 PTAS.
MERCEDES 300 D Año 81. 890.000 PTAS.
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.
OPEL CORSA 1.5 D, FULL. 1.100.000 PTAS.
OPEL KADETT 2.0 GSI, AÑO 89. 850.000 PTAS.
PEUGEOT 205 XL. 5 PUERTAS, AÑO 90. 580.000 PTAS.
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.
OPEL CORSA 1.2 ST AÑO 84. 250.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.2 S AÑO 88. 450.000 PTAS.
OPEL VECTRA 1.6I AÑO 90 850.000 PTAS.
PEUGEOT 505 GTDA/A, LL, E/E C/C. 350.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT, AÑO 86. 390.000 PTAS.
ROVER 2600 S, AÑO 84. 425.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.2 AÑO 88 390.000 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 MENDIZÁBAL 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.
GARCIA PROL Mercedes 300E A/A, llantas, automático, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
GARCIA PROL Fiat Uno Turbo, año 88. 450.000 ptas. Garantía un año. 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 Ford Escort XR3i Año 89. 775.000 pesetas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.
GARCIA PROL Mercedes 260 E año 88 garantía 6 meses 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
GARCIA PROL Mercedes 300 SE, full, año 90. 3.690 000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.
GARCIA PROL Opel Kadett 2.0 GSI, año 89. 850.000 ptas, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.
MARCENADO 50 Mercedes 300 D. Año 88. Tel: 416 66 34.
MARCENADO 50 Audi 80 TD, año 89. Tel: (91) 416 66 34.
MARCENADO 50 BMW Z1, cabrio, año 92. Tel: (91) 416 66 34.
MARCENADO 50 BMW TDS Año 92. (Varios). Tel: (91) 416 66 34.
MARCENADO 50 Mercedes 300 D Familiar, año 88. Tel: (91) 416 66 34.
MARCENADO 50 Mercedes CE24V. Full. Tel: 416 66 34.

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

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

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

Motor 16





COVA 81

**A. ARGUELLES**

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

**SEGURIDAD**a la hora de  
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPE 20V	90	58.000	CITROËN	ZX 1.6i 3P	94	39.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000
AUDI	80 2.8	92	85.000	CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000
AUDI	80 TD	90	47.000	FIAT	UNO 70 SXi	91	24.000	MITSUBISHI	3000 GT VR 4	91	130.000
AUDI	90	89	42.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	OPEL	OMEGA 2.3 TD	87	39.000
AUDI	100 2.2 i	90	56.000	FORD	ESCORT RS TURBO	88	22.000	OPEL	VECTRA GT	92	40.000
AUDI	100 2.3	91	67.000	FORD	ESCORT XR3i	92	38.000	PEUGEOT	205 GTI	91	26.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	FORD	FIESTA 1.4 CLX	90	18.000	RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
AUDI	100 2.8 QUATTRO	92	80.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	RENAULT	19TSE	89	22.000
BMW	325i	86	26.000	FORD	SIERRA 2.0 GHIA	91	38.000	RENAULT	SUPERCINCO	90	14.000
BMW	325i	87	62.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
BMW	520i 24V	91	71.000	HONDA	LEGEND 3.2 V 24 V	92	98.000	SEAT	TOLEDO 1.8 GLX	92	38.000
BMW	524 TD	90	75.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	525 TDS	92	110.000	MERCEDES-BENZ	190 2.3	88	43.000	TOYOTA	CELICA TURBO 4x4	92	80.000
BMW	535i	89	87.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.6	92	80.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	24.000
BMW	528 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF 660	90	38.000
BMW	735i	85	25.000	MERCEDES-BENZ	300CE 24V 5V	91	118.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL 1.6	91	33.000
BMW	850 i	90	165.000	MERCEDES-BENZ	300D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE 640	91	22.000
BMW	M5	89	98.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000	VOLVO	360	86	15.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
CITROËN	XANTIA 2.0 VSX	94	72.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	LAND ROVER	DISCOVERY TDI 3P	91	64.000

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.

**ARGÜELLES Renault** 19 TSE. Blanco. Año 89. 890.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES Volkswagen** Golf G-60. Año 90. Rojo. 1.575.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**VENECIA S.A. Renault** 21 TDX. Full equipo, verde metalizado. M-KZ. Sin entrada. Mes: 34.794 pesetas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Ford** Escort XR3i. A/A, blanco, M-JP. Sin entrada. Mes: 21.746 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** 405 SRI Gris metalizado, full equipo. M-KF. Sin entrada. Mes: 31.000 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Opel** Corsa GSI, blanco. M-JW. Sin entrada. Mes: 18.000 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Fiat** Tipo 16V, blanco, full equipo. M-KX. Sin entrada. Mes: 24.853 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Seat** Ibiza SXI. Gris metalizado. M-KS. Sin entrada. Mes: 18.640 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Citroën** AX 14 TRD Image. Blanco. M-OP. Sin entrada. Mes: 24.232 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Opel** Astra 1.6i, color rojo metalizado, full equipo M-NW, sin entrada. Mes: 38.522 pesetas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A. Volkswagen** Golf G-60. Full equipo, color blanco. M-LJ. Sin entrada. Mes: 37.280 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.** BMW 520i 24V. Full equipo. verde metalizado. M-LF, sin entrada. Mes: 54.676 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A.** Nissan Vanette Combi 5 diesel practico. Blanco. M-MX, sin entrada. Mes: 24.853 ptas. Tel: 528 57 07.

**VENECIA S.A.** Lada Niva 4x4. A/A. Blanco. M-LU, sin entrada. Mes: 18.640 ptas. Tel: 528 57 07.

**LIÑAN Alfa Romeo** 33 (1.3) Elev, cierre M-NW. Mes: 16.485 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Citroën** AX 1.4 TGS 5V. M-MM. Mes: 15.225 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Citroën** ZX 1.6i Aura. A/A, elevallunas, cierre. M-MK. Mes: 22.050 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Fiat** Uno 1.0 IE A/A, M-OL. Total:

875.000 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. Total: 985.000 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. Mes: 92.400 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Opel** Corsa 1.2 Swing, 5V, moderno. M-PP. Garantía Opel. Realmente nuevo. Mes: 21.315 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Peugeot** 205 XL 5V M-LN. Precio total: 625.000. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Peugeot** 405

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

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

**LIÑAN Renault** 25 GTX 2.0i A/A D/A, elevallunas, cierre, Año 86. Total: 585.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

**LIÑAN Renault** 19 TSE, elevallunas, cierre, M-KK. Mes: 17.325 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Renault** Clio 1.4 A/A, elevallunas, cierre, año 91. Mes: 18.375 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Renault** Safrane 2.2 Si. climatizado, Dirección asistida, elevallunas, cierre centralizado. M-OD. Mes: 51.450 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Renault** 21 TI 2.0i. Aire acondicionado. Dirección asistida. Elevallunas eléctricos, cierre centralizado. M-IX. Mes: 17.325 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Seat** Ibiza

1.4 CLX 5 Velocidades, 5 puertas. Moderno, M-PJ. Total: 1.100.000 ptas. Realmente nuevo, garantía Seat. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**LIÑAN Seat** Toledo 2.0 GLXi, ABS, Aire acondicionado, Dirección asistida, elevallunas eléctricos, cierre centralizado, M-PG, Mes: 40.425. Realmente nuevo, garantía Seat. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

**AUTOS LIÑAN**

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

**GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION**

**CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO**

**ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA**

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

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

Motor 16





# COMPRAR Y VENDER



## Canalcar

### 350 COCHES

#### 32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

SEAT Ibiza 1.2	88	425.000
CITROËN AX 1.4 TRS	88	425.000
SEAT Ibiza 1.2	89	425.000
CITROËN AX 1.1 TRE	89	425.000
FIAT UNO 70 SX	87	440.000
FORD FIESTA 11	88	445.000
PEUGEOT 106 XR	88	475.000
FORD ORION 1.6	88	475.000
FORD ORION 1.6D	88	475.000
VW PASSAT DIESEL	88	475.000
FORD FIESTA 1.6D	88	575.000
RENAULT 10ASIS	91	590.000
CITROËN AX 1.4 TRS	93	590.000
OPEL CORSA 1.2 S	91	590.000
CITROËN AX CHALLENGER	91	590.000
FIAT UNO 40	90	590.000
CITROËN AX NYORK	91	590.000
RENAULT 5 TL	91	590.000
PEUGEOT 106 GTX	90	640.000
RENAULT 5 DASH	92	640.000
SEAT Ibiza 1.5 CRONO	90	640.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	89	675.000
OPEL CORSA 1.5 D	89	675.000
CITROËN AX 1.4 TRS	90	690.000
PEUGEOT 106 PLUS	90	690.000
RENAULT 21 TXE	88	690.000
RENAULT 5 DASH	92	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL CORSA CITY SP	92	690.000
FIAT UNO 40	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	92	775.000
PEUGEOT 106 GTI	89	790.000
PEUGEOT 105 1.1 WINNER	91	790.000
RENAULT CLIO 1.1	92	790.000

FORD ESCORT 1.6 GHIA	91	825.000
FORD FIESTA 1.3	92	825.000
OPEL KADETT 1.8 1 GT	90	825.000
SEAT Ibiza 1.5	90	825.000
RENAULT CLIO 1.1 SP	92	845.000
RENAULT CLIO 1.2	92	860.000
PEUGEOT 205 XR 1.2	93	875.000
PEUGEOT 205 JUNIOR	93	875.000
FIAT UNO 70 SX IE	92	875.000
FIAT UNO TURBO IE	92	875.000
PEUGEOT 205 JUNIOR SP	93	875.000

## Canalcar

### 350 COCHES

#### FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD SIERRA 2.0i	88	950.000
CITROËN AX GT	88	950.000

## Canalcar

### 350 COCHES

#### SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

FIAT PUNTO 55	94	1.150.000
PEUGEOT 405 SRI	89	1.150.000
SUZUKI SAMURAI LONG BODY	92	1.150.000
FORD FIESTA 16V	93	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 EFI	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 CLX	92	1.175.000
OPEL ASTRA 1.7 D VAN	93	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7S SP	92	1.175.000
PEUGEOT 106 XSI	93	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 S	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.8 CLX	92	1.175.000
OPEL OMEGA 2.0i	89	1.175.000

RENAULT EXPRESS 1.8D	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT SP	93	1.225.000
OPEL KADETT GSI	91	1.225.000
PEUGEOT 205 PLUS TD	93	1.280.000
PEUGEOT 309 BEST AUT.	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 RL	93	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 S	93	1.275.000
NISSAN MICRA 1.4	93	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
PEUGEOT 205 GTI	92	1.275.000
NISSAN VANETTE D COM. 5	93	1.275.000
OPEL ASTRA 1.4i 4P	94	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
RENAULT CLIO 1.9 D	94	1.275.000
RENAULT CLIO 16V	93	1.275.000
PEUGEOT 205 JUNIOR D	94	1.290.000
NISSAN VANETTE C. 5D	93	1.295.000
CITROËN ZX 1.4 AURA	93	1.325.000
RENAULT 21 GTD SP	93	1.325.000
PEUGEOT 106XT	93	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.9D	93	1.350.000
RENAULT 19 TXI	93	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6i 4P	93	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 116 V	93	1.375.000
PEUGEOT 106 XT 1.4	93	1.375.000
CITROËN ZX 1.6 AVANTAGE	93	1.425.000
RENAULT 19 1.4 CHA RN	93	1.475.000

## Canalcar

### 350 COCHES

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

FORD TRANSIT	93	1.975.000
PEUGEOT 405 GRDT 1.7	93	1.975.000
VW GOLF CABRIO	93	1.975.000
LANCIA DELTA 2.0 IE	94	1.975.000
PEUGEOT 405 1.7 SROT FAMIL	92	1.975.000
OPEL VECTRA 2.0i MERIT	94	2.075.000
FORD MONDEO 1.8 CLX	93	2.100.000

# Canalcar

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

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

Pº STA MARIA DE LA CABEZA, 57  
TELS :474 90 16 - 474 9019  
EMBAJADORES

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

## Canalcar

### 350 COCHES

#### CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

FIAT UNO 70 SX IE	92	790.000
FORD FIESTA 1.1	92	790.000
VOLKSWAGEN GOLF 1.6	89	790.000
SEAT Ibiza 1.3 CLX	92	825.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	91	825.000

FIAT UNO 1.4i	93	925.000
FIAT TIPO TD	90	925.000
SEAT Ibiza 1.5 GLX	94	925.000
RENAULT CLIO 1.2	93	945.000
OPEL KADETT 1.8 1 GT	93	945.000
RENAULT CLIO 1.2 SP	93	945.000
CITROËN AX GTI	93	950.000
PEUGEOT 309 AUTOMATICO	91	950.000
FORD ESCORT 1.3	92	950.000
RENAULT EXPRESS 1.2	93	950.000
FIAT UNO TURBO IE	93	975.000
RENAULT 21 GTS	91	975.000
VW GOLF CL 75 CV	88	975.000
FORD FIESTA 1.8 D	91	975.000
FORD FIESTA 1.6S	91	975.000
FORD COURIER 1.3	93	980.000
FORD FIESTA 1.4 S	93	980.000
CITROËN C15 RE	93	995.000
CITROËN C15 D MIXTA	92	1.050.000
SEAT Ibiza 1.5 SXi	93	1.050.000
CITROËN ZX 1.4 REFLEX	92	1.050.000
FORD ESCORT 1.6	92	1.050.000
NISSAN VANETTE	92	1.050.000
PEUGEOT 205 GTI	90	1.075.000
RENAULT 19 GTD	92	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0i CL	88	1.100.000
RENAULT TWINGO ASA	94	1.100.000
VW GOLF GTI 16V	89	1.150.000

## Canalcar

### 350 COCHES

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

NISSAN VANETTE D COM. 5	92	1.195.000
OPEL ASTRA 1.4i 3P	92	1.225.000
RENAULT EXPRESS 1.8 D	93	1.225.000
CITROËN C15 RD	93	1.225.000
RENAULT 21 GTS	92	1.225.000

## Canalcar

### 350 COCHES

#### LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

RENAULT 21 GTX 5P	93	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	93	1.475.000
LANCIA DEDRA 1.8 IE	93	1.475.000
PEUGEOT 405 AUTOM.	92	1.475.000
LANCIA DEDRA 2.0 IE	92	1.575.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	93	1.575.000
OPEL KADETT GSI 2.0	92	1.575.000
SUZUKI VITARA	92	1.575.000

# Motor 16

# SPIKES-SPIDER

### La solución ideal para cualquier problema

#### 1 SPIKES-SPIDER Quick:

Rápido montaje, rápido desmontaje: en 30 segundos. La más rápida de las SPIKES-SPIDER



Ahora el sistema hasta un 25% más económico

- Centro universal, para todo tipo de automóviles.
  - Hasta un 25% más barato.
  - Tres posibilidades Spikes-Spider según sus necesidades:
- 1 Spikes-Spider QUICK.** La clásica. Cómoda por excelencia. Montaje en 30 segundos.
  - 2 Spikes-Spider SPORT Standard.** La máxima tracción, ahora asequible a todos los bolsillos.
  - 3 Spikes-Spider SPORT Long Life.** Para conductores exigentes, profesionales y vehículos de altas prestaciones.



Importado por: **Tripoint**  
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona  
Tel (93) 237 83 24 Fax (93) 237 93 07

## LAS 3 FUERTES

**BMW 318i**, 1991, como nuevo. 2.300.000 ptas. **Mercedes 300 E 24** válvulas, año 90 3.600.000 ptas. **BMW 325i** cabrio, año 88. 2.400.000 ptas. **BMW 325i**, año 92, 3.200.000 ptas. **BMW 520i** 24V, año 90, 2.500.000 ptas. **BMW 525 TDS**, año 93, 3.600.000 ptas. **BMW 525 TDS**, año 92, full-equipe, 24V, 3.600.000 ptas. **Mercedes 300E**, año 90, 3.100.000 ptas. **Mercedes 300D**, año 92, 34.000 Kms, 4.400.000 ptas. **Mercedes 300 coupé**, año 88, 3.100.000 ptas. **BMW 325i**, año 88, 1.650.000 ptas.

**Mercedes 400 SEL**, año 92, 6.800.000 ptas. **Mercedes 300 turbo** diesel, full equipe, año 83. 1.450.000 ptas. **Audi 80 2.0i**, año 93, como nuevo, 2.475.000 ptas. **Mitsubishi 2.500 TD**, año 88, 1.900.000 ptas. **Mitsubishi 2.500 TD**, año 90, turbo intercooler. **Isuzu** año 88, corto, como nuevo, gasolina 1.400.000 ptas. **Golf cabrio** impecable, 625.000 ptas. **BMW 750i**, como nuevo, full-equipe, 4.900.000 ptas. **Ford Probe**, año 92. 2.400.000 ptas. **Teléfono:** (925) 82 20 48. **Móvil:** (908) 91 16 90.

**FIRSTCLASS**

**AVISADOR de APARCAMIENTO Park Boy II**  
Sistema por ultrasonidos, con dos minisensores que indica automáticamente la distancia. Disponible para todos los automóviles del mercado, P.V.P. 64.500 Ptas.

**in.pro.**

Catálogo de 44 pag. a todo color contra el envío de este cupón.

Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona  
Tel (93) 237 83 24 Fax (93) 237 93 07

# Motor 16



**Una Transit revoltosa**

SOY propietario de un Ford Transit 80 que estrene hace algo más de dos años. Cuando tenía 7.000 kilómetros le salió un fuerte temblor a medio embrague. Me puse en contacto con el servicio oficial y me dijeron que solía pasarles esto así que como estaba en garantía me cambiaron todos los componentes del embrague, con lo cual se subsanó la avería. A los 16.000 kilómetros volvió a salir el mismo temblor a medio embrague. Como seguía en garantía me cambiaron el disco solamente y quedó bien (de momento).

A los 25.000 de nuevo surgió la misma avería, pero la garantía ya se había acabado. En esos días Ford Atención al Cliente,

**EN primer lugar deseo felicitarles por su revista, que sigo habitualmente, gracias a la cual mi pasión por el mundo del motor ha ido creciendo semana a semana.**

**Les escribo esta carta porque quiero informar sobre los rallyes que se celebran en la Comunidad de Madrid, los cuales estoy interesado en seguir. Me gustaría saber las fechas y recorridos de dichas carreras. Si no me pueden facilitar dicha información me gustaría que me digieran donde me podría dirigir para conseguir dicha información.**

**José M. GARCIA VALDIVIA  
MADRID**

**MAS RALLYES EN MADRID**



**R.- Se está viendo la posibilidad de celebrar un rallye en la Comunidad de Madrid en diciembre para rescatar una competición puntuable para el Campeonato de España. Y poco más. Lamentablemente en**

**Madrid cada vez son menos los acontecimientos de esta índole. Para más información llamar a la Federación Madrileña de Automovilismo, teléfonos 442 24 99 o 442 23 87.**

**Clases de diseño**

ME dirijo a ustedes para solicitar una ayuda de su parte y así despejar una duda sobre un sueño que tal vez no sea, posteriormente como lo muestro.

Hace tiempo que llevo diseñando ideas como las que os envío en esta carta. Considerando esta labor, me gustaría que alguien me diera su opinión, y si fuera posible, una dirección o teléfono de los posibles lugares donde se impartan clases sobre el tema; quiero aprender a toda costa.

**José HERRADON SANCHEZ  
MADRID**

**R.-** Muchos jóvenes artistas españoles, con grandes ideas y muchas ganas de hacerlas públicas, se encuentran en la misma situación que está usted. En España, salvo Francisco Podadera, no hay muchos que se hayan tomado el tema en serio. Fuera de nuestras fronteras la situación es muy diferente, siendo Italia uno de los países donde existen más escuelas.

El teléfono del estudio madrileño de Francisco Podadera es el 615 50 11. Es la persona más indicada para asesorarte para que lleves a buen fin tus sueños.



me mandó un cuestionario y les conté mi problema. A los pocos días me pedían una serie de datos, yo se lo mandé y me citaron en un concesionario de León. Allí me comunicaron que eso era normal y que como había pasado la garantía no podía hacer nada. No he vuelto a tener más noticias de ellos. ¿Qué puedo hacer?

**José GONZALEZ DOYAGUE  
LEON**

**R.-** Por lo que nos dice, el embrague de su Transit necesita ser cambiado en su totalidad. Probablemente sólo le hayan cambiado el disco cada vez que se le ha presentado la avería y lo que tienen que sustituir es el plato de presión. Sería difícil demostrar que su vehículo tiene un defecto de origen. Si nos apura, la marca ha ido bastante lejos cambiándole dos veces el disco, las hay que ni eso.

**OPINION**

**La contradicción de la velocidad**

EXISTE una cierta contradicción entre las velocidades máximas, permitidas en las vías españolas, y las capacidades mecánicas de los automóviles en nuestro país, de tal modo que los conductores correrían mucho peligro si tienen que concentrarse en cumplir estas limitaciones, abandonando a su libre albedrío otros aspectos, más vitales, de la conducción. A los coches actuales, y a la mayoría de los componentes de la pasada generación, -la del plan Renove-, les cuesta mucho mantenerse por debajo de los 120 kilómetros por hora en autovías y autopistas. Imagínese, entonces, a los GT Velocce Turbobán Ramjet, con los que nos asalta la publicidad, intentado circular a 85, por las carreteras del perclitado Plan Redla, para no superar el tope legal de los 90 kilómetros/hora. Resulta un difícil malabarismo.

Entonces: de qué sirve ajustar unos topes de velocidad, los que sean, si la flota de coches y automóviles no está preparada para cumplirlos. Por qué curiosa razón nuestra peculiar administración, que en todo se tiene que meter, no obliga a los fabricantes a acercar las características de sus vehículos a las necesidades de la ley, para lo que dispone de un sistema de inspecciones y homologaciones o, en su caso a la viceversa, intenta situar la ley lo más cerca posible de la realidad. Pongamos un ejemplo; se dispone usted a conducir con espíritu cívico y un día cualquiera circula por ciudad sin superar en ningún momento los 50 kilómetros por hora con lo que le sobrarán fácilmente dos o tres velocidades en su caja de cambios, así mismo se hará popular entre los otros conductores, quienes dedicarán cuantiosos y efusivos recuerdos a sus progenitores y demás familia. Puede ocurrir algo peor; sale a carretera y se clava a 90 kilómetros por hora, para desesperación de todo bicho viviente y especial enfado de los camiones, que le pasarán a gran velocidad, zarandeándole con su rebufo; seguro que si aparece algún representante de la autoridad, le urgirá a animar la marcha, por mor de deshacer el enorme tapón que está pergeñando. Lo de la autopista es ya una cuestión de concentración y resistencia física; usted lucha denodadamente contra la ley de la gravedad, que, inmisericorde, le impele a pisar el acelerador hasta la tabla. Pero si así lo hiciera, el auto, con toda seguridad se pondría a circular a velocidad normal, o lo que es lo mismo, por encima de lo establecido en la Ley. Por lo demás, usted debe luchar contra un atroz aburrimiento, mientras le adelantan hasta los carritos de los helados. Esta actividad desgasta mucho el organismo, y el riesgo de morir de puro sopor crece hasta el paroxismo.



**José Luis de la Viña \***

nuevo motor para poder circular con el coche? Lo más sencillo sería comprar un Clio RSi, pero los ahorros de un estudiante no dan para esas alegrías.

**JOSE MANUEL TORRES  
MADRID**

**Una obra faraónica**

TENGO un Renault Supercinco al que he decidido cambiar el motor por el 1.8 del R-Clio RSi, dimensionando todo lo necesario: ruedas, frenos, suspensión, refuerzos...

Además de los problemas técnicos propios de la sustitución, la ITV, para legalizar la obra, me exige que el cambio se realice en un taller mecánico homologado, y además debo conseguir una «autorización de uso» de Renault.

Al solicitar dicha autorización (telefónicamente), un trabajador de la empresa me negó la posibilidad de sustituir todo tipo de piezas que no llevase de origen el coche. ¿Significa eso que los coches que he visto en la calle con el motor sustituido por otro de mayor cilindrada son ilegales? ¿Cómo podría legalizar mi obra? ¿Podría recurrir a Renault Francia? Algunos carroceros como Koenig o Brabus tienen esos problemas con las marcas y éstas simplemente les impiden lucir sus logotipos en los coches. ¿Podría ser ésta una solución? Si la ITV en la revisión anual descubre el cambio ¿me obligaría a desmontar el

**R.-** Renault no le va a dar el visto bueno a ninguna «preparación» de la envergadura que usted pretende. Por su parte las ITV sólo permiten modificaciones amparadas por la marca y que no pongan en peligro la seguridad del coche. Visto esto parece difícil que usted, si llega a finalizar «su obra», circule de forma legal. Los carroceros de los que usted nos habla disponen de unos medios impresionantes comparados con los del mejor taller al que usted pueda llevar su coche. Esto les permite garantizar los resultados. Es difícil que en una ITV le descubran el nuevo motor ya que las comprobaciones se dirigen al número de bastidor. Por último nuestro consejo: no lo haga, ahorre y comprese un Clio S de segunda mano, es más barato y va estupendamente. Los problemas legales, sin duda, le van a atormentar: seguro, ITV, homologaciones...

\* Periodista



PRESENTACION BMW R 1100 R

# Acierto pleno

Año y medio después de la presentación del revolucionario motor boxer multiválvulas, a través de sus modelos R 1100 RS y R 1100 GS, BMW lanza su nueva gama de motos clásicas, en las que frente a un diseño limpio y sencillo, ofrece la más alta tecnología de la marca.



La combinación de estos elementos pudiera parecer algo complicado visto desde fuera, pero los ingenieros de la firma alemana han conseguido dar en el blanco con la creación de un modelo en el que se conjugan todas las innovaciones surgidas del propio fabricante. Para empezar, el diseño se ha realizado tratando de conseguir una motocicleta versátil y polivalente, que a la vez se diferenciara bastante del resto de modelos «naked» del mercado, pero atendiendo en todo momento a las tendencias crecientes del propio mercado hacia estos modelos. A primera vista, llama la atención lo compacta que resulta la nueva *roadster*, dando la sensación de ♦♦♦





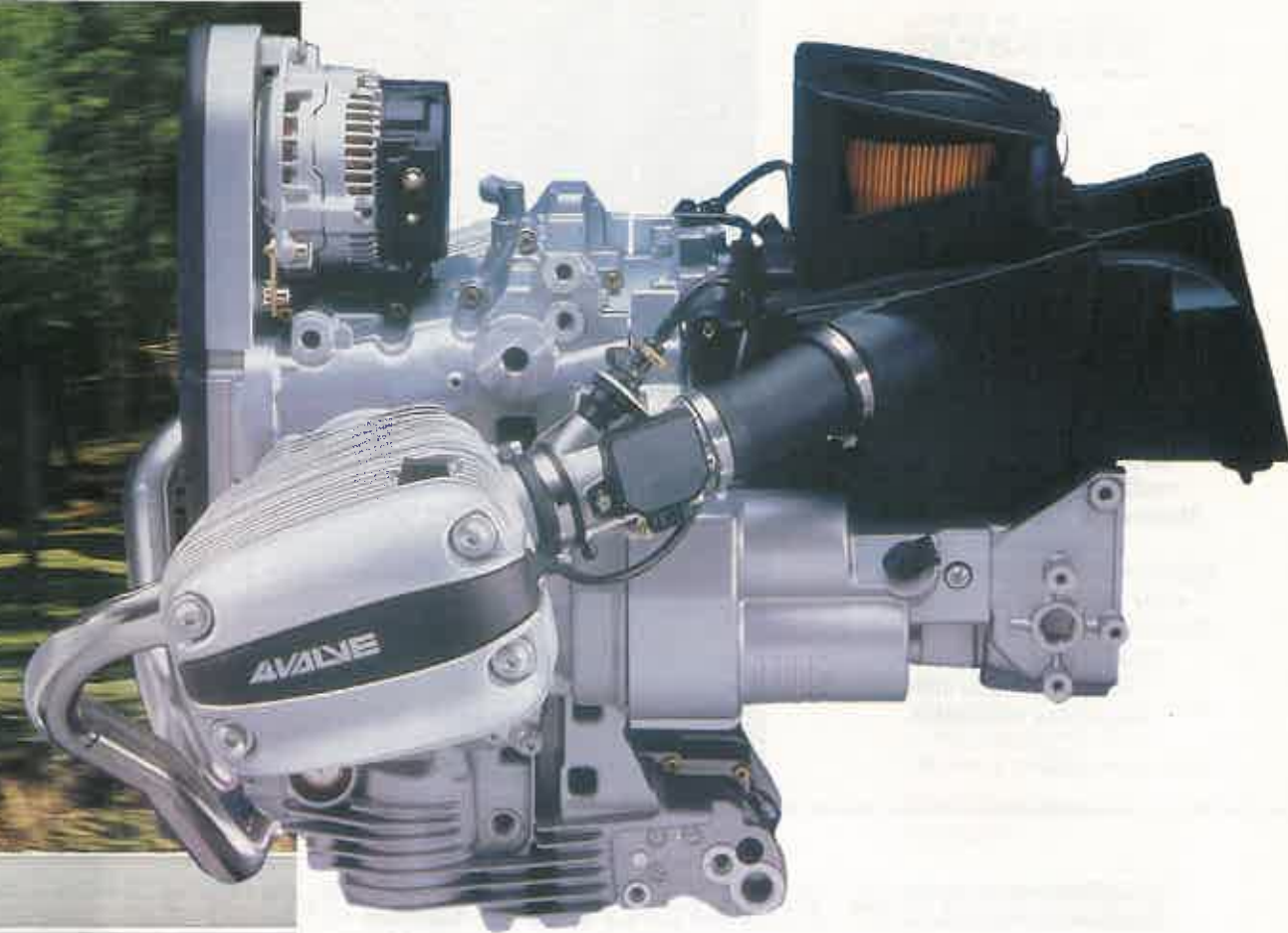


ser mucho más pequeña y ligera que su predecesora la R 100 R. En esto han influido de forma directa elementos como el estilizado diseño del nuevo depósito o la reducida altura del asiento, que en su posición más baja tan sólo se encuentra a 760 milímetros del suelo, pero que puede elevarse en otras dos alturas.

Pero dejando de lado lo referente al diseño, las principales novedades de la R 1100 R se encuentran en la gran cantidad de innovaciones tecnológicas que presenta, sobre todo teniendo en cuenta el tipo de moto de que se trata. Si bien todos los fabricantes en sus modelos «naked» tratan de ofrecer una moto lo más sencilla posible, BMW se descuelga ofreciendo todo un compendio tecnológico para una moto supuestamente «de todo uso». Así, el propulsor utilizado es el bicilíndrico boxer de cuatro válvulas por cilindro, que pa-



La nueva R 1100 R destaca por la sencillez de líneas y por la utilización de la más moderna tecnología desarrollada por la propia marca. El éxito lo tiene asegurado.



El motor de la nueva BMW R 1100 R es el bicilíndrico boxer de cuatro válvulas por cilindro. Su comportamiento es excelente en el nuevo modelo, ofreciendo una elasticidad sin parangón en ningún otra moto del mercado. Este motor permite rodar a ritmos desenfrenados, por carreteras sinuosas, con la mayor seguridad.

ra adaptarlo a la filosofía *roadster* ha visto reducida su potencia a 80 caballos, frente a los 90 de la versión RS. A cambio, el valor del par motor ha sido mejorado, alcanzando los 97 NM a tan sólo 5.250 revoluciones. Como pudimos comprobar a lo largo de dos días por la serranía de Cuenca y sus alrededores, marco en el que ha sido presentada a la prensa la nueva R 1100 R, el resultado no ha podido ser mejor, mostrando este propulsor una elasticidad y unos bajos que poco o nada tienen que ver con ningún otro modelo del mercado. A esto hay que añadir la utilización del sistema Telelever en la suspensión delantera, un sistema igual que el utilizado en la versión RS pero con pequeñas modificaciones en cuanto a batalla y avance del pivote, que la hacen todavía más ágil y nerviosa que su hermana carenada. Además, y debi-

do al menor peso por la ausencia de carenados, la R 1100 R incorpora un pequeño amortiguador de dirección, que mejora de forma notable el confort de marcha especialmente sobre firmes en mal estado, proporcionando un tacto firme y agradable al piloto. En la parte trasera, la suspensión está formada por el basculante Paralever con amortiguador central, que puede ajustarse tanto en muelle como en hidráulico. Con todo esto, el comportamiento de esta última BMW no ha hecho sino sorprendernos, y es que rodar a ritmo desenfrenado por las carreteras más sinuosas es algo que se realiza de forma sencilla, y siempre con un elevado grado de seguridad, gracias también a unos magníficos frenos que cumplen sobradamente con su cometido. Por último, señalar que, como en toda BMW, la R 1100 R dispone de innumerables opciones, en-

tre las que destacan el conjunto de cuentarrevoluciones y reloj analógico, los puños calentables o el sistema antibloqueo ABS II.

ALFONSO AGUILERA

#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Bicilíndrico boxer, Cuatro tiempos, Refrigerado por aire/aceite, Inyección electrónica Motronic MA 2.2, Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por cámara: 90 x 70,5 mm. Potencia: 80 CV a 6.750 rpm. Par máximo: 97 NM a 5.250 rpm. **TRANSMISIÓN:** Secundaria por cardán, Cambio de cinco velocidades. **BASTIDOR:** De tubo en celosía. **FRENOS:** Delantero: Doble disco (ø 305 mm), Trasero: Simple disco (ø 276 mm). **SUSPENSIÓN:** Delantera: Telelever, Trasera: Paralever. **NEUMÁTICOS:** Delantero: 120/70-17, Trasero: 160/60-18. **DIMENSIONES:** Longitud: 2.197 mm, Anchura: 898 mm, Peso: 213 kilos, Depósito de combustible: 21 litros. **PRECIO:** 1.480.000 ptas.



## PADDOCK

### RENAULT EN DOS FRENTES

En el próximo Campeonato de España de Rallyes podría haber un segundo Renault Clio oficial, con una preparación ligeramente inferior al que conducirá Oriol Gómez, piloto que, además del certamen español, tiene muchas posibilidades de realizar tres carreras del Mundial. El segundo coche de Renault en el Campeonato de España va a estar en manos de Miguel Martínez Conde, que con un Clio Grupo A ha logrado esta temporada unos magníficos resultados.

### LOS PILOTOS DE PEUGEOT

En Peugeot ya tienen definido qué pilotos se pondrán en el 95 a los mandos de los 106 oficiales. En el primero de ellos estará Sergio Vallejo, ganador del Desafío 94 y en el otro Javier



Azcona. También parece seguro que Peugeot no participará oficialmente en el Campeonato de Superturismos de España.

### NUEVOS MOTORES A LA COPA CLIO

A la Copa Clio del 95 llegarán los motores de dos litros 16 válvulas. Como en un principio la previsión de inscripciones con estas nuevas mecánicas es escasa y la marca del rombo se plantea establecer dos clases, una para los nuevos motores y otra para los utilizados hasta ahora.



## Granada-Dakar, cuenta atrás

UN día después de su presentación en París, el Granada-Dakar se presentó en Madrid. La dura prueba africana ha dejado de llamarse Paris-Dakar para denominarse Granada-Dakar, nombre que se mantendrá, al menos, durante las tres próximas ediciones. Para la bella ciudad andaluza, un desembolso cercano a los 100 millones de pesetas, le garantiza una promoción enorme en todo el mundo, sirviendo además para promocionar los Mundiales de Esquí del 95 que se celebrarán en Sierra Nevada.

Junto a la T.S.O. comparte organización R.P.M. Exclusivas. Si al frente de la T.S.O. está Hubert Auriol, ex piloto del Dakar y único en la historia que lo ha ganado en motos y en coches, a la cabeza de la empresa española está Juan Porcar, hombre con una enorme experiencia como piloto en esta prueba, que será de gran valor para garantizar el éxito.

Al igual que sucede con el Rallye de Montecarlo, en esta ocasión, para el Granada-Dakar habrá puntos de partida en diferentes ciudades europeas, para coincidir en Granada el 30 de diciembre. El 1 de enero se disputará la primera etapa Granada-Motril y ese mismo día, por la noche, se embarcará rumbo al continente africano, don-

de tras disputar 14 etapas y después de atravesar Marruecos, el Sahara Occidental, Mauritania, Guinea y Senegal, se llegará el 15 de enero al Lago Rosa, en Dakar. El recorrido total de la prueba es de 10.109 kilómetros, de los que 6.138 son de especiales y 3.900 de enlaces. Los reconocimientos definitivos del recorrido se han complicado al desaparecer algunas pistas, sobre todo en Guinea, por prolongarse la época de lluvias.

El principal patrocinador de la prueba es Total, que suministrará aceite gratis a los equipos privados de motos, y ofrecerá el combustible, a un precio más asequible que otros años. Por parte de la organización, los privados contarán con transporte gratuito de piezas en avión.

Citroën estará con cuatro coches para Lartigue, Vatanen, Salonen y Salvador Serviá. Mitsubishi participará con tres vehículos con Saby, Fontenay y Shinozuka al volante. En motos los equipos más fuertes serán Cagiva, que ya ha inscrito a Orioli, Arcarons, Mas, Gallardo, Riba y Antony, y Yamaha que cuenta con Peterhansel, Magnaldi, Laporte, Castera, Olivier, Sarron, Alliot, Laffite y Nifontov para defender sus colores.

Foto: Fery Press

## El motor también en castellano

LA más prestigiosa cadena europea dedicada totalmente al deporte, Eurosport, ya emite una parte de su programación en castellano. Además del informativo diario, a las 19,30 horas de lunes a viernes, los españoles amantes de los deportes del motor tienen

también un programa en nuestra propia lengua los miércoles a las 10 de la noche. Los comentaristas elegidos para este programa son M<sup>º</sup> José García que se encargará de las motos y Javier Rubio para todo lo relacionado con los coches.



## Skoda campeona de la clase 2

LA clasificación final de la Copa FIA de Clase 2 estaba pendiente de la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos de la FIA, sobre la legalidad de la gasolina utilizada por el Opel Astra de Gregoire de Mevius en el Rallye de Australia. Finalmente la FIA ha decidido excluir de ese rallye al equipo Opel por considerar ilegal el combustible usado.

Al perder Opel los puntos obtenidos por su victoria en la carrera australiana, el equipo Skoda es el que pasa a ocupar el primer puesto de la clasificación y, en consecuencia, se adjudica el Título del Mundo de esta categoría. Sin embargo, el asunto no queda cerrado ya que Opel ha anunciado su intención de apelar la decisión de la Federación.

## PADDOCK

### BARRICHELLO E IRVINE CONFIRMADOS

Eddie Jordan ha confirmado la renovación de los contratos de Rubens Barrichello y Eddie Irvine para la próxima temporada en la que el equipo estrenará su reciente asociación con Peugeot.

### COLOMER VUELVE CON MONTESA

Colomer, que con Montesa logró sus primeros éxitos, ha firmado con Montesa-Honda para las dos próximas temporadas en las que disputará la Copa FIM Indoor y los Campeonatos del Mundo y de España de Trial.



## TEAM ELF 94 DE FORMULA RENAULT



Juan Ibarra



Sergio López Fombona



### CAMPEONATO DE CATALUÑA DE FORMULAS JUAN IBARRA, SEGUNDO, SERGIO LOPEZ FOMBONA, TERCERO

Este año hemos iniciado la andadura en el Campeonato de Cataluña de Fórmula Libre. Este Campeonato consta de seis carreras, que se desarrollan en los circuitos de Cataluña y Calafat.

En la carrera del pasado 27 de noviembre, Juan tuvo una muy buena actuación logrando llegar en la segunda posición a la línea de meta, lo que, a falta de una prueba, lo sitúa en cabeza del Campeonato.

Por su parte, Sergio López Fombona, que acaba de terminar su temporada en la ELF CAMPUS FRANCESA, también participaba en esta carrera de Fórmula Libre, terminando en tercera posición.

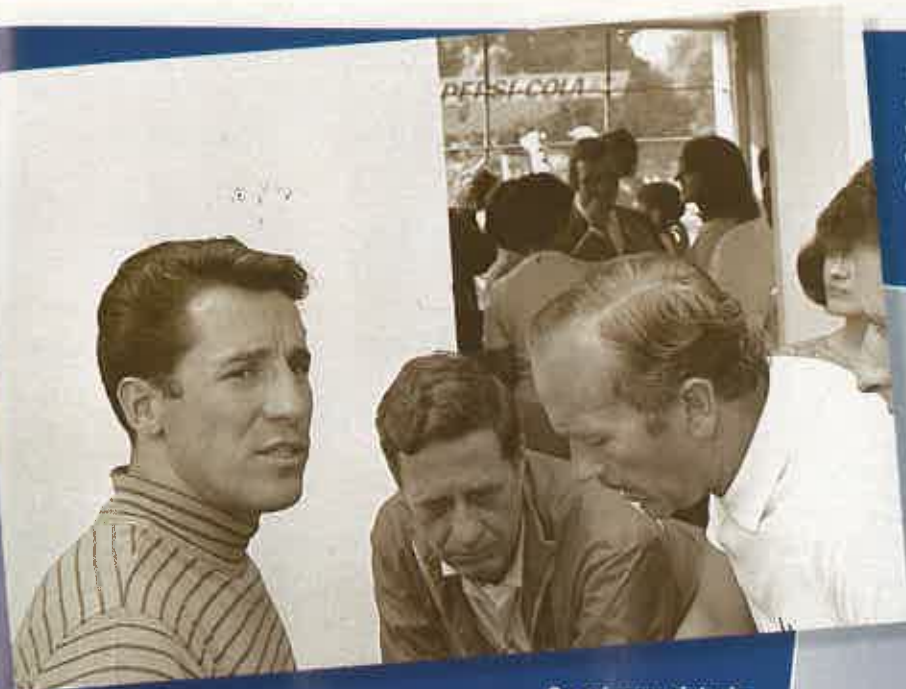
Carmen Paredes



# MARIO ANDRETTI

## MAS QUE UN GIGANTE

A los 54 años, y tras haberlo ganado todo, Mario Andretti se retira de la Fórmula Indy. El automovilismo pierde, de esta manera, otro mito.



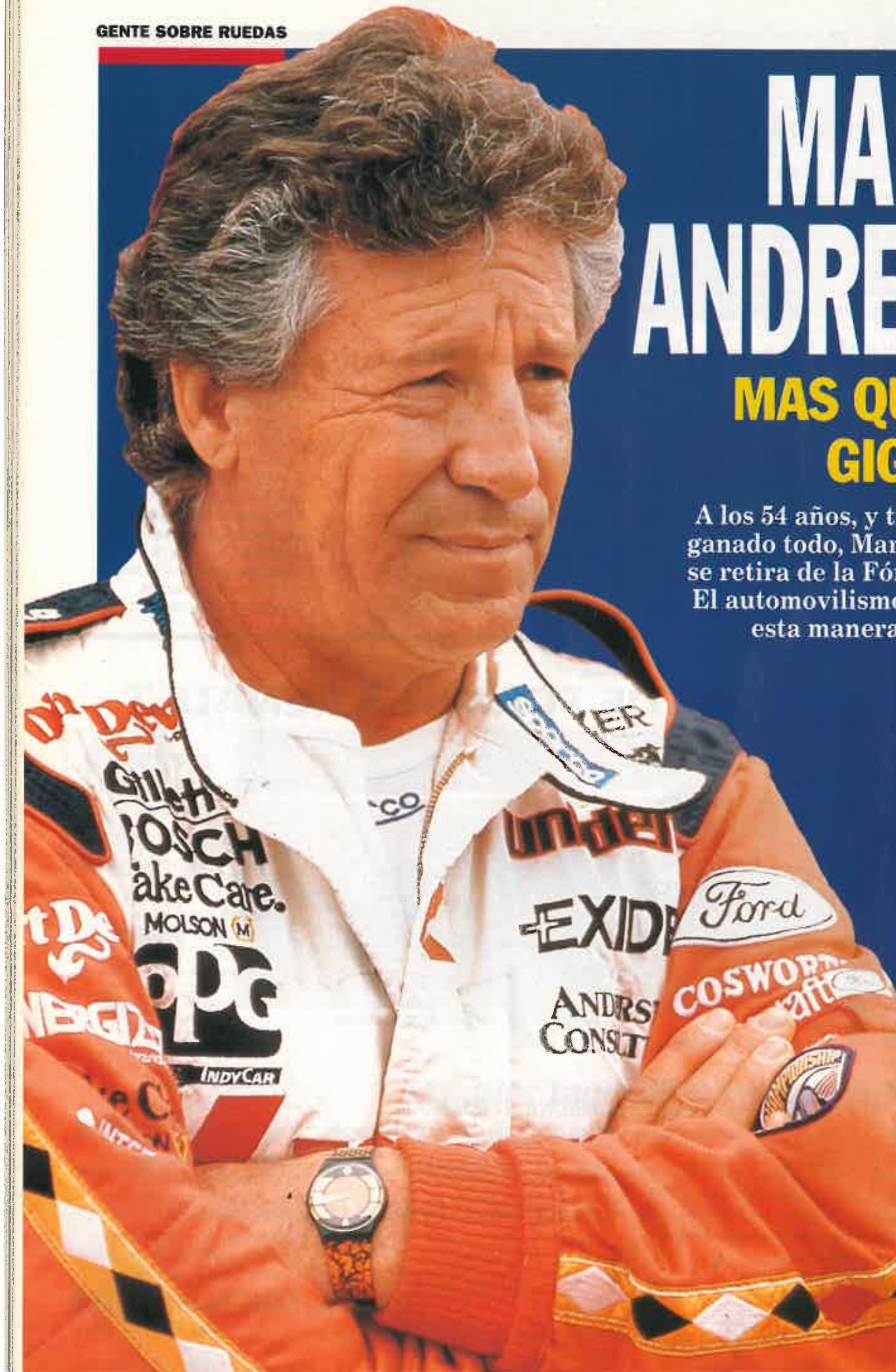
Sus inicios en la Fórmula 1. Era el año 1968 y era integrante del equipo Lotus. Aquí aparece conversando con el gran mentor de este equipo, Colin Chapman.

EN cada uno de los accesos a la ciudad de Nazareth, aparece una lápida de estética gloriosa y lírica que informa de un error: «En esta ciudad ha nacido Mario Andretti, gloria del automovilismo norteamericano». Lo único cierto de eso, es el apellido y el atributo de gloria del automovilismo, ya que Mario Andretti, ese coloso de la conducción

Su primera victoria en un Gran Premio se produjo en 1971, a los mandos de un Ferrari en el Gran Premio de Suráfrica. Coincidió con su estreno en la mitica escudería italiana.



Hace sólo unas semanas, durante la fiesta Ferrari, Mario Andretti recibió el último galardón de su carrera hasta ahora: la Copa Ferrari al mérito deportivo.





deportiva, nació el 28 de febrero de 1940 en Trieste, localidad en la que se da el más alto porcentaje de locos de Italia, y al verle conducir a sus 54 años, algo de esa sana locura ha heredado, bien por el viento Bora que azota Trieste, bien por adjudicación arbitraria del destino. Lo que está claro, es que los norteamericanos han hecho suyo un monstruo de la conducción porque les pertenece; los hombres son de donde nacen y pertenecen al lugar donde crecen. Mario Andretti, a quien por su estatura se le llama el pequeño Mario, es uno de los gigantes del automovilismo. Su palmarés es tan exuberante que roza el insulto, no sólo por la cantidad de victorias, sino por la variedad de las especialidades practicadas. El pequeño Mario es el único piloto en la historia que ha sido campeón del mundo de Fórmula 1, ha ganado las 500 Millas de Indianápolis y ha sido campeón en la Fórmula Indy, y por si esto fuera poco, Andretti ha subido también a lo más alto del podio de las 24 Horas de Le Mans. Sus singulares y polifacéticas dotes de conducción han dominado los monoplazas más prestigiosos entre 1968 y 1982: Lotus, March, Ferrari, Parnelli, Alfa Romeo, Williams y de nuevo Ferrari han sido sus caballos de batalla en la Fórmula 1, peculiar disciplina en la que con el Lotus Ford 79 Andretti se adjudicó seis victorias en 1978 y se proclamó campeón del mundo, afirmando así su talento y la validez del efecto suelo inventado por Colin Chapman. También fue el primer piloto en F1 que utilizó un casco integral y su paso por la F1 que duró 14 años, se vio premiado con 128 Grandes Premios disputados, 18 pole position, 12 victorias, 10 vueltas rápidas y recorrió 799 vueltas en cabeza de carrera. Sin embargo, la estadística no define la valía de Andretti, cuyo quehacer ha sido elogiado por eminentes técnicos de los más variados sectores de la competición. Colin Chapman, gran creador de Lotus, le consideraba el piloto más polifacético de cuantos había conocido y recalca su innata sensibilidad para interpretar ciertas reacciones misteriosas de los coches. De



En 1988 Mario formó equipo en Le Mans con su hijo Michael y su sobrino John.



Ha pedido permiso a Ferrari para correr en Daytona, Sebring y Le Mans con el Ferrari 333 SP.

hecho, la mejor prueba de su adaptabilidad insólita fueron sus triunfos primero en la Indy, luego en la F1, más tarde en los Sport Prototipos y de nuevo en la Indy. Su inmenso amor por las carreras de coches contagió a toda su familia hasta el extremo de convertir a su hijo Michael y a su sobrino John en excelentes pilotos, sin ser comparables al gran Mario. Además de ese talento desmesurado y innato que la naturaleza le dio a su libre albedrío, Andretti ha tenido un físico especialmente dotado para el pilotaje, hasta el extremo de poder participar en la Indy a los 54 años de edad y lograr su última victoria un año antes. En la historia del automovilismo deportivo moderno no se ha dado otro caso igual; conseguir constantemente triunfos a lo largo de 35 años de carrera representa un hito sin precedentes.

Aunque Andretti tenga nombre, apellidos italianos y haya nacido en Trieste, es profundamente norteamericano, adora las hamburguesas, riega las comidas con Coca Cola y como postre nada le gusta más que un colosal merengue yanqui.

«Todo se lo debo a Estados Unidos -afirma- este país me ha visto nacer, he aprendido sus costumbres y cultura, mi familia es nor-



Con el Lotus logró en el año 1979 seis victorias y el título del mundo de F-1.



Andretti, a lo largo de su carrera, ha visto premiado su esfuerzo con el éxito.

teamericana, mi idioma es el inglés y de Italia me queda el recuerdo de mis padres y un toque de romanticismo».

Al mismo tiempo, Andretti recuerda con gran nostalgia los años que estuvo en Ferrari y aprovecha cualquier ocasión para contar que en Maranello le trataban con un cariño especial y sin hablar italiano le consideraban más italiano que nadie. Junto a esto, Andretti recuerda que la victoria lograda en el Gran Premio de Sudafrica de 1971, que coincidía con su estreno en Ferrari, fue la victoria más celebrada por el equipo de Mugello, este año Andretti recibió la Copa Ferrari al mérito deportivo que ha sido su último galardón.

Como decía el poeta, tardará mucho en nacer, si es que nace, un piloto de la magnitud de Andretti, alabado por los aficionados de todo el mundo, respetado por los técnicos y considerado por todos los pilotos como el mejor compañero. A sus 54 años, se ha retirado de la Fórmula Indy, sin embargo, ha pedido al presidente de Ferrari que le permita participar con un 333 SP en las 24 Horas de Daytona, en las 12 Horas de Sebring y sueña con volver a ganar las 24 Horas de Le Mans. Sin comentarios.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA







Ana Barbero sorprendió en Melfi con una actuación excelente.



El pilotaje de Luis Alonso fue rápido y espectacular.



Jorge Martínez mantuvo una guerra muy estrecha con Vidal.



El hermano de Nicola Larini, Andrea, participó en la Final.

## DEPORTE

### FINAL EUROPEA DEL TROFEO CINQUECENTO

# MISION CUMPLIDA

En los alrededores de la ciudad italiana de Melfi se celebró la primera Final Europea del Trofeo Cinquecento. El premio final era participar en el próximo Rallye de Montecarlo y dos equipos españoles se ganaron a pulso su asistencia a la prueba mundialista.



Jordi Vidal cuajó en Italia un resultado excelente. Fue el español más rápido y será uno de los 11 pilotos que dispondrán de un Cinquecento Grupo A.

**S**IN faltar a su palabra y como Fiat prometió desde el momento en el que organizó el Trofeo Cinquecento de Rallyes, a finales de año han invitado a los mejores representantes de los siete países en los cuales se ha realizado esta singular copa de promoción a competir en la I Final Europea del Trofeo Cinquecento.

Los alrededores de Melfi, ciudad en la cual se fabrica el Fiat Punto, han servido de escenario para realizar esta prueba y allí se dieron cita los 62 equipos que fueron en busca del atractivo premio final: pilotar

uno de los 11 Fiat Cinquecento de Grupo A que, asistidos por Abarth, serán coches oficiales de la marca en el próximo Rallye de Montecarlo.

La representación española estaba compuesta por cinco participantes y el resultado no ha podido ser más satisfactorio: el equipo español fue, tras el italiano, el mejor europeo en la final. Además y lo que es más importante, los equipos formados por Vidal-Piferrer y Barbero-Arche han conseguido formar parte de este reducido grupo de elegidos que participarán en la prueba mundialista.

Tres duros días de competición

han sido necesarios para ganar dicho premio tras las que puntuaban para cada equipo las dos mejores.

Para que la igualdad fuese absoluta, los motores de todos los participantes fueron suministrados directamente por Abarth y éste fue uno de los apartados que permitieron obtener una similitud mecánica total entre los participantes.

Espectacularidad y emoción han sido la tónica general en todo momento y los pilotos tuvieron oportunidad de mostrar sus dotes de conducción tanto sobre tramos de asfalto como de tierra. Entre los pilotos es-

pañoles, el más rápido fue Jordi Vidal, obteniendo así uno de los Cinquecento Abarth oficiales para Montecarlo. El piloto gerundense ha rematado así una temporada en la que ha conseguido ganar el I Trofeo Cinquecento nacional y se ha mostrado en esta final como uno de los diez mejores pilotos europeos de la especialidad.

Pero Vidal no lo ha tenido nada fácil, puesto que los otros pilotos españoles también han demostrado una competitividad y destreza al volante sensacionales. Jorge Martínez y Luis Alonso estuvieron siempre cerca de

## CLASIFICACIONES

### Clasificación Final Absoluta

1º Caviglioli-Grossini (Ita) 35 puntos; 2º Ascheri-Floreaan (Ita) 32 puntos; 3º Luis-Titti (Ita) 28 puntos; 4º Pozzi-Neblolo (Ita) 27 puntos; 5º Ballestrero-Pastorelli (Ita) 20 puntos; 6º Larini-Tenerani (Ita) 18 puntos;... 9º Vidal-Piferrer (Esp) 6 puntos; 11º Martínez-García (Esp); 14º Alonso-Zurita (Esp); 24º Iglesias-Lareu (Esp);

### Clasificación Equipo Español

1º Jordi Vidal-Albert Piferrer (Fiat Cinquecento), 40 puntos; 2º Jorge Martínez-Juan García (Fiat Cinquecento), 32 puntos; 3º Luis Alonso-Jorge Zurita (Fiat Cinquecento), 30 puntos; 4º Ana Barbero-Ana Arche (Fiat Cinquecento), 22 puntos; 5º Rafael Iglesias-José Lareu (Fiat Cinquecento), 18 puntos;

Vidal, siendo Rafael Iglesias el que realizó una actuación más discreta aunque no por ello falta de mérito.

La que si estuvo sorprendente fue Ana Barbero. El primer día se hacía con la victoria entre las damas, mientras que los dos restantes obtenían el segundo puesto de la clasificación, siendo superada únicamente por la italiana Roberta Rossi. En cualquier caso, Ana Barbero tendrá oportunidad de pilotar en Montecarlo uno de los tres coches reservados para las rápidas damiselas.

TEXTO Y FOTOS: VÍCTOR M. FERNÁNDEZ



9º RALLYE DE GRECIA

# DUELO LATINO

En una edición muy distinta a la del pasado año, y mucho más rápida, este «raid cuasi rallye» fue ganado por Alessandro Fiorio. El equipo Seat, rozando en todo momento la victoria, tuvo que conformarse al final con la segunda plaza.



**E**N el 93, los Seat Toledo Marathon de Serviá y Rius tuvieron que enfrentarse a la nevada del siglo que barrió el norte de Grecia y que obligó a la suspensión de tramos enteros. Problemas de motricidad sobre el escarpado terreno y una visibilidad muy reducida, frenaron a los prototipos en favor de los todoterreno clásicos.

Este año ha ocurrido todo lo contrario. La organización, en un intento de adelantarse a posibles contratiempos (ha sido la primera vez que no ha llovido en la historia de esta carrera), trazaba un recorrido donde predominaba la pista rápida y sin demasiados obstáculos trialeros. Ya en el parque cerrado, impo-♦♦♦



En un ambiente especial, ni los popes se pierden la carrera.



Fiorio, su aval: nueve temporadas en el mundial de rallyes.



La prólogo se cobró incidencias como incendios y naufragios.



El nuevo motor del Seat Toledo asombró por su respuesta.





Servia y Oller, segundos, tuvieron que vérselas con un insospechado rallye en lugar de una competición de todoterreno.

nía la presencia del equipo Astra con dos Lancia Delta HF pilotados por Alessandro Fiorio-Vittorio Brambilla y Paolo Dracone-Toni Guido, ello sin contar con otro Lancia privado del miembro de la saga automovilística Vincenzo Lancia copilotado por Massimo Bertaglia.

Este año, Seat Sport estrenaba un nuevo motor de mayor cilindrada en el Toledo Marathon de José María Servia-Enric Oller y asignaba el segundo coche a los alemanes Erwin Weber-Manfred Hiemer. En T3, estos coches junto con los prototipos Macmoter 340 de Corrado Vanni-Guido Toni (motor BMW) y Graziano Pelanconi-Massimo Medri (motor Mercedes), formarían evi-

Los Macmoter no acabaron la carrera.



dentemente la cabeza de carrera, ya que la legión de Mitsubishi T3 italianos no podrían seguir el fuerte ritmo impuesto por los anteriores.

A semejanza de la pasada edición, la prólogo se disputó en ambiente playero, en las inmediaciones de la antigua ciudad de Actia, hoy Preveza, a orillas del mar Jónico. Muy rápida, sus 5,65 kilómetros discurrían por una pista paralela a la playa y volvía por ésta, con zonas muy arenosas. Los Seat no tuvieron problemas para imponerse y tomar al día siguiente la cabeza de carrera, seguidos por el Macmoter de Vanni, y los Lancia de Dracone y Fiorio.

Seguirían tres días durante los cuales los 43 inscritos irían mermando hasta menos de la mitad y los vuelcos en la clasificación proporcionaron emoción hasta el último momento. Weber apuraba mucho en su intento por acosar a un desatado Fiorio y arrancaba literalmente una rueda contra el talud del camino. El fuerte ritmo impuesto no se cobraría sólo esta baja durante el día, el Macmoter de Pelanconi pinchaba una rueda y, en su intento de llegar en esas condiciones al final del tramo, rompía de forma irreparable la suspensión del prototipo.

Los siete tramos cronometrados registraron un dominio de Lancia,

con tres mejores tiempos de Fiorio y uno de Dracone; los restantes eran para Servia y uno del sorprendente Suzuki Vitara de Roccabellai.

La tipología de los tramos dejaba ya bien claro cómo discurriría esta edición del Raid de Grecia. Las pistas rápidas, algunas utilizadas en el Rallye Acrópolis, eran mayoría ante las zonas más abruptas, donde los Toledo Marathon resultaban más eficaces acercándose entonces a Fiorio. Los Lancia del Astra Team, en su versión Rallye Safari, son más ligeros, con un centro de gravedad más bajo y equipan ruedas de rallye. En la práctica, esto se tradujo en que frenaban mucho mejor al término de las rectas de piso bueno,

Vincenzo Lancia hizo honor a su marca.



mientras que el Toledo de Servia, con una mejor aceleración gracias al importante incremento de bajos por el nuevo motor, necesitaba muchos más metros. Los hielos de primera hora de la mañana no ayudaron precisamente a mejorar esta situación y Servia-Oller tuvieron que arriesgar mucho donde pudieron, además de arrastrar una persistente pega en el acelerador que se empeñó todo el día en quedarse bloqueado.

La segunda jornada igualó un poco las fuerzas de los equipos de cabeza. Durante el cuarto tramo, Paolo Dracone se sale de la pista en una curva y, al intentar volver a ella, cae en un terraplén quedando



Calo, el primer TT convencional en moto, seguido del Mitsubishi de Colombo.

últimos kilómetros cronometrados del día, el diferencial trasero del Toledo dejó de funcionar, para lo cual esa noche se cambió, desmontándose otro del coche de Weber como recambio para el día siguiente. El esfuerzo del piloto de Pals esa jornada le supuso ganar cuatro de los siete tramos correspondientes, pero la diferencia a su favor al cabo del día era de tan sólo un segundo sobre Fiorio. Toda una desventaja salir la última etapa por delante del italiano con tan ínfimo margen de tiempo, a lo cual se sumaba para Servia un incipiente y molesto catarro. Estaba claro que ante tales características del trazado y los mínimos márgenes cronometrados, la cosa se

**ANTERA**

**AUTO IMAGEN**  
EQUIPAMIENTO DE AUTOMOVIL  
Teléfono: (91) 636 15 23

inmovilizado. Al no encontrar pronta ayuda y perder varios minutos, opta por abandonar, decisión de la que se arrepentiría más tarde al ver el desarrollo del rallye. Corrado Vanni también se retiraría, pero en su caso por rotura de la suspensión tras un pinchazo.

Se entabla entonces un duelo directo entre Servia y Fiorio. Se alternan la victoria en los tramos con una consecuencia casi matemática dependiendo del tipo de pista recorrida. Servia y Oller intentaron rebajar segundos en zonas de montaña, donde las estrechas pistas discurrían al borde de impresionantes precipicios. La trazada del Toledo Marathon desconcertaba enton-

ces a Fiorio cuando rodaba tras el Seat. Las ruedas de la pendiente desaparecían de la pista, apoyándose Servia sólo en las de la ladera para trazar más rápido. Ya en los

decidiría al más puro estilo de los rallyes. Y así fue. Los seis últimos tramos no aportaron variaciones en el estilo de la carrera. Servia se jugó el todo por el todo a 180 kilómetros por hora entre los campos de maíz griegos. Las esperanzas para el equipo Seat acabarían en un trompo, tras el cual el coche quedaría encajado entre una zanja y unas rocas, lo que obligó a Servia a maniobrar para volver a pista y perder así unos decisivos segundos.

El Lancia de Fiorio se alzaría finalmente con la victoria, imponiéndose al Seat de Servia por poco más de medio minuto.

CLASIFICACIONES	
1º	Fiorio-Brambilla (Lancia Delta HF), 3 horas, 55 minutos, 04 segundos;
2º	Servia-Oller (Seat Toledo Marathon), a 35 s;
3º	Lancia-Bertaglia (Lancia Delta Proto) a 22 m 06 s;
4º	Calo-Guldi (Suzuki Vitara), a 30 m 01 s;
5º	6º (1º T2) Tonelli-Ballota (Mitsubishi Pajero) a 38 m 13s;
10º	(1º T1) Hotopoulos-Vlassopoulos (Suzuki Samurai) a 42 m 58 s.

TEXTO Y FOTOS: JUAN LUIS SOTO





B A L L E S T A



# Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,  
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



## FILTROS MANN

Esta es nuestra mejor garantía, porque ningún fabricante incorpora a sus vehículos piezas que no hayan sido **SOMETIDAS A UN RIGUROSO CONTROL DE CALIDAD.**

Todos nuestros filtros han sido diseñados **EN COLABORACION CON EL FABRICANTE** para el vehículo que los lleva.

**FILTROS MANN, S.A.**  
para aceite, aire y combustible.

Calle Santa Fe, s/n. Tels. 72 02 00\*  
Apdo. 5007 - Fax 72 02 16  
Telegramas: Filtrós Mann  
**50014 ZARAGOZA (España)**







# CITROËN AX

Para los que no invierten todo su dinero en su coche.



*Hoy en el cole todos hemos dibujado nuestra casa y nuestro coche. Muchos han dibujado un coche enorme menos uno que ha hecho una casa enorme.*

Citroën AX desde **951.000** ptas.\*



Además, este mes, en Citroën 2 campañas excepcionales: **SOBRETASACION** de su antiguo coche y promociones especiales de apoyo al **PLAN RENOVE II**.

**NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI**

\*PVP recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, oferta promocional no acumulable y subvención gubernamental en las condiciones Plan Renove II. Válido para vehículos en stock.

LAMBORGHINI P 140



HERMANO DEL DIABLO

# Motor 16

13 de diciembre 1994 • Num. 582 • 375 ptas.

## Comparativa Diesel



Opel Omega 2.5 TD  
Peugeot 605 2.5 SVDT  
Mercedes E 300 D

BMW 525 TDS  
Audi A6 2.5 TDi

# ADIOS A LA GASOLINA



**PRUEBA A FONDO DEL LAGUNA DIESEL**