

CHRYSLER NEON: A LA VENTA EN ESPAÑA



SEMANAL

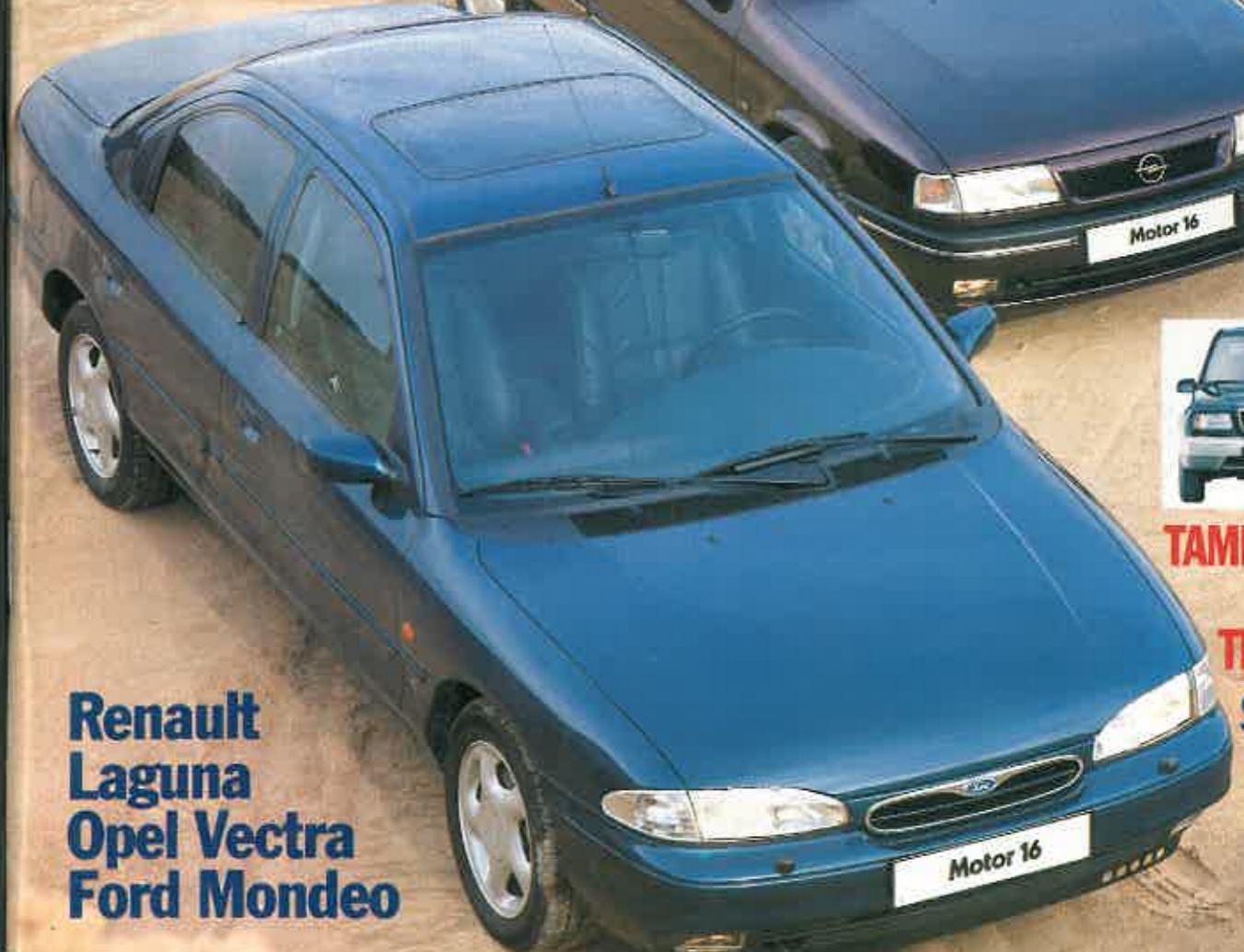
Motor 16

20 de diciembre 1994 • Núm. 583 • 375 ptas.

COMPARATIVA

V6

LA NUEVA FORMULA



TAMBIEN EN
TODO
TERRENO

Suzuki
Vitara
V6

Renault
Laguna
Opel Vectra
Ford Mondeo

Jugando con fuego.

DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.



Johnnie

5 EDITORIAL

8 PUNTO DE MIRA

16 FRENTE A FRENTE

Ford Mondeo V6/Opel Vectra V6/Renault Laguna V6. Los motores de seis cilindros en V están de moda. Los tres modelos de esta comparativa son buen ejemplo.

26 AL VOLANTE

Chrysler Neon. El fabricante norteamericano acaba de presentar su nuevo modelo, llamado a competir con los europeos más famosos.

32 A FONDO

Tata Telco Sport. Un todoterreno barato, de razonables prestaciones es el primer modelo que presenta este fabricante hindú.

36 **Hyundai Accent 1.5 GS 3P.** La versión de tres puertas del modelo coreano le da de un carácter distinto.

40 FUERA DE SERIE

Caterham 21. Sustituto del mítico Seven, el 21 es un precioso deportivo con todo el sabor deportivo y clásico de los coches ingleses.

47 PRECIOS

76 CUENTENOS SU CASO

78 MOTOS

Honda NSR 500. La moto de Alberto Puig demuestra toda su fiereza en los circuitos.

84 A todo gas.

86 Citroën en el Granada-Dakar.

El equipo francés se presenta dispuesto a vencer de nuevo en la mítica prueba africana. Entre sus pilotos, el español Salvador Serviá.

88 **Alfa Corse por dentro.** Una visita a la cuna de los grandes éxitos de Alfa Romeo.

94 **Carrera de Campeones.** Didier Auriol puso el broche de oro a su mejor temporada.

98 JUAN BALLESTA



26 Chrysler Neon, un americano dispuesto a triunfar en Europa.



32 Tata Telco Sport: aventuras a buen precio.



36 Hyundai Accent 1.5 GS 3 puertas.



78 Honda NSR de Alberto Puig.

40 Caterham 21, todo el sabor de los automóviles deportivos británicos.



Lo mejor

NUEVOS MOTORES

HASTA 105 CV

ARRANQUE
CODIFICADO

AIRE
ACONDICIONADO

ABS

DIRECCION
ASISTIDA

EQUIPO AUDIO

106 que te puede pasar



NUEVA GAMA

Lo mejor que te puede pasar. Ser tú quien elige. Entre los nuevos motores de última generación. Hasta 105 CV en gasolina y 58 CV en diesel. Ser tú quien decide: los nuevos volantes de tres brazos; los nuevos colores azules, grises y rojos. Las nuevas tapicerías. El arranque codificado.

La dirección asistida. Y otras múltiples opciones: ABS, llantas de aleación, aire acondicionado, equipo de audio, alarma antirrobo. Tener un coche a la altura de tu personalidad. Lo mejor que te puede pasar. Tener un nuevo 106.

PEUGEOT 106. LO MEJOR QUE TE PUEDE PASAR.



Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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


Director:
Angel Carchenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

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

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing International 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. **RIGIT 1983.** Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Dibujos 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).

EDITORIAL

La fiesta

ESTAMOS de enhorabuena. La próxima temporada y sucesivas la competición en nuestro país alcanzará un protagonismo mundial reservado hasta ahora a la «grandeur» francesa. Y es que la maravillosa ciudad de París no despedirá ya el viejo año dando la salida a la mítica carrera que finaliza en Dakar. Será otra ciudad, también única en el mundo por su belleza, cultura e historia, nuestra sin igual Granada, la que brindará por el nuevo año y por ser la sede donde se inicie esta dura competición, llena de riesgo y aventura.

De esta forma, el rallye Granada-Dakar vendrá también a reforzar la promoción turística a nivel internacional de esta zona andaluza, ya que además acogerá los mundiales de esquí del 95, que se celebrarán en Sierra Nevada. Para este doble acontecimiento deportivo, los granadinos, con su alcalde Jesús Quero a la cabeza, están echando la casa por la ventana. Han mejorado los accesos por carretera, se están ampliando los aparcamientos, entre ellos el de la Alhambra, y se han renovado las plazas hoteleras, con unos establecimientos modernos y funcionales que se complementan con una gastronomía típica fuera de serie.

Pues bien, volviendo al rallye, es también de justicia felicitar a Juan Porcar, el gran seguidor de esta maravilla y a su empresa RPM Exclusivas, pues han comprado a los organizadores de la prueba los derechos para que ésta parta de una ciudad española en las tres próximas ediciones, con un desembolso, dicen, de tan sólo 100 millones de pesetas.

Ahora, todo está ya preparado para esta gran fiesta del deporte, que se iniciará en Granada los días 29, 30 y 31 de diciembre, fechas en las que se celebrarán las verificaciones y la primera etapa cronometrada, para después seguir la ruta de Marruecos, Mauritania, Guinea y Senegal, con un recorrido de más de 10.100 kilómetros repartidos en 14 etapas, siendo esta edición la más corta de la historia del Dakar.

Pero la guinda de este festejo para todos los aficionados sería que alguno de los participantes españoles consiguiera el triunfo. Posibilidades tenemos. Jordi Arcarons y Carlos Mas, dos de nuestros mejores motociclistas, montando las Cagiva oficiales, pueden conseguirlo.

GRANADA



Ambos han ganado etapas y encabezado la carrera. Algún día tendrán que pasar de la segunda a la primera posición. Tampoco debemos olvidar, en la categoría de los coches, a Salvador Serviá, un gran experto y conocedor de esta carrera y que cuenta por primera vez con un potente Citroën ZX del equipo oficial Citroën, marca favorita para el triunfo, junto a Mitsubishi.

Lo cierto es que en esta edición de la mítica carrera se ha conseguido, a priori, el objetivo que se buscaba, que no es otro que eliminar las etapas que en ediciones anteriores se desarrollaban primero por territorio francés y luego español. Ahora lo importante es llegar cuanto antes al verdadero espíritu de este rallye, que se encuentra, lógicamente, en tierras africanas.

ANGEL CARCHENILLA



El cuerpo humano sólo está preparado



para moverse con seguridad a 5 Km/h.



A mayor velocidad es mejor viajar en Mercedes.

► La capacidad para percibir señales y el tiempo de reacción del cuerpo humano han sido proyectados por la naturaleza para velocidades muy reducidas. La técnica ha permitido que nos desplazemos a mucha más velocidad. Por lo tanto,

también le corresponde a la técnica minimizar el riesgo que corremos. Si queremos movernos más deprisa, al menos hagámoslo también con la máxima seguridad. Al volante de un Mercedes.



Mercedes-Benz

**CUBA DESDE TODOS
LOS PUNTOS DE VISTA**

Nuestro compañero José Antonio Díaz es el protagonista, junto con el también compañero de Cambio16, Román Orozco (¡y los dos amigos, claro!) de una iniciativa inédita en nuestro país: reunir en un mismo certamen facetas tan cercanas y tan lejanas como la literatura, la fotografía, el folklore, la música y la gastronomía. Bajo el título genérico «Y sin embargo... Cuba», en una sala de Soria, José Antonio ha organizado un acercamiento desde todos los mencionados puntos de vista a la realidad de la Isla caribeña. José Antonio Díaz presentó una



exposición sobre los coches de la Isla del Caribe mientras Román Orozco presentaba su libro «Cuba Roja», un concluyente estudio sobre una Isla que él conoce como nadie, y otros artistas cubanos y españoles mostraban las diferentes facetas mencionadas. Hasta el día 17 de diciembre tienen ahora otro argumento de peso para trasladarse a la ciudad de Antonio Machado, por unos días convertida en la capital de la salsa y el merengue. José Antonio es, en buena parte, el culpable.

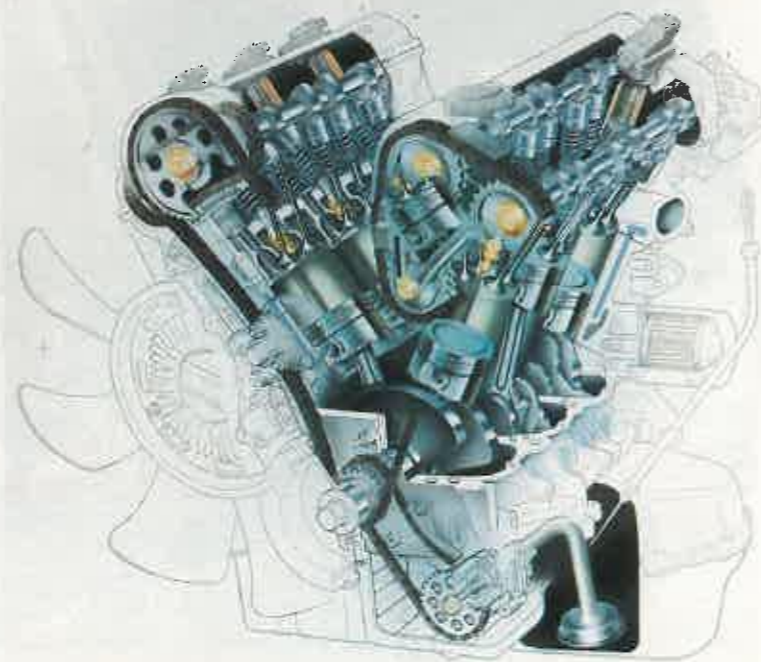


SUZUKI VITARA V6

El Suzuki más potente

EN el próximo Salón de Bruselas se presentará oficialmente el nuevo Suzuki Vitara Wagon V6, un todoterreno que se comercializará en primavera en el mercado español. La principal novedad de esta versión es el motor. Un grupo propulsor completamente nuevo, con bloque y culata de aluminio. Como es habitual en otros motores japoneses, se ha optado por una pequeña cilindrada, dos litros, pero hay que tener en cuenta que se trata de un V6. Con una culata de cuatro válvulas por cilindro, desarrolla una potencia máxima de 136 caballos. Este incremento de potencia respecto a otras versiones de la gama ha hecho necesario el aumento de vías, se ha reforzado la suspensión y los discos de los frenos son de mayor diámetro; el ABS será opcional. El sistema de transmisión no varía respecto a los demás Vitara, con tracción trasera engranable a las cuatro ruedas, reductoras y cubos de bloqueo automáticos. Por fuera, el coche se reconoce por los nuevos parachoques y molduras laterales, la parrilla delantera está ahora

cromada y los neumáticos son de mayor medida. En el interior, el cuadro de instrumentos ha variado ligeramente y la tapicería de los asientos es de mejor calidad; el doble *airbag* se ofrecerá en opción. El Suzuki Vitara V6 se comercializará con dirección asistida, cierre centralizado de puertas y reglaje eléctrico para los elevalunas y espejos retrovisores exteriores; el aire acondicionado y el techo solar serán opcionales. Esta nueva versión va a suponer el buque insignia, no sólo de la gama Vitara sino también de todos los modelos de Suzuki.



DERBI

Una foto para la historia

NO es para menos. La familia Rabasa posa con satisfacción y orgullo junto con tres hitos de su historia cuando de la cadena acaba de salir el ciclomotor Variant Medio Millón. A un lado la más célebre de la casa, la Antorcha Medio Millón, que se fabricó en 1978 y al otro la Derbi Un Millón, también un Variant, fabricado éste en 1987. Tras 72 años de historia de la fábrica de Mollet, la decana de las nacionales que se mantienen en pie, han salido de sus cadenas de montaje y talleres nada menos que 1.555.582 motos y ciclomotores. ¡Felicidades!



EXPERIMENTO

Coches controlados por satélite

A PARTIR del próximo mes de diciembre, cuatro satélites de la Comunidad de Madrid vigilarán los vehículos de la policía local de Alcobendas y el resto del parque móvil del Ayuntamiento, en una iniciativa inédita en nuestro país. Es un sofisticado sistema creado por la empresa «Sena Gps», formado por ordenadores de tecnología avanzada que permiten detectar los vehículos las 24 horas del día, conociendo sus ubicaciones, la velocidad o incluso el nivel del depósito de gasolina.

Los vehículos llevarán instalada una antena triangular receptora similar a la que se utiliza para la localización de barcos y aviones. Leonardo Lafuente, director de Seguridad, explicó que, a través de una pantalla gigante con el plano de Alcobendas, se podrán visualizar los movimientos de los agentes. Este proyecto no ha supuesto ningún desembolso para el municipio de Alcobendas, gracias a que el convenio recoge como contrapartida que esta empresa privada puede utilizar Alcobendas como «experiencia piloto».



Se estudia un nuevo permiso de conducir

El Ministerio de Justicia e Interior valora la posibilidad de cambiar el actual Carné de Conducir. Se pretende diseñar un documento más difícil de falsificar y más operativo. El proyecto estaba ya bastante definido, pero ha sido pospuesto hasta que se tome una decisión sobre el carné por puntos.

En 1997, todos los coches consumirán más.

Pero no porque se vaya a dar un paso atrás, sino por un cambio de reglamentación. Dentro de dos años, la Comunidad Europea va a modificar la norma de medición de los consumos para adaptarla más a la realidad. Lo cierto es que las cifras oficiales de consumos difieren bastante de las reales, como semana a semana demuestra Motor 16 en sus precisas mediciones. La nueva norma deja sin ningún cambio el ciclo de consumo urbano pero modifica el ciclo de consumo en carretera. Se estima un incremento entre el 8 y el 12 por ciento. Esto va a dificultar el que algún fabricante alcance la mítica cifra de 3 litros de consumo cada cien kilómetros, un récord sobre el que se viene especulando desde hace años.

Ferdinand Piech, contestado en Volkswagen

La última reunión del Consejo de Vigilancia de Volkswagen ha sido bastante movida. Los métodos de dirección de Ferdinand Piech han sido duramente criticados por algunos de los miembros del directorio, que echaron en cara al presidente el haber cambiado, en los dos últimos años, a personas clave de la compañía sin razones justificadas, obediendo exclusivamente a criterios personales.

Comienzan a venderse en España los KIA

Las primeras cien unidades del KIA Sportage han llegado a nuestro país y están listas para empezar su distribución. Comenzarán a venderse, desde el próximo día 15 de enero, en los 40 concesionarios con que ya cuenta la marca coreana en todo el territorio español. A finales de año comenzarán a comercializarse las versiones de cinco puertas de este mismo y el Sephia, la berlina que constituye el segundo modelo que a lo largo de 1995 se venderá en nuestro país.



JAGUAR EN SITGES

Una cincuentena de hermosos Jaguar de todos los modelos y versiones acudieron a la cita del Jaguar Club de Catalunya en ocasión de su tercer Rallye Barcelona-Sitges. La reunión constaba de un interesante recorrido por las viradas carreteras del Penedés que se prestaban de modo ideal a que los conductores pudieran disfrutar tanto de las bellas mecánicas inglesas como del precioso paisaje que recorrían y al que una clemente meteorología ayudaba todavía más a poner de relieve. La organización por parte del dinámico Jaguar Club de Cataluña, fue impecable y dejó a todos los participantes un excelente sabor de boca. El que hará que vuelvan el año próximo.

PUNTO DE MIRA

ESTADISTICA

Noviembre, otro buen mes

DURANTE el mes de noviembre se matricularon en España 66.621 turismos, con un incremento del 20,08 por ciento, lo que significa 11.100 unidades más vendidas en relación con el mismo mes del año pasado. No obstante, estas cifras, que son buenas comparadas con un pésimo año como fue el 93, no lo son tanto si se comparan con la media de las ventas alcanzadas en igual mes en los últimos cinco años (69.852 unidades). De hecho, habría que remontarse al año 1985 para encontrar, en el referido mes de noviembre, otra cifra por debajo de las 66.000 unidades.

En el acumulado de los 11 primeros meses del año, el incremento se mantiene por encima del 21 por ciento, al haberse matriculado en estos meses 819.173 unidades. Esto supone que ya se han superado las previsiones que habían establecido para nuestro mercado, tanto la patronal ANFAC como la asociación europea ACEA, a principio de año y antes, lógicamente, de haber decretado el Gobierno los planes «Renove», gracias a los cuales las matriculaciones este año prodrian superar las 880.000 unidades, es decir, cerca de 140.000 unidades más que en 1993, pero que todavía seguirán estando por debajo en un 4,9 por ciento sobre la media de los últimos ocho años.

Durante el pasado mes de noviembre, todas las marcas con implantación en España aumentaron sus ventas, con relación al año pasado, si exceptuamos Ford que sufrió un retroceso del 7,6 por ciento. Destaca el fuer-

	Oct. 94	%	Acumulada 11 meses	%
Renault	10.115	13,44	126.492	13,24
Opel	9.707	27,07	107.179	18,74
Ford	8.287	-7,63	114.697	16,60
Peugeot	7.234	19,73	89.651	28,67
Seat	6.602	46,94	88.592	24,19
Citroën	5.905	14,15	75.584	12,10
Volkswagen	3.716	17,26	39.157	12,78
Fiat	3.699	103,68	46.692	91,40
Nissan	1.699	31,50	22.287	36,20
Rover	1.561	27,32	19.511	25,34
Audi	1.470	48,63	14.963	36,74
BMW	1.324	0,84	12.623	-15,39
Mercedes	787	-7,63	9.431	11,54
Volvo	772	46,66	8.757	24,73
Hyundai	577	9,49	7.057	26,18
Toyota	562	106,62	4.506	48,93
Lancia	539	23,34	6.339	11,44
Honda	518	11,40	5.932	20,74
Alfa Romeo	374	95,81	4.790	106,20
Skoda	267	97,78	3.913	98,73
Chrysler	238	124,53	2.740	102,06
Suzuki	185	-25,10	1.550	-26,40
Saab	155	78,16	1.407	48,57
Otras marcas	328	-42,46	4.828	23,82
TOTAL	66.621	20,08	891.173	21,21

te incremento de Seat, con un 46,94 por ciento, seguida de Opel (27,07 por ciento), Peugeot (19,73 por ciento) y Volkswagen (17,26 por ciento).

Fasa Renault, con 126.492 unidades vendidas en estos 11 meses sigue siendo la marca líder del mercado, seguida de Ford (114.697) y Opel (107.179), aunque Peugeot, con un incremento del 28,67 por ciento, y Seat, con un 24,19 por ciento, son las dos únicas marcas que superan la subida en conjunto (21,21 por ciento) de lo que va de año.

En cuanto a las marcas importadoras más importantes, sigue destacando el fortísimo incremento de las ventas del grupo Fiat, con una subida del 77,51 por ciento en estos once meses (Fiat, 91,40 por ciento; Alfa Romeo, 106,20 por ciento y Lancia, 11,44 por ciento), sin olvidar los fuertes incrementos también de Chrysler, Skoda, Toyota y Saab.

El Opel Astra, que fue el coche más vendido en el 93, con 4.786 unidades vendidas en el mes de noviembre, alcanza por primera vez en lo que va de año la primera posición en el ranking de los modelos más vendidos, seguido del Ford Escort (3.912) y el Peugeot 306 (3.605), dos medio «novatos» y un gran «veterano».



Para llevar a los campeones nos vestimos de etiqueta.



Oriol Gómez y Marc Martí, vencedores del Campeonato de España de Rallyes con Clio Williams.
RENAULT CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES 1994.

RENAULT
EL PLACER DE VIVIRLOS
Más de 2.000 instalaciones a su servicio
RENAULT recomienda lubricantes **ELF**

Clio

¿Y quién quiere uno grande?

MUSICA SOBRE RUEDAS

«If I were a carpenter» (A&M 540 258-2) es el título de una famosa canción de Tim Hardin que popularizó Bobby Darin. Pero es también el título de un álbum en el que diversas figuras del pop de los 90 rinden un homenaje a un dúo, los hermanos Carpenter, que dejaron tras sí una larga relación de grandes canciones y que crearon un estilo, sobre todo por la belleza de la voz de Karen Carpenter, su vocalista. Grupos más «modernos», como Sonic Youth, Cranberries, Red Kross o 4 Non

Blondes parecen encontrarse a gusto en un repertorio con el que todos crecieron y aprendieron a amar la música. Si le gustaban aquellas canciones, no dude en meter estas versiones en su coche. Son de confianza y tendrá otro punto de vista sobre el «Close to you», «For all we know» o «We've only just begin».

«1953-1994 Historia de una compañía» (Hispavox 8 31198 2) es un doble compact editado con motivo del traslado del sello desde su antigua sede en la calle madrileña de Torrelaguna a la moderna Ciudad de la Imagen. ¿Merecía la pena celebrarlo con un disco? Pienso que sí, porque aquel edificio no sólo contenía la historia del sello, sino que hasta dio origen a una etiqueta, «Sonido Torrelaguna», que definía muy bien los productos que allí se cocían, con las sabias manos de Rafael Trabuchelli y Waldo de los Ríos en la producción y los arreglos. Y además es una inmejorable ocasión de hacer un viaje (en nuestro caso también real, porque se lo recomendamos en «Música sobre ruedas») a través de la música de cinco décadas. Con él, puede usted salir de Barcelona en 1959 con «Un telegrama» de Monna Bell, pasar por Lérida en 1974 con «Señora azul» y aterrizar en Zaragoza con el «Piensa en mí» de Luz.

«Corrina Corrina» es la nueva

película Whoopi Goldberg llena de sentimientos entrañables y de música negra. Y aquí nos vamos a ocupar del disco que contiene la banda sonora (RCA 66443 2) capaz de sorprendernos con temas no habituales ni en las recopilaciones al uso ni en las manidas bandas sonoras del momento. Figuras del calibre de Louis Armstrong, Sarah Vaughan, Billie Holiday o Dinah Washington no son suficientes para teñir de jazz el álbum, porque al lado están Jackie Wilson, Thurston Harris o Hank Ballard dispuestos a poner el acento pop. Me considero especialista en el género de la recopilación y les aseguro que ésta figura entre las más sorprendentes (de las buenas, que entre las otras más que sorpresas hay sustos) de las que ahora puedan encontrar. Ideal para salir de la rutina, sobre todo si siempre hace el mismo recorrido en su coche.

Kenny G se nos apunta al toque navideño. Para ello nos brinda «Miracles. The Holiday Album» (BMG Arista 24138 2) donde están todos los villancicos clásicos americanos, sublimados por el sonido de su saxo alto. Kenny G es infalible a la hora de atacar un tema y si éste tiene calidad, sabe sacarle todo el partido posible, excepto al texto, naturalmente. Ideal para ilustrar los recorridos navideños cuando se van a visitar los belenes, a los amigos que sólo se ve una vez al año, o a los familiares que reaparecen tras 12 meses de eclipse. Luego en casa, les recomiendo la zambomba, los peces en el río y el pandero, que es más nuestro. Pero en el coche sería raro ir dándole a la pandere-ta sin ton ni son. Podría costarle muy caro, ya lo sabe.

JOSE RAMON PARDO



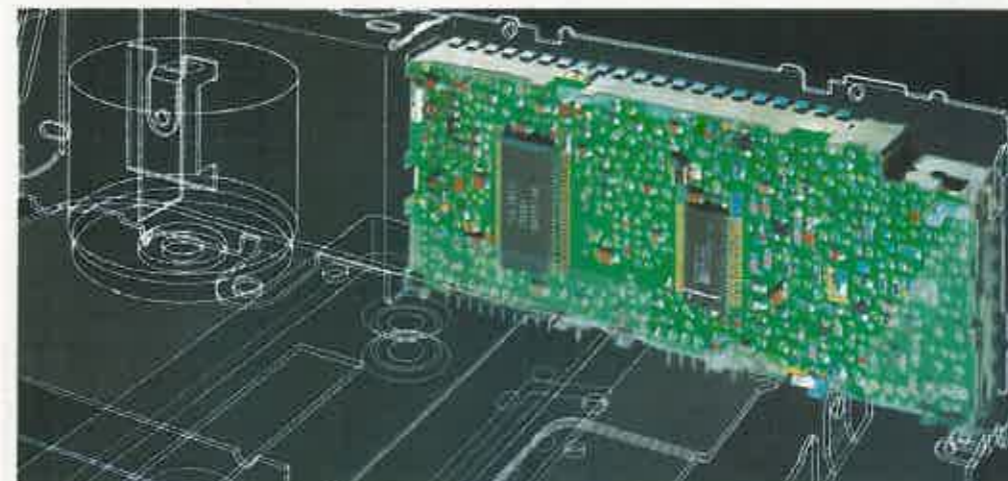
RUIZ MATA REPITE EN EL IOMTR

El 42 Congreso del IOMTR (Organización Internacional del Comercio y la Reparación de Automóviles), celebrado del 13 al 16 de noviembre, tuvo como tema central la «Visión de Futuro, Sociedades rentables en todo el mundo que aseguren la Independencia de la Industria del Motor». Dentro de las jornadas del Congreso tuvo lugar una reunión del Comité Director de la Organización, en la cual José Ruiz Mata —presidente de GANVAM— resultó reelegido como vocal del citado comité.



ASOCIACION FORD-MAHINDRA

Ford Motor Company y Mahindra & Mahindra Limited, principales fabricantes de automoción y tractores de la India, han anunciado que van a estudiar una posible asociación de empresas para la fabricación de vehículos Ford en unas nuevas instalaciones en India, y así prestar servicio al mercado automovilístico de este país, que se encuentra en pleno crecimiento. El estudio de viabilidad está previsto que concluya a mediados de 1995. La nueva empresa, de asociación temporal, sería de carácter totalmente independiente, siendo tanto Ford como Mahindra sus accionistas a partes iguales.



PHILIPS BQR III

Recepción de la mejor calidad

CON el BQR III, Philips Car Systems ha redefinido lo más avanzado en la tecnología de sintonizadores. El BQR III representa una nueva generación en tecnología de sintonizadores que está basada en integración a gran escala. Bastan dos circuitos integrados para conseguir lo que no puede lograrse con los cinco circuitos integrados habituales de los sintonizadores convencionales.

Un CI controla la recepción y el otro la modulación de la señal, la recepción en estéreo y la supresión de las interferencias. Esta integración a gran escala hace que los sintonizadores de Philips Car Systems sean más fiables y menos propensos a sufrir problemas técnicos.

Los sintonizadores BQR III se basan en el principio de conversión doble que significa que las señales entrantes se convier-

ten en frecuencias intermedias superiores (72,2 MHz) y a frecuencias inferiores (10,7 MHz). La tecnología de los sintonizadores BQR III proporciona de forma sostenida una sensibilidad de recepción uniforme en toda la anchura de banda, una recepción extremadamente estable con valores mínimos de distorsión que se sitúan por debajo del 0,5 por ciento y una gran mejora de la selectividad.

Para 26 dB (decibelios), la relación S/R (señal/ruido) cae por debajo de 2,5 µV (medidos con una resistencia de antena de 150 Ω).

Las combinaciones de audio DC 942/932 CD-RDS y DC 722/712 RDS, DC 532/522 RDS disponen de la nueva tecnología de sintonizadores BQR III. En los radiocassettes DC 352/342 y DC 242, se usan componentes de BQR.



MX ONDA ENTRA EN EL MERCADO AMERICANO

La compañía MX Onda, líder español en electrónica de consumo aplicada fundamentalmente a la automoción, ha comenzado a desarrollar sus actividades en Latinoamérica. Venezuela y Uruguay son los dos primeros países donde MX Onda comercializará sus productos, previéndose a corto plazo su expansión a otras naciones de esta zona. Durante estos próximos meses, MX Onda exportará diferentes modelos de su gama de autorradios. En la actualidad, la compañía es líder nacional en este segmento de mercado en nuestro país, con una cuota del 19 por ciento. La expansión de MX Onda en el mercado latinoamericano forma parte de la política estratégica de internacionalización llevada a cabo por la compañía.

Deja de sufrir !



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

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

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

FRENTE A FRENTE

FORD MONDEO 2.5i V6 GHIA CONTRA
OPEL VECTRA 4P. CDX V6 2.5i Y RENAULT LAGUNA RTi 3.0i V6

Motor 16
Prueba



Ford ha vuelto a cosechar para su Mondeo otro éxito importante: la versión V6. Se trata de un modelo muy interesante frente a la competencia.

PRIMERO fue el turbo, después la culata de 16 válvulas, ahora le toca el turno a los motores de seis cilindros en V, algo más que una moda y desde luego toda una estrategia de marketing con un futuro esperanzador en el segmento medio del mercado. Hablar de moda en relación a la utilización de estos motores en berlinas del tipo medio no es tan prematuro como pueda parecer. Un buen número de fabricantes generalistas no dudan en invertir ingentes cifras de dinero en desarrollar estas mecánicas para

FORD MONDEO V6 GHIA

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento intachable	Altura en plazas traseras
Motor muy agradable	Ausencia de ordenador
Equilibrio general	Limpia trasero opcional

PRECIO: 3.739.000 PTAS.

OPEL VECTRA CDX V6

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Precio elevado
Espacio interior	Palanca del cambio retrasada
Equipamiento completo	Volante no regulable

PRECIO: 3.914.000 PTAS.

RENAULT LAGUNA RTi V6

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento eficaz	Manejo del cambio
Recuperaciones brillantes	Altura en plazas traseras
Comodidad de marcha	Equipamiento escaso

PRECIO: 3.445.000 PTAS.

ALGO MAS QUE UNA MODA



Con la gama 195 las versiones Ghia, y con mayor razón este alto de gama, se beneficia de un acabado más lujoso. El doble airbag es de serie y el volante, regulable.



En algunos aspectos se ve el paso del tiempo. Los mandos de los elevavidrios están lejos del volante, la presentación es un tanto pobre, pero el doble airbag de serie.



Es el más barato, pero a costa de ofrecer una presentación y un equipamiento muy pobres. El airbag del lado derecho no se ofrece ni en opción. El acabado es bueno.

modelos que no superan los cuatro millones de pesetas. El caso más reciente lo encontramos en la marca Ford, que ha tardado seis años y ha invertido 650 millones de dólares en desarrollar su nuevo motor V6 de 170 caballos para el Mondeo.

Entre un buen número de descripciones técnicas que dejan claro la sofisticación del motor, destaca algo que el futuro comprador apreciará más que otra cosa, el Mondeo V6 puede recorrer entre 80.000 y 160.000 kilómetros requiriendo un sólo cambio de bujías, comprobaciones mínimas y los cambios periódicos de aceite y filtros, parece lo mínimo exigible tras semejante inversión. Pero lo cierto es que los constructores ponen un especial cariño en sus motores de seis cilindros, son mecánicas que proporcionan prestigio sea cual sea la carrocería que los envuelva. Y en realidad eso es lo que van buscando la mayoría de los clientes de un V6, prestigio, categoría... En cualquier caso, estos tres vehículos ocultan tras sus caparazones bastantes más cosas. El Mondeo ofrece equilibrio, un comportamiento excepcional, buena presentación interior, equipamiento y un precio muy razonable. El Laguna prescinde de las 24 válvulas de sus rivales y estira la cilindrada hasta los tres litros consiguiendo los mismos 170 caballos. Con ello gana suavidad, silencio de marcha, poder de recuperación en combinación con unos desarrollos correctos. El V6 de la clase media francesa mantiene la nobleza de sus hermanos pequeños a la hora de rodar rápido por cualquier tipo de piso y pasa incluso de un control de tracción (ofrecido de serie por sus dos rivales) totalmente convencido de sus cualidades. El Vectra es todo corazón. Sus seis cilindros en V y sus 170 caballos de potencia empujan con una fuerza descomunal pero para que el consumo no se dispare, en Opel, y como ya es habitual, le ha asignado unos desarrollos que provocan una caída en picado de la aguja del cuentavuelts cada vez que se cambia, que ahogan el motor a la hora de recuperar desde poca velocidad en marchas largas.

Todos superan los 220 kilómetros por hora, cifra de infarto para muchos y poco recomendable en nuestro territorio. Sin embargo ♦♦♦



Es una de las berlinas de tipo medio más eficaces del momento. Dotado de la suspensión dinámica (100.000 pesetas) es muy difícil poner en aprietos al conjunto.



No tiene el aplomo de sus rivales, pero su comportamiento es seguro y noble. Sus suspensiones están más orientadas al confort. Como el Ford, cuenta con control de tracción muy eficaz.



Salvo en situaciones de asfalto muy deslizante, donde pierde algo de tracción al no contar con ningún sistema al efecto, el Laguna es eficaz y muy cómodo. Se conduce con mucha facilidad.



En el Ford todo está a mano. La suspensión dinámica se controla con un botón.



El sistema de aireación de Opel es muy eficaz. El aire acondicionado es de serie.



El aire acondicionado del Laguna se ofrece como opción. Cuesta 189.000 pesetas.

también ofrecen sorpresas a poca velocidad. Cualquiera de los tres (el Vectra peor por lo anteriormente comentado), es capaz de circular por ciudad en quinta y a 45 kilómetros por hora sin decir esta boca es mía.

La cuarta es un filón, se puede insertar a pocos metros de arrancar y olvidarse de ella prácticamente hasta la hora de parar de nuevo. El Laguna es la estrella en estos casos gracias a su mayor cilindrada y sus acertados desarrollos.

El Mondeo V6 con cuatro puertas y suspensión dinámica (no hace ni falta apretar la tecla que deja firmes los amortiguadores permanentemente), es uno de los automóviles más equilibrados del momento. Es ágil, noble, eficaz, cómodo y divertido si el padre de familia se desmoleña un día e intenta buscarle las cosquillas. Su flamante berlina familiar no le defraudará pero en este caso que salga con dinero de casa, 16 litros de media en el mejor de los casos. Es, tras el Laguna, el que más consume, sus cortos desarrollos pasan factura en la gasolinera. Tras él habría que decantarse en comportamiento por el Laguna, que sin suspensión dinámica alguna e incluso sin control de tracción supera con sobresaliente cualquier compromiso... salvo cuando el piso está deslizante.

El Vectra V6 es algo más burgués, con suspensiones más enfocadas a la comodidad por encima de todo. No llega a lograr el compromiso de sus rivales y su aplomo no es el mismo. Sin embargo, ofrece de serie, como el Mondeo, un control de tracción casi obligatorio en un tracción delantera con el par que proporciona un seis cilindros.

El mejor conjunto dirección, frenos, cambio hay que atribuirse al Ford con un excelente nivel de eficacia y precisión. El Laguna se sitúa a continuación con un cambio menos preciso y el Opel, en último lugar con una palanca muy retrasada, poca precisión en el selector y unos frenos menos eficaces.

Sin estar condicionado por una carrocería moderna, aerodinámica y estilizada, el Vectra ofrece la mejor habitabilidad a lo largo y ancho del habitáculo. No roza la cabeza de los más altos, ni hay que sentarse encogido. Lástima que la lógica no acompañe en la situación de algunos elementos. Es el caso de los mandos de los elevallunas eléctricos o el ordenador situados en la bandeja central lejos de un volante sin posibles regulaciones. Es sin embargo el que, aun ofreciendo airbag ♦♦♦



La carrocería del Vectra tiene seis años a sus espaldas, sin embargo es la que cuenta con la mejor habitabilidad.



FICHA TECNICA

	FORD MONDEO V6 2.5i	OPEL VECTRA V6 2.5i	RENAULT LAGUNA 3.0i V6
MOTOR			
Posición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	6 en V	6 en V	6 en V
Material bloque/culata	Aleación/aleación	Aleación/aleación	Aleación/aleación
Distribución	2 árb. en cab. por bancada	2 árb. en cab. por bancada	2 árb. en cab. por bancada
Válvulas por cilindro	4	4	2
Cilindrada	2.544	2.498	2.963
Diámetro/Carrera	82,4/79,5	81,6/79,6	93,0/72,7
Compresión	9,7 a 1	10,8 a 1	9,6 a 1
Potencia máxima/rpm	170 cv(125 kw)/6.250	170 cv(125 kw)/6.000	170 cv(125 kw)/5.500
Par máximo/rpm	22,4 mkg (220Nm)/4.250	23,1mkg(227Nm)/4.000	24,5mkg(240Nm)/4.500
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Combustible	Gasolina 95 oct. s.p.	Gasolina 95 oct. s.p.	Gasolina 95 oct. s.p.
TRANSMISION			
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 v.	Manual de 5 v.	Manual de 5 v.
Velocidad a 1.000 rpm en 1ª/2ª/3ª	8,0/12,8/18,9	8,7/16,7/26,3	8,6/15,2/22,6
Velocidad a 1.000 rpm en 4ª/5ª	26,5/35,5	33,1/38,3	30,4/37,4
DIRECCION			
Sistema	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Vueltas de volante	3,0	3,0	3,5
Diámetro de giro	10,9	11,4	10,8
FRENOS			
Delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Traseros	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo de frenos	SI	SI	SI
SUSPENSION			
Delantera	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Trasera	Quadralink	Semi-independiente	Independiente
RUEDAS			
Neumáticos	205/55 VR 15	195/60 R 15	205/60 VR 15
Llantas. (pulgadas)	De aleación. (6,0x15)	De aleación. (6,0x15)	De aleación. (6,5x15)
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha	1.370 kg	1.280 kg.	1.370 kg.
Deposito de combustible	61,5 l.	61 l.	66 l.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	Mondeo	Vectra	Laguna	Mondeo	Vectra	Laguna	
Cuentavueeltas	SI	SI	SI	Llantas de aleación	SI	SI	OP
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	Lavafaros	OP	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	Limpia luneta post.	OP	NO	SI
Indicador de carga batería	NO	NO	NO	Faros antiniebla	SI	SI	SI
Ordenador de abordó	NO	SI	NO	SEGURIDAD			
Cierre centralizado	SI	SI	SI	Airbag conductor	SI	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	OP	NO	SI	Airbag acompañante	SI	SI	NO
Elevallunas eléctricos del.	SI	SI	SI	Pretensor cinturones	SI	SI	SI
Elevallunas eléctricos tras.	SI	SI	NO	Asiento para niños	OP	NO	OP
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI	NO	Reposacabezas traseros	SI	SI	SI
Volante regulable	SI	NO	SI	MONDEO: Techo solar eléctrico: 142.000 ptas. Alarma anti-robo: 38.000 ptas. Asientos de cuero: 313.000 ptas. Suspensión dinámica: 100.000 ptas. Kit RS: 229.000 ptas. Inmovilizador: 43.000 ptas. Cierre remoto: 69.000 ptas.			
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	VECTRA: Techo solar eléctrico: 125.000 ptas. LAGUNA: Aire acondicionado: 189.500 ptas. Llantas de aleación: 82.500 ptas. Techo corredizo eléctrico: 140.000 ptas.			
Asiento post. partido	SI	SI	SI				
Apertura del. maletero desde el int.	SI	NO	NO				
Aire acondicionado	SI	SI	OP				
Climatizador automático	NO	NO	NO				
Salida de aire plazas post.	SI	SI	SI				
Techo solar	OP	OP	OP				

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	MONDEO V6	VECTRA V6	LAGUNA V6
CIUDAD			
A 21,1 km/h de promedio	14,4	14,1	15,5
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	8,6	8,1	9,1
En conducción rápida	15,9	16,5	16,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,9	10,0	10,7
A 140 km/h de cruceo	11,8	13,4	12,3
CONSUMO MEDIO POND.			
Litros 100/km	12,2	11,9	13,1
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	455	463	453

SONORIDAD

Medidas en Db	MONDEO	VECTRA	LAGUNA
Al ralentí:	47,0	47,1	45,4
A 60 Km/h:	59,2	62,4	60,8
A 90 Km/h:	62,8	65,4	63,8
A 120 Km/h:	67,2	68,9	65,7
A 140 Km/h:	71,4	71,0	70,2
A tope	79,6	80,1	81,7

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA
Km/h	225	230	220
ACELERACION (seg.)			
400 m salida parada	17,2	15,9	16,9
1.000 m salida parada	31,2	28,5	30,6
De 0 a 100 km/h	10,4	7,9	9,6
Recorriendo (metros)	175	123	156
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7	18,1	17,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1	19,4	19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,3	32,7	32,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,3	35,7	35,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,7	9,3	8,7
recorriendo (metros)	242	257	242
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,8	12,2	11,3
recorriendo (metros)	357	341	313

FRENOS

Medidas en metros	MONDEO	VECTRA	LAGUNA
A 60 Km/h:	16,2	19,0	16,1
A 100 Km/h:	45,0	51,2	43,8
A 120 Km/h:	63,3	72,2	61,6

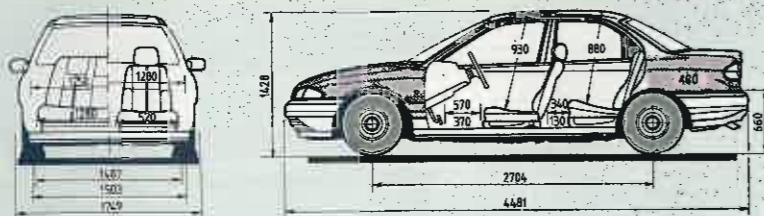
COMPRADOR

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

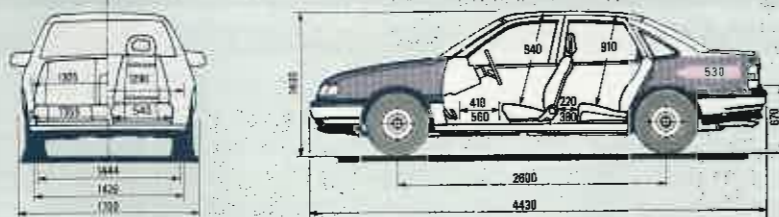
OPEL Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 617 puntos asistencia en toda España.

RENAULT Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.689 puntos en España.

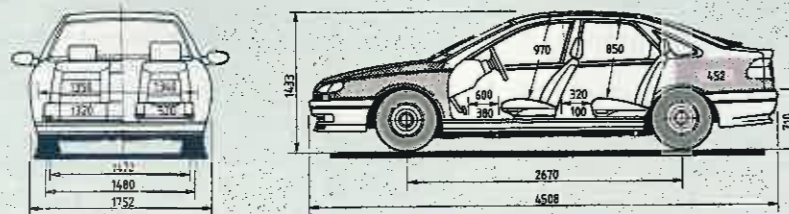
FORD MONDEO 4 PUERTAS / MEDIDAS



OPEL VECTRA 4 PUERTAS / MEDIDAS



RENAULT LAGUNA / MEDIDAS



Tanto el Ford Mondeo (izquierda), como el Renault Laguna (derecha), ofrecen una altura en las plazas traseras algo más limitada. El Opel Vectra (centro) es el que más espacio ofrece a sus ocupantes al no verse condicionado por un diseño moderno. La tapicería de cuero es opcional (313.000 pesetas) en el Ford Mondeo. Los asientos del Renault Laguna son demasiado blandos.

del acompañante, dispone de la guantera con llave con más capacidad de las tres. El Laguna y el Mondeo cojean del mismo pie en cuanto a habitabilidad, la altura en las plazas traseras es algo limitada, aunque sólo en el caso de que sean ocupadas por pasajeros con una altura que sobrepase 1,80.

En cuestiones de equipamiento encontramos altibajos que se con-

vertirán en determinantes a la hora de la elección de compra.

El Mondeo Ghia V6 cuenta ya con las especificaciones del 95 que incluyen algunos retoques exteriores y un interior más rico en materiales. Paneles satinados tipo madera y cuero en palanca y volante. El precio final del coche, medio millón más que el Mondeo dos litros, tiene una justificación más o menos dis-

cutible respecto al modelo inferior pero clara frente a los dos rivales de nuestra prueba. El Laguna es caro si tenemos en cuenta la ausencia de equipamiento y el Vectra también a pesar de que aparentemente no le falta de nada. El Mondeo es, sin duda, el más equilibrado.

ANDRÉS MAS
FOTOS: J. A. DIAZ

Todos salvo el Laguna llevan llantas de aleación entre su equip de serie. Los neumáticos de medida menor son los del Vectra.



BALANCE FINAL

MECÁNICA

MONDEO	9	El Ford es el más equilibrado de los tres. Tanto en el aspecto del motor como en el de los frenos, cambio, dirección o suspensiones, el Mondeo V6 alcanza una puntuación alta. La combinación de todo ello le permite estar delante.
VECTRA	8	La posición del cambio y su manejo menos preciso penalizan este apartado. Tampoco en lo referente a los frenos despunta especialmente, sin embargo el excelente motor le coloca en una buena posición cara al resultado final.
LAGUNA	8	Tiene el motor más silencioso y es el que mejor frena pero el cambio, como en el Opel, no está a la altura del resto del conjunto. Se muestra perezoso en algunas condiciones y lento de manejo, lo que perjudica el equilibrio general.

COMPORTAMIENTO

MONDEO	9	Hacia tiempo que no conduciáramos una berlina de tipo medio tan noble y eficaz en todos los terrenos. Hay que decir que nuestra unidad de pruebas contaba con la inestimable ayuda de la suspensión dinámica, una opción a pagar.
VECTRA	7	No le vendrían mal unos neumáticos como los de sus rivales, según viene de fábrica, tiende a perder eficacia en asfalto deslizante. El control de tracción funciona pero resta dinamismo al coche siempre que se quiera ir deprisa.
LAGUNA	8	El Laguna ha destacado desde el primer día por su estupendo comportamiento y esta versión más potente no va a ser menos. Es cómodo, noble, ágil y divertido pero no ofrece ningún control de tracción. A veces le haría falta.

RENDIMIENTO

MONDEO	7,5	Con ser uno de los motores más modernos y sofisticados, la mecánica del Mondeo V6, desarrollada en parte por Cosworth, no es de las más brillantes. También es cierto que la unidad de pruebas sólo tenía 1.000 kilómetros.
VECTRA	9	Gana este apartado por contar con el motor más brillante aunque se haya buscado el compromiso de unos desarrollos demasiado económicos. El Vectra V6 acelera como un cohete pero le cuesta recuperarse desde baja velocidad.
LAGUNA	8	Es el único que no cuenta con culata multiválvula obteniendo la potencia y los buenos resultados de recuperaciones a base de cilindrada. Es el que menos velocidad máxima alcanza, pero en cualquier caso se nos antoja suficiente.

CONFORT

MONDEO	9	Sale de nuevo a relucir el mágico equilibrio que se ha conseguido en el Ford. Buena postura al volante, motor silencioso, suspensiones agradables, asientos cómodos con la dureza precisa. Sólo falla la altura en las plazas traseras.
VECTRA	8	Cuesta alcanzar la postura ideal al volante, éste no es regulable. También el motor es el menos silencioso aunque de vez en cuando se agradezca un ronroneo agresivo. Por lo demás es de los más espaciosos incluido el maletero.
LAGUNA	8	Butacas demasiado blandas y espacio ligeramente inferior al de sus rivales incluido el maletero son dos puntos que penalizan este apartado en el Renault. En cualquier caso hay que rizar el rizo, los tres son muy cómodos.

CARROCERÍA

MONDEO	8	Es moderna, aerodinámica, elegante y se ofrecen dos posibilidades al mismo precio. Ford ha sustituido al Sierra con sobresaliente. El acabado está al mejor nivel, incluyendo una mejora sensible en la última hornada del 95.
VECTRA	6	Con una imagen ya desgastada, el Vectra lucha como puede frente a sus rivales. Al no contar con una línea tan aerodinámica puede ofrecer mayor espacio, altura y maletero a sus ocupantes. La versión cinco puertas es más cara.
LAGUNA	7,5	El Renault Laguna cuenta con dos desventajas frente a los dos rivales de la prueba. En primer lugar sólo se ofrece una variante de cuatro puertas y portón trasero, en segundo la altura al techo en las plazas traseras está limitada.

ECONOMÍA

MONDEO	9	Tiene un precio razonable dado el equipamiento con el que cuenta. Además su consumo no es de los más elevados. La versión cinco puertas no lleva sobrepeso y la recomendable suspensión dinámica tiene un costo asequible.
VECTRA	7	En sólo 10 meses el Vectra V6 ha subido alrededor de 400.000 pesetas. Es el más caro con diferencia y aparte de contar con un completísimo equipamiento de serie y un excelente motor, el resto no justifica este precio tan alto.
LAGUNA	6	Es el más barato de los tres con una diferencia de unas 300.000 pesetas, sin embargo es el menos equipado y el más gastón. No lleva ni aire acondicionado, ni airbag de acompañante, ni control de tracción ni elevavinas traseros...

CONCLUSIÓN

MONDEO	8,6	Obtiene la mejor puntuación gracias a su equilibrio general. La política de precios, en general, es muy acertada.
LAGUNA	7,6	Sin duda es un buen coche, pero le falta equipamiento, por el Baccará V6 hay que pagar 1.300.000 pesetas más.
VECTRA	7,5	La puntuación demuestra que a pesar de los años, el Vectra sigue vigente. El motor V6 es extraordinario.



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

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



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

CHRYSLER NEON

CON SUS MISMAS ARMAS

El desembarco de los americanos de Chrysler en el mercado español se va cimentando poco a poco. Después del Vision, llega el Neon, con unas características que lo hacen homologable a la competencia directa europea.

Hay que destacar entre el equipamiento de serie la presencia de airbag para conductor y acompañante. Todo el salpicadero es de una sola pieza.



LOS PRECIOS	
NEON SE	2.426.900
NEON LE	2.524.200
OPCIONES	
ABS	157.9999 ptas.
PINTURA METALIZADA	33.000 ptas.
AIRE ACONDICIONADO	195.000 ptas.





El Neon es un coche que parece más grande de lo que en realidad es debido a un chasis de los llamados adelantados. El aprovechamiento de los 4,6 metros de largo, lo sitúa entre los mejores de la competencia y le hace competir con modelos mayores.

ESTOS días se inicia en España la comercialización del Chrysler Neon. Este modelo, que trae como tarjeta de presentación un notable éxito en su país de origen, viene con pretensiones de competir de tú a tú con los rivales europeos asentados. Para ello dispone de una estructura mecánica al estilo actual, es decir, es un tracción delantera con un motor de cuatro cilindros montado transversalmente por delante del eje delantero, lo cual ha permitido a

los diseñadores crear un habitáculo de los llamados adelantados, es decir que el montante delantero se encuentra casi encima de la rueda. Las ventajas de este diseño se notan nada más sentarse al volante del Neon. Este coche parece más grande de lo que en realidad sus 4,6 metros de largo hacen suponer. De hecho se ha buscado, no se sabe si intencionadamente, unas dimensiones que sitúan al Neon a caballo entre dos segmentos, aunque la filoso-

fía del coche, por lo menos en nuestro mercado, apunta a rivalizar con el segmento de los Renault Laguna, Ford Mondeo, Opel Vectra, etcétera. Frente a éstos, en principio, presenta una relación equipamiento-precio inigualable.

Inicialmente, en España se van a vender dos versiones, la SE y la LE, que se distinguen por el equipamiento y cuya diferencia de precio no llega a las 100.000 pesetas. Entre lo que ofrecen como equipo ♦♦♦

El Chrysler Neon dispone de un bastidor muy rígido, pero el compromiso conseguido entre confort y comportamiento, penaliza este último en carreteras onduladas. Su mejor comportamiento lo consigue sobre carreteras de buen piso y sin complicaciones.



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.*



NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

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

*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.



Los asientos delanteros son un poco planos y no sujetan bien. El asiento posterior es abatible por partes y dispone de un hueco para transportar objetos largos.



En su interior hay muchos detalles que hacen del Neon un coche funcional. Se mantiene el cierre centralizado por botón desde la puerta del conductor.

de serie hay que destacar el doble airbag, el aire acondicionado, dirección asistida y cierre centralizado. El LE cuenta, además, con unos asientos diferentes, volante regulable en altura y algunos detalles de acabado, tal y como un aislamiento acústico mejorado.

En lo que se refiere a las opciones, sólo hay posibilidad de añadir para ambos modelos el sistema antibloqueo para los frenos, la pintura metalizada y el aire acondicionado.

En el Neon queda bien patente la nueva forma de hacer de los americanos. En el interior hay de todo, pero sin resultar recargado. El diseño queda al servicio de la funcionalidad. Los sistemas de fabricación son ahora más sencillos y confieren una mayor robustez al conjunto. Sin embargo, el aspecto de los plásticos desluce un tanto el conjunto. Curiosamente, a pesar de que Chrysler ha tenido muy presente el mercado europeo para el desarrollo del Neon, insiste en seguir utilizando el bloqueo centralizado de las puertas independiente de la llave, con lo cual, resulta fácil dejarse el coche cerrado con las llaves puestas, o bien, dejarlo totalmente abierto. Así mismo sigue sin aparecer el reloj dentro del equipamiento básico. El malete-

FICHA TECNICA	
MOTOR	NEON
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.996
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	132 CV/6.000
Par máximo / r.p.m.	17,8 mkg/5.600
TRANSMISION	
Traacción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.109
Largo/ancho/alto (mm)	4.634/1.714/1.369
Capacidad del depósito (l)	43
Volumen del maletero (l)	335
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	11,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,3
A 120 km/h (l/100 km)	7,8

ro es razonablemente capaz, pero no hubiese estado de más un guarnecido algo más esmerado.

En el apartado mecánico, este Chrysler destaca por un brillante motor. El cuatro cilindros del Neon es brillante si se quiere correr, y resulta muy elástico si se quiere realizar una conducción tranquila. Los consumos anunciados están en la línea de sus competidores más directos. El único pero que se puede encontrar a este motor es que resulta un tanto ruidoso y el aislamiento acústico no es capaz de resolver el problema. En términos generales, el Neon tiene un nivel de rumorosidad por encima de la media.

El cambio de marchas es de cinco velocidades y tiene un escalonamiento y un manejo adecuados, aunque también es algo ruidoso. La dirección asistida facilita mucho la conducción. Por su filosofía, a pesar del buen rendimiento del motor, es un coche tranquilo. Sus suspensiones están destinadas a ser utilizadas en carreteras de buen piso y sin complicaciones. A pesar de la buena rigidez del bastidor, el Neon digiere mal las ondulaciones del terreno. ●

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE A. DIAZ

TÓMALE EL PULSO A LA TIERRA ¡Y VUELA!

MONTESA, SÍ

La nueva versión lo ha conseguido: Mejorar lo mejor. Un nuevo mundo de sensaciones en el pilotaje del trial te hace sentir el pulso de la tierra. Después, volar, resulta ya elemental.

COTA 314 R'95

COTA montesa
314R



POWERED by
HRC

REPSOL con montesa

TATA TELCOSPORT

Para aventureros sin dinero

Por menos de dos millones de pesetas la firma hindú Tata ofrece un producto versátil con posibilidades todoterreno y un aspecto atractivo.



El Tata Telco Sport puede confundirse fácilmente con un Mercedes TT o incluso con un modelo americano. Su motor diesel proporciona una potencia de 68 caballos.



Cuenta con tracción trasera y un compromiso interesante entre comodidad y comportamiento. Por pistas, las suspensiones absorben con sobresaliente los baches más profundos.

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

CON el respaldo abrumador de un holding japonés (Nissho Iwai) que en 1993 ha movido una cifra

de negocio de 90.000 millones de dólares y del mayor grupo industrial de la India (TATA), del que incluso participa Mercedes en su filial de automoción (Telco), llega a nuestro país un curioso vehículo cuyo éxito, a priori asegurado gracias a su atractivo aspecto y precio contenido, deberá mantenerse dependiendo mucho de las mejoras que vaya recibiendo en sucesivas remesas, sobre todo en cuanto a ter- ◆◆◆

TATA TELCO SPORT	
VIRTUDES	DEFECTOS
Carrocería atractiva	Terminación descuidada
Equipamiento completo	Limitaciones campo a través
Precio asequible	Prestaciones justas
PRECIO: 1.899.500 PTAS.	



minación y detalles se refiere. Comercializado hasta ahora en mercados asiáticos de segunda fila y en Africa, El TelcoSport es un vehículo multiuso de atrayente línea pero muy descuidado en acabado y calidad de materiales, aspectos poco o nada importantes hasta ahora en unos mercados muy poco exigentes en este sentido.

Asientos en plástico, ajustes que costarían el puesto a más de un operario en una fábrica alemana, carencias tan extrañas como la luneta térmica incluyendo en cambio doble limpiaparabrisas trasero, ausencia de totalizador parcial... parece ser, afortunadamente, que las primeras unidades recibidas tendrán poco que ver con lo que llegue después. Tapicería de paño, neumáticos en medida unificada de 215, luneta térmica y unos remates más cuidados son las mejoras previstas a corto plazo.



El interior del TATA TelcoSport es amplio y luminoso, quizás demasiado luminoso. Las generosas superficies acristaladas laterales además de proporcionar una personalidad muy marcada y ciertamente atractiva, también convierten el interior en un horno, a pesar del aire acondicionado, a nada que el sol se insinue a través de las nubes. Habría que pensar en una película solar homologada.

Los asientos traseros se abaten fácilmente dejando un volumen de carga de 1.500 litros con una superficie bastante regular gracias a unos discretos pasos de rueda. Incluso con los asientos traseros ocupados la capacidad del maletero es interesante aunque de momento tampoco se ofrece una cortinilla que le cubra de las miradas ajenas.

Pese a las lagunas iniciales de equipamiento, no se puede hablar de un vehículo «pelado». El TATA TelcoSport lleva de serie aire acondicionado, dirección asistida, elevallunas eléctricos, cierre centralizado, volante regulable en altura y barras portaequipajes. Todo ello se viene a sumar a un conjunto no precisamente ligero que con combustible y ocupantes llega fácilmente a las dos toneladas. Con este peso el voluntarioso motor diesel de dos litros de



El equipamiento es completo teniendo en cuenta el ajustado precio final, sin embargo el importador debe ofrecer un producto mejor rematado y cubrir ciertas lagunas.

cilindrada y 68 caballos hace lo que puede, que es más bien poco. Difícil ser pescado por los de tráfico a más de 120 Km/h., es su velocidad máxima y no la más recomendable durante mucho rato. El TelcoSport llanea plácidamente a 100-110, su velocidad ideal, y hay que acostumbrarse a utilizar el cambio con asiduidad en el primer repecho. La anómala elección de los desarrollos intentando combinar bien la utilización en campo y carretera, proporciona importantes altibajos entre 2ª y 3ª o entre 4ª y 5ª. Afortunadamente el cambio es rápido, preciso y sólo requiere un periodo de adaptación debido a su esquema con la primera hacia atrás (la segunda de casi todos los coches) y las demás en H.

Como casi todos los todoterreno (a pesar de ser sólo tracción trasera se le puede llamar así) el esquema de suspensiones es independiente en el tren delantero y de eje rígido en el trasero, eso sí con muelles y amortiguadores hidráulicos telescópicos. El comportamiento mixto es aceptable ya que sólo en asfalto bacheado

el coche llega a ser incómodo. Por pistas (evitar tramos embarrados en cuesta) la suspensión aguanta bien el trabajo más intenso sin perjudicar la comodidad, los amortiguadores se «tragan» los agujeros sin rechistar. Sólo la dirección se muestra algo lenta e imprecisa pero la asistencia se agradece siempre. Con el TelcoSport se puede hacer algún pinito que otro en campo a través, la altura del coche y los neumáticos mixtos, además de las dos primeras marchas cortas, lo permiten. Sin embargo, nunca hay que olvidar su condición de tracción trasera con sus limitaciones. En zonas complicadas, mejor no arriesgarse.

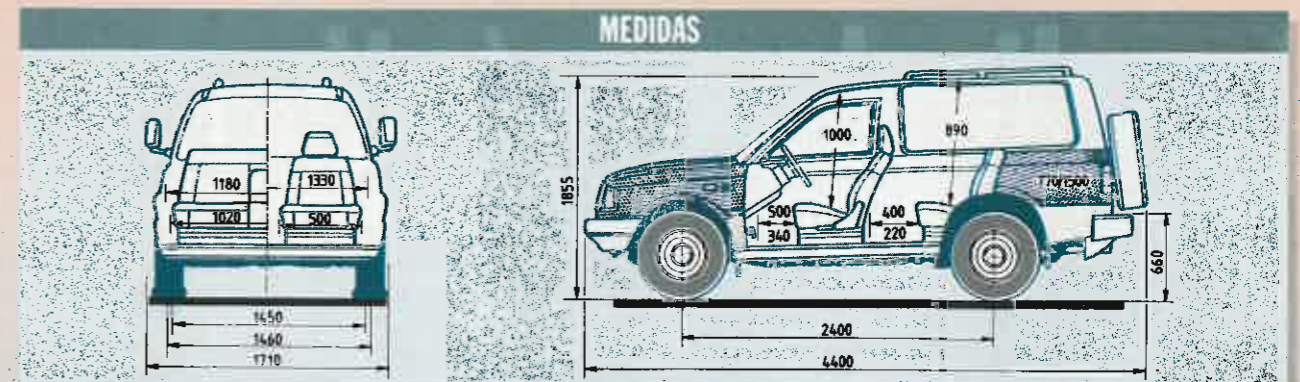
Sin sobrepasar los dos millones de pesetas es difícil encontrar algo parecido. Sibaritas, perfeccionistas y nerviosos abstenerse. El TATA TelcoSport es un vehículo ideal para amantes del ocio, el campo y los coches duros construidos no precisamente de forma artesanal.

ANDRÉS MAS

FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



Ahora los asientos vienen de fábrica en tela. El espacio disponible es grande. Los asientos traseros se abaten fácilmente dejando un maletero muy capaz y versátil.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.948 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 22,5 a 1. Potencia máxima: 68 CV(92 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 12 mkg (118 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Inyección indirecta por bomba inyectora. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción mecánica a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades y marcha atrás, todas sincronizadas. Embrague monodisco en seco por mando hidráulico.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, servoasistida Vueltas volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS

Hidráulico de doble circuito con servofreno. Delanteros: Discos macizos. Traseros: Tambores

SUSPENSION

Delantera: Suspensión independiente de doble anclaje con muelles y amortiguadores hidráulicos telescópicos, barra estabilizadora. Trasera: de eje rígido con doble brazo oscilante, muelles, amortiguadores de doble efecto y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 215/75 R15. Llantas de chapa.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.615 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	120
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	24,1
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	33,3
Recorriendo (metros)	665
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	22,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	48,7
De 80 a 114 km/h en 4ª	39,1
recorriendo (metros)	1031
De 80 a 110 km/h en 5ª	40,2
recorriendo (metros)	1123

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	11,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción rápida	13,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,2
A 140 km/h de cruceo	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	455

FRENOS

A 60 Km/h: **19,5 m.** A 100 Km/h: **53,6m.** A 120 Km/h: **81,8m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **56,6 dB.** A 60 Km/h: **68,2 dB.** A 90 Km/h: **73,6 dB.** A 120 Km/h: **81,7 dB.** A 140K m/h: -

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Los concesionarios disponen de algunos elementos opcionales como las barras protectoras en los paragolpes o la funda metálica de la rueda de repuesto.

COMPRADOR

TATA TELCO. Importador: Nissho Motor España S.A. Pº. de la Castellana 143, 10ª A. 28046 Madrid. Tlf. 5716599 **Garantía:** Tres años en piezas y mano de obra y tres años de asistencia técnica en carretera las 24 horas. **Red de postventa:** Creándose actualmente.

HYUNDAI ACCENT 1.5 GS 3P

Resultados prácticos

La configuración de tres puertas en el Hyundai Accent dota al pequeño de la gama de un atractivo añadido a sus planteamientos generales. Sin merma en sus cotas internas respecto al cuatro puertas, aumenta la capacidad del maletero.

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

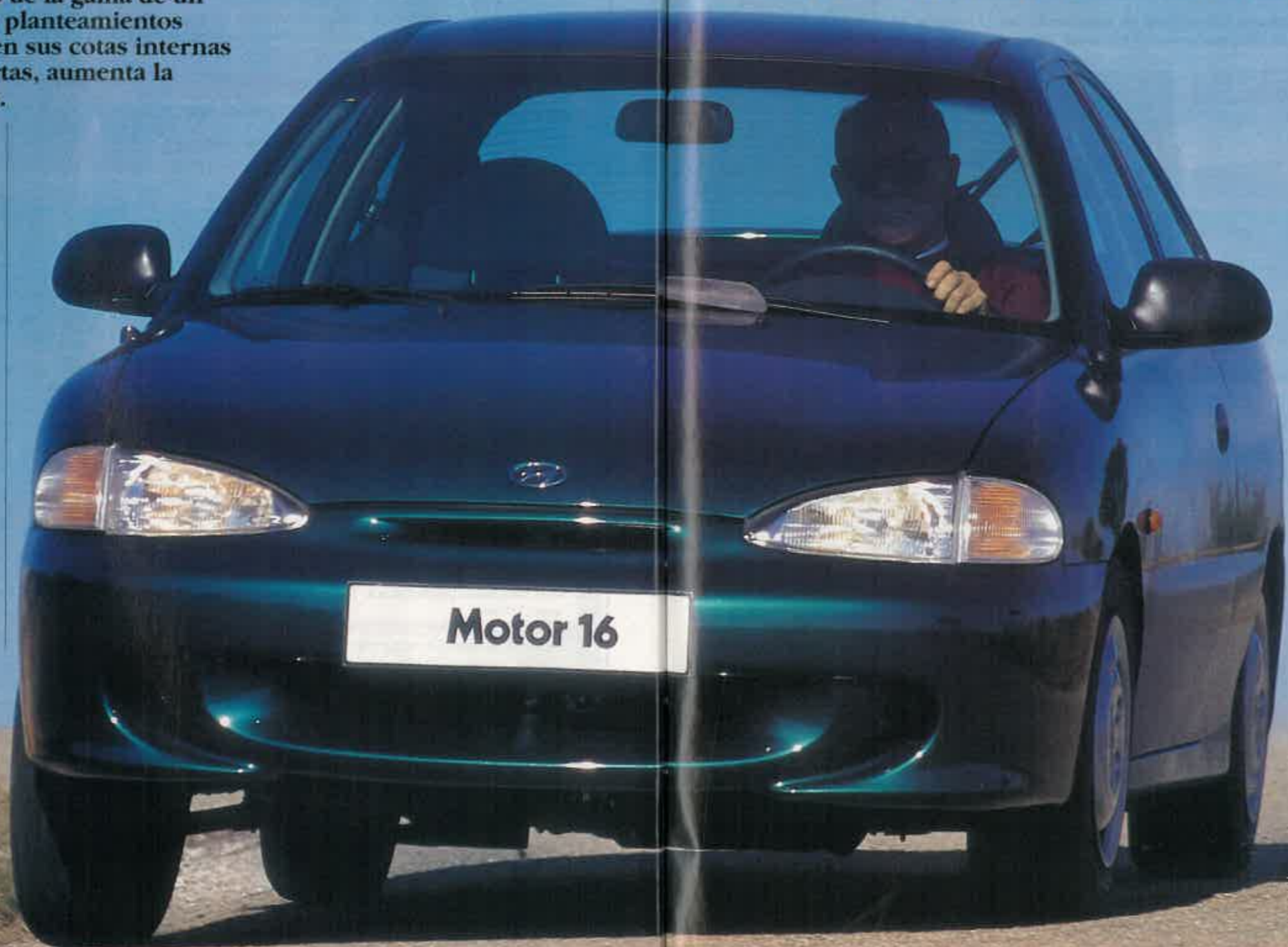
La diferencia más característica de esta versión tres puertas es una trasera más vistosa, realizada con un toque deportivo si monta el alerón, opcional en el 1.3 y de serie en el 1.5. El resultado estético general es el de un coche más compacto y juvenil que en el caso de la pequeña berlina de cuatro puertas, más convencional y discreta en sus planteamientos.

Al igual que en el caso del cuatro puertas, puede montar el motor pequeño de 1.3 litros o, como en este caso, el 1.5 de 90 caballos. Los niveles de acabado de esta motorización son el GS y el GLS, este con la dotación de equipo posible en este modelo al completo.

Interiormente, la principal dife-



El Hyundai Accent goza de un comportamiento muy sano en cualquier tipo de circunstancias. Su carrocería de tres puertas añade un aire deportivo a este coche.



rencia de la versión con portón trasero, es una importante ganancia en la capacidad del maletero, que pasa de los 330 hasta los 460 litros. Este es precisamente el principal argumento práctico de esta configuración sobre la de tres volúmenes, a la que se tachaba en la prueba a fondo (Motor 16 n° 571) precisamente de algo justa en cuanto a su capacidad de carga. El asiento posterior, abatible por partes, aumenta las posibilidades en ambos casos, pero aún más en el caso del tres puertas. También se ha mejorado la visibilidad, al ser el habitáculo más diáfano, ofreciendo una mayor superficie acristalada. Un limpia y lavapara-brisas se encarga además de mantener en perfectas condiciones la luneta trasera.

El Accent, modelo de la marca coreana que sustituye al Pony, está dotado de una mecánica de última generación que confiere al pequeño de los Hyundai una gran agilidad en cualquier tipo de circulación. En la calle, el pequeño motor de tres válvulas por cilindro responde con soltura desde parado y acelera entre el tráfico con la desenvoltura de un avezado ciudadano. Todos los mandos caen a mano y su funcionamiento resulta tan agradable como eficaz. El consumo surge aquí como otra gran ventaja del Accent que, pese a su viveza de respuesta, se contiene de forma muy lógica a la hora de repostar.

Al afrontar la carretera, incluso con las cuatro plazas ocupadas, esta viveza constatada en ciudad se pone aún de mayor relieve. El motor sube de vueltas de forma muy rápida, aunque, eso sí, dejándolo notar con un sonido que se traslada un poco más alto de lo debido al interior del habitáculo. Es el momento en

HYUNDAI ACCENT

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Manejo del cambio
Comportamiento noble	Asientos delanteros sin memoria
Diseño funcional	Frenos justos

PRECIO: 1.730.000 PTAS.

Motor 16
Prueba

que aparece otra de las facetas más relevantes del Accent: su estabilidad. Con suspensiones muy confortables, dispone además de una sana firmeza en curvas, que aborda con total seguridad gracias a la especialmente estudiada rigidez de su chasis. Los excelentes neumáticos Michelin MXT redondean con su perfecto apoyo este conjunto de cualidades.

El atractivo motor se armoniza de forma muy agradable con este comportamiento neutro y seguro para permitir un alto nivel de aprovechamiento en carretera. Tan sólo dos elementos se descuelgan de los excelentes resultados generales del coche. El cambio, de desarrollos perfectos por otra parte, resulta lento e impreciso en su manejo. La palanca ofrece excesivo recorrido y un tacto un tanto ambiguo al engranar la velocidad, lo que hace ir pendiente de cambiar con cuidado para no errar marcha. Esto siempre hablando de conducción deportiva, algo que el Hyundai pide por sus vivaces rendimientos. El otro componente que limita un poco las posibilidades generales del Accent son unos frenos no excesivamente potentes y que se fatigan en exceso si recurrimos a ellos de forma insistente.

El peso general del coche, apenas una tonelada, tiene mucho que ver en esta agilidad general que ofrece el nuevo modelo de Hyundai. La profusión en el uso de piezas plásticas reciclables han aligerado de forma importante el Accent, que pesa 55 kilos menos que su antecesor, el Pony.

En cuanto al equipo, el Accent supone una de las ofertas más generosas del segmento. Tan sólo el aire acondicionado separa a la versión GS de la GLS Full. Por lo demás, y exceptuando también la pintura metalizada, el Hyundai Accent GL lleva todo lo que puede llevar un coche de su clase.

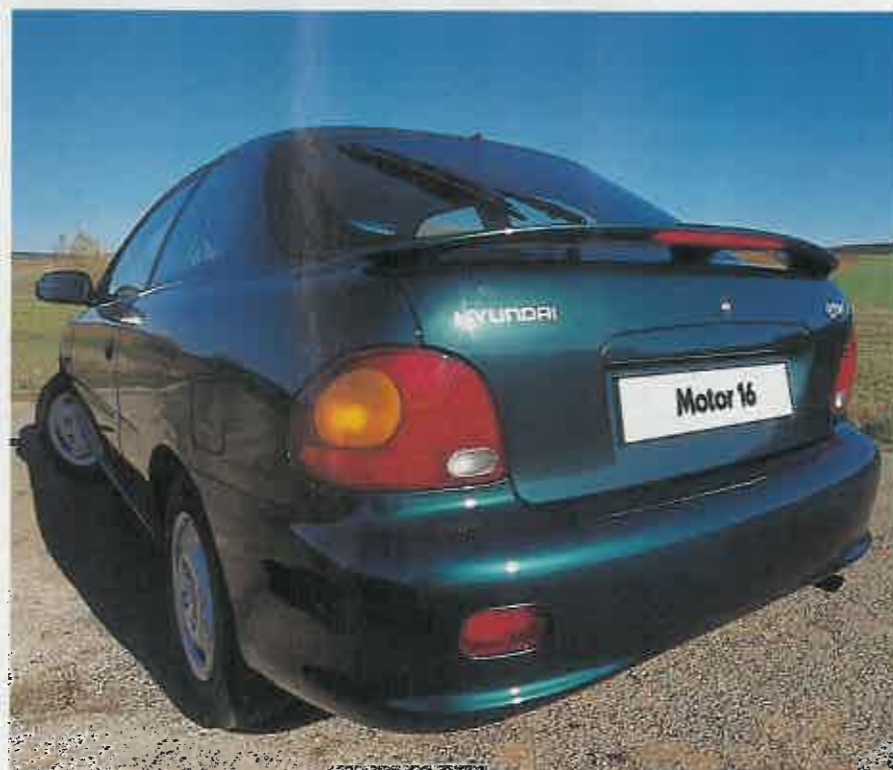
JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



El diseño interior está en consonancia con la filosofía del modelo coreano. Está bien realizado y resulta funcional. Todos los mandos se encuentran muy a mano.

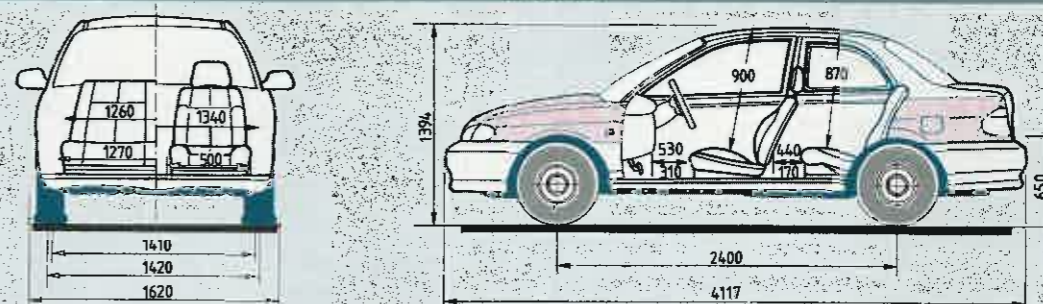


Sin perder espacio interior, el maletero crece y se pone al nivel de sus rivales más directos. Los asientos ofrecen un buen confort de marcha.



En la versión GS 1.5 se dispone de un alerón posterior, con una tercera luz de freno integrada que realza el diseño externo del Hyundai Accent, sin influir en la marcha.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Tres válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.495 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,5 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66,2 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,2 mkg (129 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,2 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,9 vueltas. Diámetro de giro: 9,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: en opción.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con dos brazos transversales y uno longitudinal y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de acero de 5 J X 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.000 kg. Capacidad depósito de combustible: 45 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	178,5
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		18,1
1.000 m salida parada		33,4
De 0 a 100 km/h		11,6
Recorriendo (metros)		198
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		38,3
De 80 a 120 km/h en 4ª		11,2
recorriendo (metros)		318
De 80 a 120 km/h en 5ª		15,3
recorriendo (metros)		435

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio		7,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero		4,5
En conducción rápida		11,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero		6,2
A 140 km/h de crucero		8,1
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km		6,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos		620

FRENOS

A 60 Km/h: 19,9 m. A 100 Km/h: 50,6 m. A 120 Km/h: 80,4 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 48,9 dB. A 60 Km/h: 64,2 dB. A 90 Km/h: 68,5 dB. A 120 Km/h: 73,0 dB. A Tope: 80,2 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●	●	
Manómetro de aceite	●	●	
Termómetro de agua	●	●	
Indicador de carga batería	●	●	
Ordenador de abordo	●	●	
Cierre centralizado	●	●	
Mando a dist. apert. puertas	●	●	
Elevavinas eléctricos del.	●	●	
Elevavinas eléctricos tras.	●	●	
Retrovisores reg. a distancia	●	●	
Volante regulable	●	●	
Asiento regulable en altura	●	●	
Asiento post. partido	●	●	
Apertu. maletero desde el int.	●	●	
Aire acondicionado	●	●	
Climatizador automático	●	●	
Salida de aire plazas post.	●	●	
Techo solar	●	●	
Llantas de aleación	●	●	
Lavafaros	●	●	
Limpia luneta post.	●	●	
Faros antiniebla	●	●	
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●	●	
Airbag acompañante	●	●	
Pretensor cinturones	●	●	
Asiento para niños	●	●	
Reposacabezas traseros	●	●	
OPCIONES:			
Aire acondicionado: 150.000 pesetas.			
Pintura metalizada: 25.000 pesetas.			

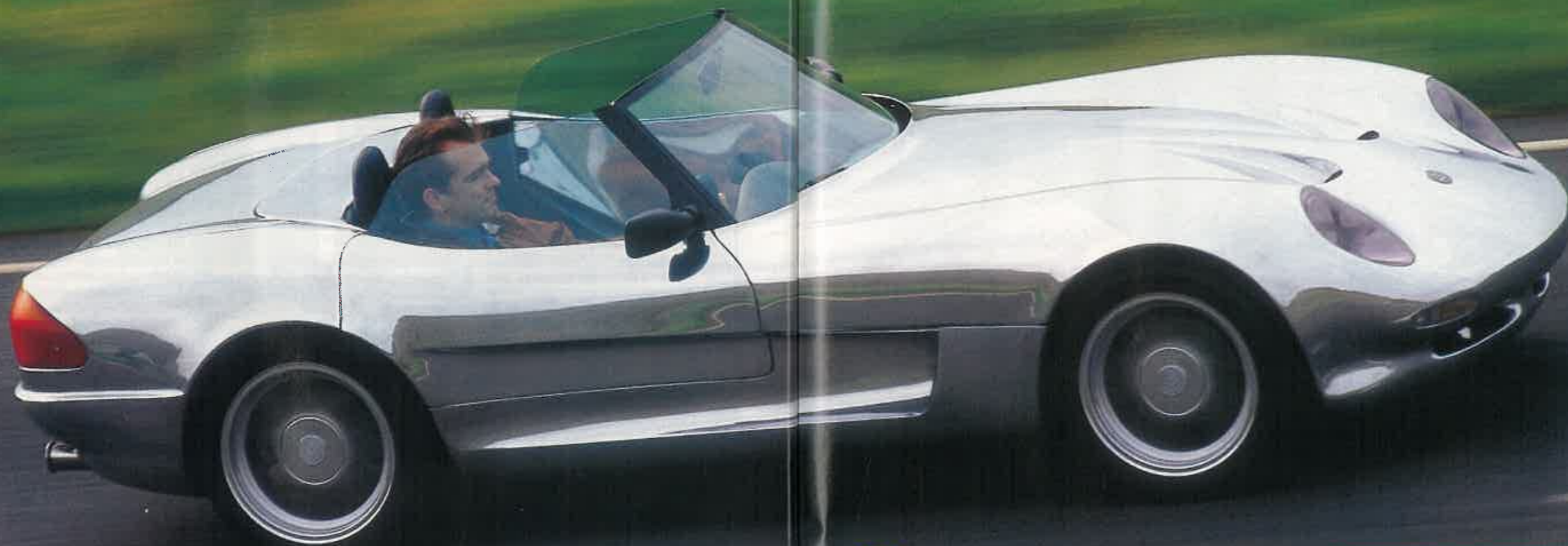
COMPRADOR

Importador: Hyundai España Distribución Automóviles S.A. Antonio Maura, 12. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 522 49 14. Red de postventa: 67 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros en piezas y mano de obra.

CATERHAM 21

TOQUE DE NOSTALGIA

El histórico Caterham Seven ha encontrado en el modelo 21 su digno heredero. Estructurado sobre las mismas bases y con una línea estética propia de un coche de gran peso y volumen, el Caterham 21 está destinado a esos nostálgicos de los deportivos ingleses al más puro estilo. Su relación peso-potencia equivale al Jaguar XJ220 y por tanto, las prestaciones están al máximo nivel.



El nombre de Caterham está ligado a dos décadas de trabajo artesanal, totalmente dedicado a la romántica tarea de hacer perdurar en el tiempo el Seven, modelo singular que representa la continuidad del Lotus Super Seven. Ahora, tras 21 años de actividad ha nacido el primer producto Caterham, genuino en el concepto, auténtico en la realización, original en su aspecto estético y un tanto híbrido en varios detalles; junto a esto, una tarjeta de presentación tan sorprendente como desconcertante: acelera de 0 a 100 en cuatro segundos, alcanza los 275 kilómetros por hora, cuesta 27 millones de pesetas y para convertirse en propietario hay una lista de espera de un año. En realidad, el Caterham 21 es un coche a juzgar con un baremo diferente, cuyo principio se basa en la exclusividad de un automóvil que corresponde a los cánones más ortodoxos de la artesanía británica, que ha generado coches entrañables e ingratos como el Super Seven, los TVR y los incomparables





Morgan. Fiel a esta discutible filosofía, los técnicos de Caterham han concebido el 21, cuya denominación corresponde al vigésimo primer aniversario de la marca y representa la primera piedra miliar de un largo camino enfocado hacia productos exclusivos hechos por Caterham.

Al margen de la línea estética exuberante y un tanto pretenciosa por la exageración de ciertas partes que parecen estar enfocadas al mal gusto norteamericano, el 21 resulta especialmente impactante por su carrocería en aluminio pulido y lacado, concepto que hace dos décadas eligió John De Lorean para su DMC-12. Esta peculiaridad, que parece un tributo a la nobleza del aluminio en virtud de su aspecto sideral, se prolonga hasta el habitáculo. El interior de las puertas, el marco del salpicadero y el pomo de la leva del cambio, son del mismo aluminio de la carrocería. A pesar de este detalle, que puede parecer poco acogedor por la frialdad que transmite cualquier superficie metálica, se ve compensado con creces por los asientos, el salpicadero y el volante perfectamente forrados en cuero Connoly de un color gris azulado perfectamente entonado con el color sideral del aluminio.

Tal y como se ha destacado en un principio, el Caterham 21 tiene lisurada

La combinación entre aluminio pulido y cuero Connoly le confiere una singularidad indiscutible. En el panel de mandos los instrumentos son los mismos que en el histórico Seven.



El gran contraste en este exclusivo modelo estriba en el lujo clásico del habitáculo y el aspecto agresivo de su carrocería en aluminio pulido.



su autenticidad por múltiples detalles de origen diverso. El más acertado sin lugar a dudas, es el panel de mandos directamente derivado del Seven, con el cuentarevoluciones y el velocímetro al más puro estilo deportivo británico. Sin embargo, el manómetro de la presión del lubricante, así como los termómetros del refrigerante y del aceite, se encuentran ubicados en la consola, en la cual se ha incorporado la leva del cambio. En resúmenes cuentas, el habitáculo del Caterham 21 representa un buen equilibrio entre el estilo sideral de las puertas, lo espartano de un deportivo descapotable a la vieja usanza y el confort que aporta el cuero Connolly, cualquiera que sea su color. Por el contrario, su falta de pureza estriba en los intermitentes que son los

nativas: el motor Vauxhall JPE de dos litros de cilindrada, 16 válvulas y 250 caballos para el mercado británico, igual al que aparece en las fotografías que ilustran la prueba; sin embargo, para la exportación está previsto el propulsor Rover serie K de 2.5 litros de cilindrada y seis cilindros en V, capaz de desarrollar 170 caballos. Al tiempo, para esta versión estaría disponible un motor potenciado que llegaría a los 200 caballos.

En cuanto a medidas, la geometría del chasis ha condicionado la batalla, que es igual a la del Seven, (2.250 milímetros) por el contrario y por lógica, el 21 pesa cien kilos más que su antecesor, sin por eso llegar a la cota de los 700 kilos en seco. La relación peso-potencia es idéntica a la del Jaguar XJ 220, que traducido

a términos matemáticos equivale a 0.3 caballos por kilo, le confiere unas prestaciones de todo respeto. Si por una parte el Caterham 21 goza de la misma agilidad y precisión de comportamiento que el Seven, los 250 caballos de potencia y el cambio de seis velocidades perfectamente escalonadas y acorde con las reacciones del coche, le otorgan unas prestaciones sorprendentes. Evidentemente, la geometría tradicional de las suspensiones y el poco recorrido de las mismas, limitan el correcto comportamiento del 21 a carreteras sumamente lisas, en las cuales, cualquier dificultad que plantee el trazado, con el 21 se convierte en verdadero placer de conducir y dominar un coche estrictamente deportivo en el más puro sentido británico de antaño.



del Suzuki Cappuccino, del Ford Mondeo ha heredado los pilotos posteriores y los espejos retrovisores son los del Metro. A pesar de estos detalles, cuya calidad es indiscutible, cabe destacar que los diseñadores de Caterham han sabido encontrar la perfecta simbiosis estética entre la línea del coche y estos componentes.

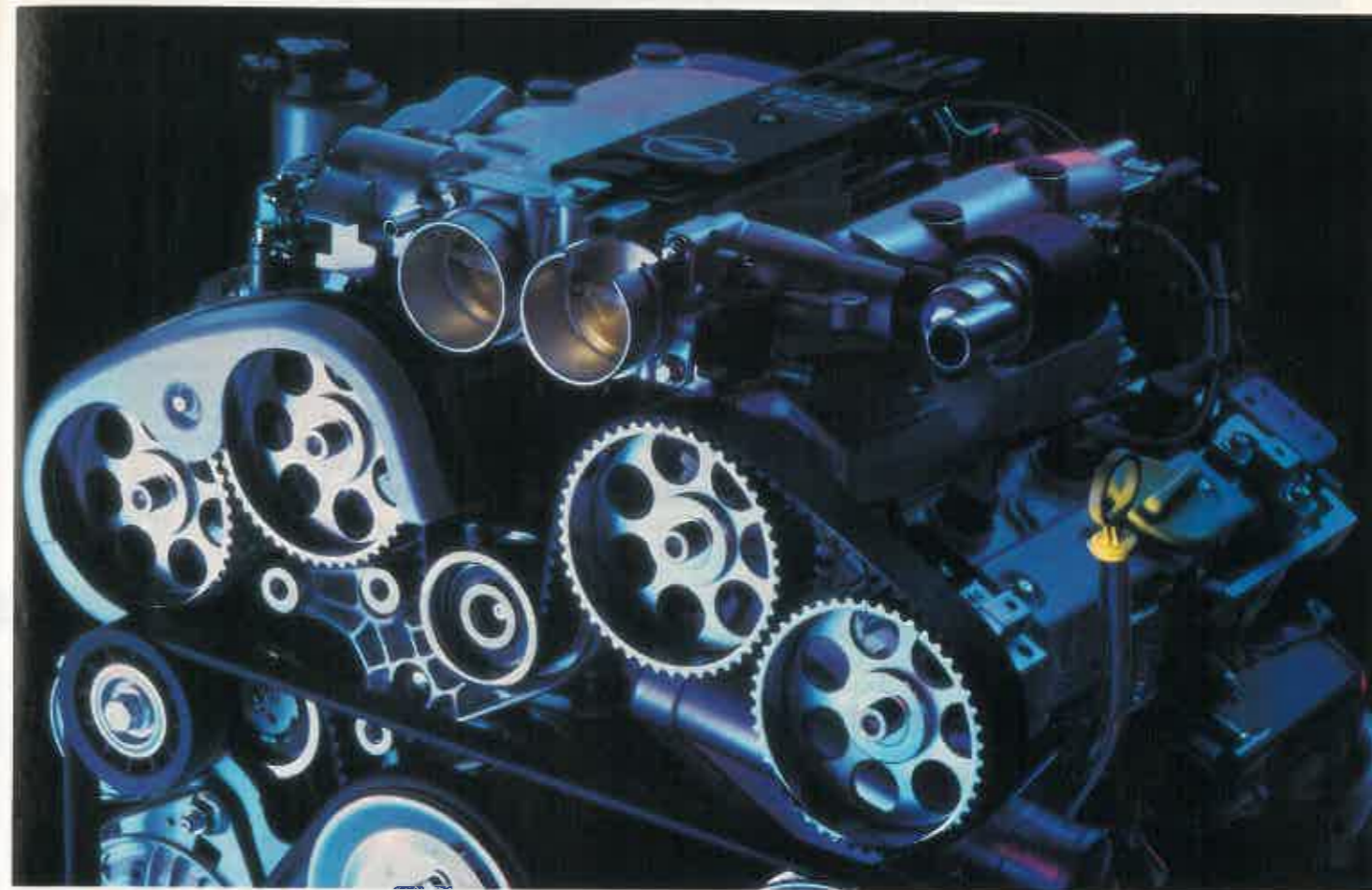
Aunque Caterham haya tenido el firme propósito de hacer un Caterham puro y genuino, su parentesco con el Seven es ineludible en el preciso momento en que se levanta el capó. La estructura tubular entrearmada del chasis, considerablemente reforzada, corresponde a la misma arquitectura del Seven, toda ella retocada y preparada para aguantar la nueva motorización. En este apartado el Caterham 21 se presenta con dos alter-

FICHA TECNICA

MOTOR: Vauxhall 16V JPE. Cuatro cilindros en línea. Doble árbol de levas en cabeza. Cilindrada: 1.998 cc. Potencia máxima: 250 CV a 8.000 rpm. **TRANSMISION:** Tracción posterior. Cambio manual de seis velocidades y marcha atrás. **DIRECCION:** cremallera no asistida. **FRENOS:** Delanteros y traseros: Disco ventilados de 228 mm. **SUSPENSION:** Delantera: Independiente con amortiguadores Bilstein. Posterior: de Dion con amortiguadores Bilstein. **RUEDAS:** Llantas en aluminio. Neumáticos: 205/45 VR-16 Michelin XGTV. **PESO:** 680 kilos. **VELOCIDAD MAXIMA:** 270 kilómetros por hora. Aceleración 0-100: 4 seg.

Debido al carácter especialmente nervioso del Caterham 21 y a sus prestaciones muy elevadas, precisa ser conducido con especial sensibilidad y con el dominio suficiente para sacarle el máximo partido, sin lugar a dudas, se trata de un coche para románticos que hacen caso omiso de las ingravidades propias de una estructura tan espartana y se ven compensados por esa mágica combinación de la cual los ingleses son maestros. Todo se resume en un chasis extremadamente rígido, unas suspensiones sin concesiones, un motor muy potente en relación al peso total del coche y una línea estética diferente.

GIGI CORBETTA
FOTOS: AUTOCAR



¿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.

Premios Joven y Brillante J&B '94 de Ecología

CARLOS Tió, secretario general de Estructuras Agrarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y Fernando Estirado, director general de Icona, han hecho entrega, en el Museo Nacional de Ciencias Naturales, de los premios Joven y Brillante J&B '94 de Ecología. Jesús Lázaro de Diego fue el ganador (dos millones de pesetas y una escultura conmemorativa en plata) gracias a la repoblación forestal de laderas en Adrada de Aza (Burgos), zona muy afectada por las lluvias torrenciales.



Un regalo de Navidad con responsabilidad

EN estas épocas navideñas en que deseamos expresar nuestro afecto haciendo regalos que, en algunos casos, son seres vivos, la Fundación Purina desea recordar el amor y el respeto que les debemos. Sin duda, un perro o un gato son capaces de hacer las delicias de pequeños y mayores iniciándoles en una nueva y enriquecedora convivencia, pero es importante que todos los miembros de la familia acepten plenamente un nuevo compromiso: disfrutar de la compañía de un animal implica



asumir una serie de obligaciones como sacarlo a pasear diariamente o velar por su salud. Son consejos de la Fundación Purina destinados a aquellos que tengan pensado regalar «vida» en estos días de fiesta.

Premio para Fasa-Renault

LA factoría de Motores de Fasa Renault en Valladolid ha obtenido el primer premio Regional de Calidad para empresas de más de 500 empleados, convocado por la Junta de Castilla y León y fallado en el transcurso de la «Jornada Conmemorativa» del VI Día Mundial de la Calidad. El galardón, al que concurrían un total de 34 empresas castellano-leonesas, fue entregado por el Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Castilla y León, Juan José Lucas, al director de Fabricaciones de Fasa Renault, Julio Alonso Calvo.



Momo Magnetic Ski-Rac

DESDE hace casi 30 años, Momo está en lo más alto del mercado del accesorio para el automóvil en todo el mundo. Desde los célebres volantes que equipaban a los Ferrari y Rolls-Royce, a las llantas de aleación de F-1. Momo sigue una filosofía que representa lo mejor de la tecnología y el estilo italiano. En este contexto nace el portaesquí magnético capaz de integrarse con las líneas redondas y blandas de los vehículos de hoy. La gama está compuesta por los SkiMaster 2000, 3000 y 4000 que, además de su máximo coeficiente aerodinámico, poseen un doble sistema antirrobo.

Boutique del Seguro de la Mutua Pelayo

LA sociedad de Seguros Pelayo ha roto con la imagen tradicional de la oficina opaca y fría expendedor de seguros. Han iniciado la creación de una red de 40 Boutiques del Seguro en Cataluña, que se caracterizarán por su sobriedad, elegancia y calidez. El objetivo es que el cliente se encuentre como en su casa. Las boutiques incorporarán una sección de venta de artículos relacionados con la sección del automóvil y una galería de arte constituida con el mecenazgo de Pelayo.



Nuevos equipos de diagnosis Bosch

LA empresa Bosch mostró en la pasada edición de «Automechanika '94» un amplio programa de diagnosis de gran futuro. Los puntos esenciales se centran en nuevos desarrollos y en la ampliación de otros ya existentes en el campo de la comprobación de los sistemas de motor, de la diagnosis de módulos de control, del análisis de emisiones de gases de escape y de la comprobación del funcionamiento de los mecanismos de suspensión.



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: Elevallas eléctricas 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
ALFA ROMEO															
145 1.4i	1.780.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000		Serie
145 1.4i Luxe	1.890.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.6i	1.940.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.7i 16V	2.500.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
145 2.0 TD	2.390.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
155 1.7 Twin Spark	2.399.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000		Serie
155 1.8 Twin Spark Lux	2.856.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	Serie
155 1.8 TS Fórmula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
155 2.0 Twin Spark	3.110.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
155 2.5 V6	4.105.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 Q4	4.851.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.805.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000		Serie
155 2.5 TD	3.445.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
164 2.0 Twin Spark Súper	4.095.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.837.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut	6.072.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Q4	7.250.000	2.959	230	240	7,5	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Súper	4.601.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ARO															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	26,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	26,6	10,1	403,0								

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	157.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	157.800	Serie			106.800		50.850	

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
AUDI															
80 2.0	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	277.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.0 Edition	3.150.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.3	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.0 16V	3.940.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.0 16V Quattro Compot.	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	13,6	450,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	274.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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 V6 Quattro	9.793.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 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
A6 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	162.000	Serie
A6 2.6 V6 Avant	5.386.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.907.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 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	4.856.000	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 V															



NISSAN

OFERTAS

- Micra:** 96.000 pesetas de descuento.
- Sunny GTi:** Descuento de 250.000 pesetas.
- Primera:** 128.000 pesetas de descuento.
- Serena:** Descuento de 212.000 pesetas.
- Terrano II:** 238.000 pesetas de descuento.
- 100 NX:** Descuento de 445.000 pesetas.
- 200 SX:** 1.425.000 pesetas de descuento.
- 300 ZX:** Descuento de 915.000 pesetas.



OPEL

OFERTAS

- Corsa:** 148.000 pesetas de descuento.
- Astra:** Aire acondicionado gratis o descuento equivalente según versiones.
- Vectra:** 260.000 pesetas de descuento y otras ventajas adicionales.
- Calibra:** 200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
E 220 Coupé	7.089.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 320 Coupé	8.581.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 220 Cabriolet	8.460.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 4 Matie Familiar	9.114.000	2.966	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D	6.175.000	2.966	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo	7.105.000	2.966	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matie.	8.586.000	2.966	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Familiar	6.729.000	2.966	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.966	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matie Fam.	9.124.000	2.966	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320 Largo	10.880.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 350 D Turbo	9.270.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Coupé	15.475.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Coupé	22.900.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 280	11.920.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 320	13.475.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 500	16.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
GE 230 SW Corto	6.054.880	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 SW Corto	6.880.128	2.966	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 230 SW Largo	6.695.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 SW Largo	7.521.696	2.966	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 230 Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 Cabrio	6.899.824	2.966	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 D SW Corto	6.562.624	2.966	143	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 350 DT SW Corto	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.966	143	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 350 DT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.966	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	2.966	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	353.024	158.080		

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Espirit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Espirit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233,856 ptas. y de 473,088 ptas. respectivamente. El acabado «Espirit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros biomiméticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la carrocería, pilotos traseros biomiméticos, luces delanteras, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortésia en el respaldo de los asientos delanteros y elevaciones eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R15, para golpes y listones antirroce del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo.

MITSUBISHI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Colt 1.600 GLXi	2.325.000	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLSi 16V 4p	2.994.220	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.734.220	1.999	150	215	9,0	9,7	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Galant 2.000 GLSi 16V 5p	3.044.220	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.784.220	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.628.420	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 2.000 GLXi	3.200.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.090.000	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto	3.485.500	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto Lujo	3.863.920	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.863.920	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI 2.8 GLS Corto Lujo	4.611.389	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI 2.8 GLS Corto	5.218.500	2.835	125	150	16,1	12,1	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.863.920	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto Lujo	4.667.319	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 3.5 GLS Corto Lujo	5.666.500	3.497	208	185	9,5	15,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	4.101.920	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Largo	4.617.245	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI 2.8 GLS Largo	5.794.500	2.835	125	150	16,1	12,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	4.617.245	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo Lujo	5.610.421	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. 3.5 V6 GLS Largo Lujo	6.370.500	3.497	208	185	10,5	15,4	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0								Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.296.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0								Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0								Serie
Plus-4 2.0 4A	6.384.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0								Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.638.056	3.947	191	210	5,6	11,									



RENAULT

OFERTAS
Twingo Pack:
 Descuento de 90.000 pesetas.
Twingo (resto de modelos):
 Hasta 100.000 pesetas de descuento.
Clio Wind:
 150.000 pesetas de descuento.
Clio (resto gasolina):
 Descuento de 100.000 pesetas.
Clio Diesel:
 Desde 120.000 pesetas de descuento.
R-19 Adagio:
 220.000 pesetas de descuento.
R-19 (resto gasolina):
 Descuento de 180.000 pesetas.
R-19 Diesel:
 Descuento de 255.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
● Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.356.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.451.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 4p GL 1.7 DTL	2.156.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 4p GL 1.7 TD	2.292.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 4p GLS 1.7 TD	2.479.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.4i	1.985.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.6i 16V	2.121.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GLS 1.6i 16V	2.308.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GLS 1.6i Aut.	2.403.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.6i Cara.16V	2.223.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p Club 1.6i 16V Car.	2.616.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.7 DTL	2.108.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.7 TD	2.244.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GLS 1.7 TD	2.431.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 5p GL 1.7 TD Caravan	2.386.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
● Astra 4p Merit 2.0i	2.515.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
● Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.265.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p CDX V6 2.5i	3.818.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.011.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p GL 1.7 TD	2.749.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	71.000
● Vectra 5p Merit 2.0i	2.602.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
● Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.352.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p CDX V6 2.5i	3.906.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.098.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p GL 1.7 TD	2.836.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	71.000
● Calibra 2.0i	3.527.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.0i 16V	3.640.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calib. Color Edition 2.0i 16V	3.690.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.5i V6 24V	4.058.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.740.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.0i 16V	3.879.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
● Omega CD 2.5i V6	4.610.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega CD 2.5i V6 Aut.	4.820.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega MV6 3.0i V6	5.633.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega MV6 3.0i V6 Aut.	5.843.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.5 TD	4.272.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.0i 16V Caravan	4.037.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
● Omega CD 2.5i V6 Caravan	4.768.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
● Omega 2.5 TD Caravan	4.430.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
● Fron. 3p Sport 2.0i T. Lona	2.780.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Frontera 3p Sport 2.0i	2.831.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Frontera 3p Sport SE 2.0i	3.008.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Frontera 5p 2.4i	3.309.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Frontera 5p 2.3 TD	3.518.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.561.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● Monterey 3p RS 3.1 TD	4.417.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Monterey 5p LS 3.2i V6 24V	4.511.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Monterey 5p LS 3.1 TD	4.346.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PEUGEOT

● 106 Kid 1.0 3p	1.205.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
● 106 Midnight 1.1 3p	1.435.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	-	-	-	-	-	-	-
● 106 Long Beach 1.4 3p	1.465.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	-	-
● 106 XT 1.4 3p	1.850.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	-	-
● 106 Rallye 3p	1.639.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	-	-	-	-	76.500	163.900	-	-
● 106 XS 1.6 3p	1.669.000	1.587	90	180	10,4	7,3	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	60.100	Serie
● 106 XSI 1.6 3p	2.054.000	1.587	105	195	10,0	8,2	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	163.900	Serie
● 106 KID 1.1 5p	1.270.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
● 106 Midnight 1.1 5p	1.500.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	-	-	-	-	-	-	-
● 106 Long Beach 1.4 5p	1.530.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	-	-
● 106 XT 1.4 5p	1.915.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	-	-	60.100	-
● 106 XND 1.5 3p	1.524.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
● 106 Long Beach 1.5 D 3p	1.536.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	76.500	-
● 106 Midnight 1.5 D 3p	1.598.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	76.500	-
● 106 XND 1.5 5p	1.589.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	76.500	-
● 106 Long Beach 1.5 D 5p	1.601.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	76.500	-
● 106 Midnight 1.5 D 5p	1.663.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	76.500	-
● 106 XTD 1.5 5p	1.937.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	-	-	60.100	-
● 205 Mito 3p	1.343.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	30.300	Serie	Serie	-	-	-	-
● 205 Mito 1.1 5p	1.408.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	30.300	Serie	Serie	-	-	-	-
● 205 Mito 1.4 5p	1.612.000	1.360	75	170	11,6	7,0	370,5	110.000	30.300	Serie	Serie	-	-	-	-
● 205 Mito D 3p	1.549.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	110.000	30.300	Serie	Serie	55.000	-	-	-
● 205 Mito D 5p	1.614.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	110.000	30.300	Serie	Serie	55.000	-	-	-

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8i 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 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bex 1.4 4/5p	1280	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R21 TS	1200	1020	920	820	700
R21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R21 TXE	1700	1440	1330	1180	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	1590	1350	1220	1090	930
R21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R21 Nevada TXE	1760	1500	1360	1200	1030
R21 Nevada TXE Fari	1740	1470	1330	1190	960
R21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R25 GTX	—	—	—	1100	980
R25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R25 TXi	—	1980	1670	1510	1340
R25 V6i	—	2310	1970	1770	1580
R25 V6i iBaccara	—	2780	2360	2120	1900
R25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2180	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2i	—	2100	1890	1620	—
Espace RT 2.2i	—	2550	2190	1970	—
Espace RT Quadra 2.2i	—	2750	2330	2110	—
Espace RXE V6i	—	3130	2650	2410	—
Espace RN 2.1 DT	—	2250	1990	1730	—
Espace RT 2.1 DT	—	2630	2230	2020	—
Alpine V6 Turbo	—	5030	4210	3750	3390

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111L	730	620	580	—	—
111L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GS	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/EP	—	—	—	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	1580	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
Miestro 2.0 EPi	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	560	500	440
Montego GSi 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTi 2.0	—	740	660	590	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LXi 2.0	1060	900	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	—	1300	1060
900 16V	1850	1660	1490	1220	1080
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000i Top Line/S.2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	—	1300	1060
900 16V	1850	1660	1490	1220	1080
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000i Top Line/S.2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	—	1300	1060
900 16V	1850	1660	1490	1220	1080
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000i Top Line/S.2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	—	1300	1060
900 16V	1850	1660	1490	1220	1080
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000i Top Line/S.2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SKODA

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

SUBARU					
MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

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

TOYOTA					
MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Celica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR-2	—	—	1660	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Targa	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Celica 2.0 GTi	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Camry XL 1.6	1610	—	—	—	—
Camry GL 2.0	1800	—	—	—	—

VOLVO					
MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 95 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT 640	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1290	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GTi					



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

BMW 325i. Modelo nuevo, blanco. Año 1991. A/A. ABS. Llantas. C/D. Perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel: 908-69 65 90.

1991. Rojo. AA. ABS. CC. Perfecto estado. 1.500.000 ptas. Tel: 908-69 65 90.

RONDA Crono 2.000. 160 CV. Abarth. Tope extras.

BMW 318is. Año

Motor nuevo. Todo legalizado. Tel: (93) 323 07 22.

MITSUBISHI Eclipse 16V. 150CV. Nov-92. 24.000 Kms. 2.700.000 ptas. Rojo. Urge venta. M-NX. Tel: 673 99 49/669 37 49. Noches.

VENDO Triumph TR7. Techo abierto de iona. 800.000 ptas. Admito cambio. Tel: (96) 557 02 66.

MERCEDES 280 S.

Año 79. Full. Perfecto estado. Colección. 1.000.000 ptas. Tel: (947) 59 03 69.

ALFA 164. 3.0, V6. M-KY. Gris metalizado. Full equipo. Año 90. 1.700.000 ptas. Tel: 690 60 21.

PARTICULAR Mercedes 300 CE. 1990. Todos extras. 130.000 Km. Impecable. 4.000.000 ptas. Tel: (91) 350 11 57.

ATENCION Auto Exclusiv Alemania, con agencia en Barcelona, con 40 coches en stock. Todo terreno y turismo. Americanos, japoneses. Todos coches revisados, a matricular. Mejores precios y calidad. Precios especializados para tiendas. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

¡COMPRAMOS! Ferrari, Porsche, Mercedes. Sólo coches perfecto estado. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.



LAS MEJORES PERSONALIZACIONES EN AUTOGEXCLUSIV S.L.

Aut. 3073 - 41019 Sevilla
Tel: 904 63 94 42
193 440 27 54

Distintos tipos de pintura
Cambio de llantas
Electro, carbón, climatizador
Cambio de aceite
Mantenimiento, etc.

Realizamos personalización en coches y furgonetas de todo tipo de marcas y con precios especiales y calidad.

Cataluña, Aragón y Murcia
1.700 - 2.000 de coches
cada año.

IMPORTADOR KOENIG CENTRAL EN MADRID
Tel: 91 629 76 42

Año 1991 - 1992
Mantenido

¡COMPRAMOS! VW Polo, Opel Corsa, Ford Fiesta, Fiat Punto. Nuevos y coches de alquiler. Máximo 2 años de antigüedad. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

CLASICOS DEPORTIVOS

Mercedes Benz 230SL Pagoda. Año 67. Totalmente reconstruido. Estado original, blanco.

Triumph TR-4. Año 64. Totalmente reconstruido, color verde inglés.

Porsche 912. Año 66. Premio Club Porsche, estado original.

Alfa Romeo Duetto. Año 67, rojo, motor, pintura y tapizado nuevo.

Alfa Romeo GT 2000 Bertone. Año 72. Azul marino, tapicería roja, recién reconstruido.

BMW CSI. Año 76, perfecto estado.

Triumph TR-7. Año 72. Motor, pintura y tapizado nuevo.

Porsche 911 SC 2.7. A toda prueba. Motor 15.000 kilómetro. Gris metalizado.

COMPRAR Y VENDER



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

BMW M3. Año 88. Negro metálico. Cuen-ro negro. Techo eléctrico. 80.000 Kms. 1.800.000 ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 520i. 24V. Negro metalizado. Techo. Aire. A matricular. 2.750.000 ptas. Tel: 562 06 02.

BMW 525i. Año 90. Pintura metalizada.

Azcona 62.

BMW 325. 4p. Año 93. Pintura metalizada. Cuero. Airbag. Tempomat. Sonido. Techo eléctrico. Computadora. A matricular. 4.975.000 ptas. Tel: 562 06 02.

BMW M5. Año 90. Pintura metalizada. Cuero. Techo. Clima. Equipo sonido. 70.000 Kms. 4.000.000 ptas. Tel: 562 06 02.

PORSCHE 911 Carrera Cabrio. Rojo.

Suspensión regulable. Asientos con memorias. Techo eléctrico. 18.000 Kms. A matricular. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 500 SL. Año 92. Full equipo. 20.000 Km. A matricular. Precio interesante. Tel: 562 06 02.

MITSUBISHI Pajero Corto. Turbodiesel. Año 89. Llantas. Barras. Estriberas. Asientos Recaro. 1.950.000 ptas. Tel: 561 52 67.

MITSUBISHI 3000 VR4. Color rojo. 6.000 Kms. 5.500.000 ptas. Tel: 562 06 02.

OPEL Calibra 2.0i, 16V. Año 91. Color blanco. 40.000 Kms. 1.800.000 ptas. Tel: 562 06 02.

SAAB 9000 CD. Año 90. Full equipo. 1.750.000 ptas. Tel: 562 06 02.

AUDI A6 S4. Año 92. Absolutamente impecable. 3.950.000 ptas. Tel: 562 06 02.

TOYOTA Supra. Año 89. Color blanco. Cuero. Aire. Etc 70.000 Kms. 2.250.000 ptas. Tel: 561 52 67.

FORD Escort Cabrio.

Año 94. 6.000 Kms. Aire. Capota eléctrica. 2.200.000 ptas. Tel: 562 06 02.

DODGE Ssteel 3.000 GT. Año 92. Full equipo. 19.000 Millas. A matricular. Precio interesante. Tel: 561 52 67.

BMW 850i A. Negro metalizado. Cuero negro. Full equipo. Perfecto estado. Tel: 562 06 02

MAZDA 929. Año 93. Full equipo. Perfecto estado. A matricular. 3.900.000 ptas. Tel: 562 06 02.

VOLKSWAGEN Golf VR6. Año 93. Color rojo. 2.600.000 ptas. Tel: 562 06 02.

BMW M3. Año 93. Color Abus-Blau metálico. Cuero gris. 10.000 Kilómetros. 6.500.000 ptas. Tel: 562 06 02.

COMPRAMOS automóviles urgentemente. Pago al contado. Máximas tasaciones. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 W123. Gasolina y diesel. Varios modelos. Berlina y familiar. Desde 700.000 pesetas. Tel: 725 86 21/22.

ALFA 90. Ultimo modelo. Muy cuidado. Todos extras. Pocos Kms. 450.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

FORD Mustang II Ghia V-6. Año 76 Impecable. 1.000.000 ptas. Admito cambio

ALFA 155 Q-4

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

coche o moto. Azcona, 62. Madrid.

VOLVO 340 GLE. Automático. Aire acondicionado. Techo cobrizo. Más extras. 590.000 ptas. Azcona, 62. Madrid.

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca todos los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 Pts. IMPORT AUTOMOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

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

Sólo usted sabrá que su coche no es nuevo.

Modelo	Año	Precio Nuevo	Precio Oferta
600 SE	92	18.622.000.-	10.500.000.-
500 E	93	15.075.000.-	9.500.000.-
300 TE 24V	91	10.022.000.-	5.900.000.-
300 SE	87	8.652.000.-	2.500.000.-
260 E	86	5.894.000.-	2.300.000.-
300 CE	91	9.000.000.-	4.500.000.-
Porsche 968 CS	94	8.100.000.-	4.900.000.-
BMW 750 IL	91	12.500.000.-	4.500.000.-
Jaguar XJRS 6.0	91	12.600.000.-	4.900.000.-
BMW 850i 6V	92	14.000.000.-	6.900.000.-

► Todos estos vehículos están garantizados por Mercedes-Benz. Durante un año ó 6 meses para vehículos con un máximo de 6 años de antigüedad. Sin límite de kms. durante el periodo de garantía. Y con asistencia completa, auxilio y remolque sin coste adicional alguno. ► Además, usted contará con la asistencia de la Red Oficial Mercedes-Benz para cualquier eventualidad.



Mercedes-Benz

SACAI

Agencia Oficial Mercedes-Benz
Nuñez de Balboa, 3. Tel: 435 11 83. 28001 MADRID.



ATW

LLANTAS DE ALEACION PARA TURISMOS Y TODOTERRENO

AUTO TECHNIC WHEELS

Avda. Francesc Macià, s/n
25250 BELLPUIG (Lleida)

Tel. (973) 32 01 95-33 77 88
Fax. (973) 33 71 28



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 por 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 320.1 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 ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS.
- FORD SCORPIO 2.9 GHIA, A/A, D/A, LL, E/E. 1.350.000 PTAS.
- MERCEDES 260 E, AUT, A/A, MD 91. 2.950.000 PTAS.
- MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS.
- MERCEDES 300 E, AUT., A/A. 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 KADETT 1.8 I, A/A, 4 P, AÑO 88. 890.000 PTAS.
- OPEL CALIBRA 16 V., AÑO 92. 1.990.000 PTAS.
- OPEL OMEGA 2.0 I, CD. AÑO 88. 890.000 PTAS.
- PEUGEOT 205 GTI. AÑO 89. 775.000 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. 950.000 PTAS.
- RENAULT 19 TXI, A/A, D/A, E/E, C/C. AÑO 90. 970.000 PTAS.
- RENAULT 5 FIVE. 5 PUERTAS. AÑO 89. 450.000 PTAS.
- OPEL CORSA 1.2 ST. AÑO 84. 250.000 PTAS.
- OPEL CORSA 1.2 S. AÑO 88. 450.000 PTAS.
- FIAT UNO TURBO. AÑO 88. 450.000 PTAS.
- PEUGEOT 505 GTD. A/A, LL, E/E, C/C. 94. 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.
- SEAT IBIZA 1.2 DISCO. AÑO 89. 450.000 PTAS.
- VOLKSWAGEN PASSAT CL 1.6D. AÑO 87. 490.000 PTAS.
- VOLVO 440 TURBO, FULL. AÑO 90. 1.470.000 PTAS.
- AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.
- BMW 325 CABRIO TECNICA M. MD 91. 3.400.000 PTAS.
- FORD ORION 1.6 I GHIA. A/A. M-KV. 890.000 PTAS.
- FORD ORION 1.6. AÑO 86. 390.000 PTAS.
- LANCIA DEDRA INTEGRALE. F/E. AÑO 92. 2.100.000 PTAS.
- SAAB 9000 I 2.0 16V. AÑO 90. 1.390.000 PTAS.
- RENAULT SUPER 5 GTL. AÑO 89. 460.000 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. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.
- GARCIA PROL** Audi 100 CD, año 88. 990.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.
- GARCIA PROL** BMW 325 cabrio, técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
- GARCIA PROL** Citroën XM V6, cuero, año 90. Garantía un año. 1.690.000 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. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.
- GARCIA PROL** Ford Orion 1.6, año 86. Garantía 3 meses. 390.000 ptas. 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** Mercedes 300 E, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
- GARCIA PROL** Mercedes 400 SE, año 92. Tel: (91) 416 66 34.
- MARCENADO 50** Mercedes 300 D. Año 88. Tel: 416 66 34.
- MARCENADO 50** Mercedes 300 D 1992. Tel: 416 66 34.
- MARCENADO 50** Mercedes 300 E. Años 90 y 91. 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** Mercedes 260 E, año 88. Garantía 6 meses. 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
- MARCENADO 50** Mercedes 300 SE, full, año 90. 3.690.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.
- MARCENADO 50** Mercedes 300 E, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.
- MARCENADO 50** Mercedes 400 SE, año 92. 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.

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

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

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

Motor 16



COVA 81

**A. ARGUELLES**

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDADa la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPÉ 20V	90	58.000	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 1.8	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	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF G60	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 G40	91	22.000
BMW	M5	89	98.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000	VOLVO	360	86	15.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
CITROËN	XANTIA 2.0 V SX	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.

**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. 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 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

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

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

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



Canalcar

350 COCHES

32 AÑOS
VENDIENDO LAS
MEJORES
OPORTUNIDADES

SEAT IBIZA 1.2	88	425.000
CITROEN AX 1.4 TRS	88	425.000
SEAT IBIZA 1.2	88	425.000
CITROEN AX 11 TRE	89	425.000
FIAT UNO 70 SX	87	440.000
FORD FIESTA 11	88	445.000
PEUGEOT 205 XR	89	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 5 OASIS	91	580.000
CITROEN AX 14 TRS	93	580.000
OPEL CORSA 1.2 S	91	580.000
CITROEN AX CHALLENGER	91	580.000
FIAT UNO 45	90	580.000
CITROEN AX N.YORK	91	580.000
RENAULT 5TL	91	580.000
PEUGEOT 206 GTX	90	640.000
RENAULT 5 OASIS	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
CITROEN AX 1.4 TRS	90	680.000
PEUGEOT 205 PLUS	90	680.000
RENAULT 21 TXE	88	690.000
RENAULT 5 OASIS	88	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL CORSA CITY 3P	89	690.000
FIAT UNO 89	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	92	775.000
PEUGEOT 309 GTI	89	790.000
PEUGEOT 205 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 GT	90	825.000
SEAT IBIZA 1.5	93	825.000
RENAULT CLIO 1.1 SP	92	845.000
RENAULT CLIO 1.2	92	880.000
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	830.000
CITROEN AX GT	88	860.000

Canalcar

350 COCHES

SI NO ESTA
SATISFECHO LE
DEVOLVEMOS
SU DINERO

FIAT PUNTO 95	94	1.150.000
PEUGEOT 405 SPI	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 1.75 SP	92	1.175.000
PEUGEOT 106 XSI	93	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 S	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 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	1.250.000
PEUGEOT 309 BEST AUT.	88	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 AP	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	1.280.000
NISSAN VANETTE C. 5D	93	1.285.000
CITROEN ZX 1.4 AURA	93	1.325.000
RENAULT 21 GTD 5P	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 AP	93	1.375.000
FIAT TIPO 2.0i 116 V	93	1.375.000
PEUGEOT 106 XT 1.4	93	1.375.000
CITROEN 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 GROT 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 18 - 474 9019
EMBAJADORES

TALLERES :
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 60
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 1.5 CLX	825.000	
FORD FIESTA 1.4 CLX	91	825.000

FIAT UNO 1.4 I	93	825.000
FIAT TIPO TD	90	825.000
SEAT IBIZA 1.5 GLX	94	825.000
RENAULT CLIO 1.2	93	845.000
OPEL KADETT 1.6i GT	93	845.000
RENAULT CLIO 1.2 3P	93	845.000
CITROEN AX GTI	93	860.000
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 CY	89	975.000
FORD FIESTA 1.8 D	91	975.000
FORD FIESTA 1.6S	91	975.000
FORD COURIER 1.3	93	990.000
FORD FIESTA 1.4 S	93	990.000
CITROEN C15 RE	93	985.000
CITROEN C15 D MIXTA	92	1.050.000
SEAT IBIZA 1.5 SKI	93	1.050.000
CITROEN 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 ABA	94	1.100.000
VW CLF GTI 16V	89	1.150.000

Canalcar

350 COCHES

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

Canalcar

350 COCHES

LEA Y COMPARE
CON LA
NUESTRA LAS
DEMAS
GARANTIAS

Motor 16

SPIKES-SPIDER Informa.

Ahora Si !!

- Centro universal, para todo tipo de automóviles.
- Hasta un 25% más barato.
- Tres posibilidades Spikes-Spider según sus necesidades:

- Spikes-Spider QUICK.**
La clásica.
Cómida por excelencia.
Montaje en 30 segundos.
- Spikes-Spider SPORT Standard.**
La máxima tracción, ahora asequible a todos los bolsillos.
- Spikes-Spider SPORT Long Life.**
Para conductores exigentes, profesionales y vehículos de altas prestaciones.



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

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 económica



2 Spikes-Spider Sport Standard:
La más económica.
Para todos aquellos
que quieren conducir
con toda seguridad,
pero que utilizan
la "SPIDER" de vez en cuando.



3 Spikes-Spider Sport Long Life:
La especialista en escalada.
Para profesionales y
para los que viajan mucho.

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 525i, año 92, full-equipe, 24V, 3.600.000 ptas.
Mercedes 190E, año 88, 2.200.000 ptas.
Mercedes 300 D, año 92, 3.950.000 ptas.
Mercedes 300D, año 91, aut, 3.500.000 ptas.

Mercedes 400 SEL, año 92, 6.800.000 ptas.
Mercedes 300E, año 90, 3.100.000 ptas.
Mercedes 300D, año 92, 34.000 Kms, 4.400.000 ptas.
Mercedes 300 coupé, año 88, 3.100.000 ptas.
BMW 325i, año 88, 1.650.000 ptas.

Mercedes 300 turbo diesel, full 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, co-

mo 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.

FIRST CLASS

Nuevo sistema ANTIRROBO ADS.3
Inmoviliza su vehículo, actuando sobre el encendido, motor de arranque y bomba de gasolina.
Dispone de un led avisador y se instala en 1 o 2 horas. Para todos los vehículos. P.V.P. 32.500Ptas.

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

Nombre: _____
Dirección: _____
Código: _____

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

Motor 16

Más sobre radares

EL otro día, por la autovía que va de Málaga a Sevilla, vi un coche en el arcén con el capó levantado y los intermitentes de emergencia puestos. A cientos de metros, una cola de coches, como si regalaran algo, esperaban su turno. Yo, que tengo un Porsche, siempre voy despacio, prudente, tranquilo, como manda la ley, aunque sólo cuando veo un coche en el arcén o un BX, ZX o Xantia en movimiento. Las carreteras no están para ir a 100 ó 120, tampoco a 200, pero los vehículos han mejorado mucho y, hasta un Panda, es capaz de mantener los 140 en carretera; otra cosa son las manos o el cerebro de cada uno, que deben marcar el límite antes que el coche.



De esta manera, lo único que van a conseguir son frenazos bruscos y tensión al volante, además de que alguno no se dé cuenta de lo que tiene enfrente por estar pendiente del dichoso radar. Pero es igual, no vamos a cambiar nada, aunque siempre nos queda el derecho al pataleo y nadie nos puede callar la crítica de pensar que esto no es prevenir, sino una cacería en la que el conductor es la liebre que intenta escapar mientras espera que un certero tiro le atraviese un costado.

ANTONIO MARTINEZ TORREMOLINOS (MÁLAGA)

DEPORTIVOS QUE MARCARON UNA EPOCA

Ando loco buscando información sobre dos coches que me atraen muchísimo: el Porsche 914 y el Opel GT Coupé.

Como comprenderán no me interesa comprar bibliografía en inglés donde abundan los tecnicismos y es difícil su comprensión, por lo que les agradecería si pudieran propocionarme las principales características de cualquiera de estos dos vehículos.

J. D. D. SABADELL (BARCELONA)

R.- Tanto el Porsche 914 como el Opel GT fueron dos modelos deportivos que hicieron furor en los años 60 y 70 y que, 25 años después de su aparición, siguen manteniendo vivas muchas pasiones, como la suya.

La producción de estos dos biplazas es paralela en la historia. El primero en aparecer fue el Opel GT, que comenzó su producción en 1969, justo un año antes de que el Porsche 914 vie-



ra la luz. El secreto de su éxito residió en sus estilizadas carrocerías y en una política de precios que acercaba este tipo de deportivos a un mayor número de personas, siendo el mercado americano el lugar don-



de más éxito obtuvieron ambos deportivos.

Con unas motorizaciones y un comportamiento que hoy en día serían ridículas en un GTi actual, estos coches ofrecían unas prestaciones de buen nivel que, en la época, los convertía en los «reyes de la carretera». El Opel GT se comercializaba con dos mecánicas, una de 1.078 c.c. con 67 CV y otra de 1.897 c.c., que llegó a desarrollar 90 caballos de potencia al final de su producción, mientras que el Porsche 914 se comercializó también con dos motores diferentes. La diferencia técnica más característica entre estos dos modelos residía en la

disposición del motor: mientras que el Opel GT incorporaba sus mecánicas en una tradicional configuración delantera, el Porsche 914 se distinguía por llevar el motor en disposición central, fórmula que se había puesto de moda a

finales de los 60 entre los principales fabricantes de deportivos, Ferrari, Lamborghini, Lotus, Matra...

Porsche se asoció con Volkswagen en el proyecto 914 para abaratar los costos de producción y el modelo básico incorporaba un motor VW de cuatro cilindros con 1.679 c.c y 80 CV de potencia. Paralelamente apareció también el Porsche 914/6, la versión que equipaba un motor Porsche de 6 cilindros, el mismo que tenía el 911T, que disponía de una cilindrada de 1.991 c.c. y que desarrollaba 110 caballos de potencia a 5.800 revoluciones por minuto, un motor con el cual el 914/6 era capaz de superar los 200 kilómetros por hora de velocidad punta.

Los Porsche 914/6 fueron utilizados con éxito en competición y en las 24 Horas de Le Mans de 1970 ganaron la categoría GT, estableciendo una velocidad media en carrera de 158,8 km/h.

En el año 1973 terminaba la producción del Opel GT, mientras que el Porsche 914 continuó su andadura hasta 1976, año en que se fabricó la última unidad de este modelo.



Gusto por la música

QUERIDOS amigos de Motor 16, llevo tiempo queriendo poner os unas letras para felicitaros por vuestra publicación, líder sin duda en el sector.

Me confieso asiduo lector de vuestra revista y me ha parecido muy buena idea la inclusión de la sección «Música sobre ruedas», ya que en muchas ocasiones me sirve de referencia para comprar mis nuevos Compact Disc. Espero que no la quitéis nunca, un saludo cordial.

ANDRÉS LAISECA MADRID

Fans de la Fórmula 1

OS escribo para pedir os un favor: me encantaría tener las direcciones de Niki Lauda, Jos Verstappen, Michael Schumacher y Mika Hakkinen y me preguntaba si podríais proporcionármelas.

MARTA SANCHEZ-BEDOYA SEVILLA



R.- Sentimos decirte que no conocemos la dirección personal de estos pilotos, pero te podemos facilitar la dirección de las escuderías de Fórmula 1 en donde se encuentran. Como sabrás, Niki Lauda es asesor deportivo de Ferrari (Ferrari SpR: Via Ascari 55 - 41053 Maranello-Italia), a Schumacher y Verstappen los tienes localizados en Benetton (Benetton Formula Ltd: Unit 9, Witney Trading Estate, Station Lane. WITNEY, Oxon OX8 6X2, Inglaterra) y Hakkinen es uno de los pilotos del equipo McLaren (McLaren International Ltd: Woking Business Park, Albert Drive. WOKING, Surrey GU21 5JY Inglaterra).

Campeón más joven

CREO que Emerson Fittipaldi continúa siendo aún el Campeón más joven de la historia de la F-1, y no Schumacher. Si tenemos en cuenta la fecha en que ambos se proclamaron campeones, tenemos que Fittipaldi lo hizo el 10/9/72, en el G.P. de Italia, con lo que en ese momento tenía 25 años, 8 meses y 29 días, ya que nació el 12/12/46, mientras Schumacher, que nació el 3/1/69, se proclamó campeón el 13/11/94, con lo que tenía 25 años, 10 meses y 10 días.

Vicente Hernandis Carlet (Valencia)

OPINION

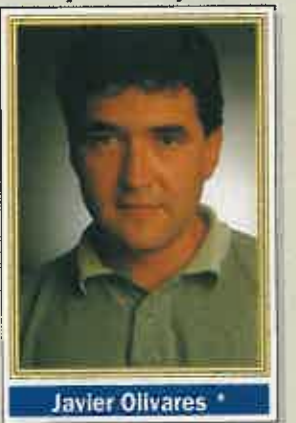
El peligro sale de marcha el viernes

UNO repara en que abandona la adolescencia cuando, según revela el carné de identidad, puede votar y aspirar al permiso de conducción. Algunos presuntos privilegiados caen en la cuenta de la mayoría de edad una noche cualquiera, cuando su padre, cual Ratoncito Pérez, pone bajo su almohada de oro un «vale por 16 válvulas» para cuando obtenga el carné, que religiosamente le costeará hasta los reglamentarios seis suspensos, como hizo ante la vehemente costumbre de su primogénito de suspender la dichosa selectividad.

Ahora que llega a la Universidad, cómo no va a tener un vehículo el niño. Poco importa convertir al efebo en un pelirrojo público que pisa el pedal bajo los efectos euforizantes de un cóctel normalmente maldito: unas «birras» y el último mix de Paco Pili o el «chunta chunta» de Lenny Kravitz. Poco importa que se juegue la vida al pasar revista en la zona de moda, con el codo fuera al genuino estilo del novio de la Barbie en su descatopable rojo. Poco importa que compita con

amigos de similar pelaje en las curvas de ese descenso de la ciudad con poco tráfico, a ver quién derrapa más con el freno de mano sobre el rocío de la madrugada. Lo importante es que el chaval desconecte, que ha estudiado mucho y lleva muy buena carrera. Luego, padres e hijos cuentan el chiste del simil entre el GTi y el castillo, que reivindica su gracia en que ambos llevan dentro un fantasma. Por supuesto, se refieren a otros.

Sólo en la mitad del «puente de la margarita» (día sí-día no), 12 jóvenes menores de 25 años se dejaron la vida, algunos seguramente en su afán por hacerse hueco en el arquetipo del marchoso. Ignoraban que su coche podía formar parte de la tenebrosa estadística. El problema transcurre y engorda paralelo a la mejora de las vías y los motores. No es achacable a los fabricantes, que acompañan la potencia con unos sistemas de seguridad cada vez más sofisticados. El problema emana de la propia inercia normativa que permite a conductores inexpertos ponerse al timón de la potencia sin experiencia o los kilómetros de un piloto de rallyes, pero con la misma fogosidad y ambición que él. Con luz solar, tras las preceptivas horas de descanso, estos conductores apenas representan peligro para el resto. Cumplen celosamente todas y cada una de las normas del código, que aún conservan fresco. Camino de la Universidad escuchan las noticias en la radio, a menos decibelios que la otra noche, y piensan que esas cosas sólo suceden en carreteras comarcales de Castilla y León, o en la costa del Bakalao levantina. Pero el peligro también sale de marcha los viernes. Cuando uno es padre empieza a pensar en estas cosas. Aunque sea un padre de meses.



Javier Olivares *

* Periodista

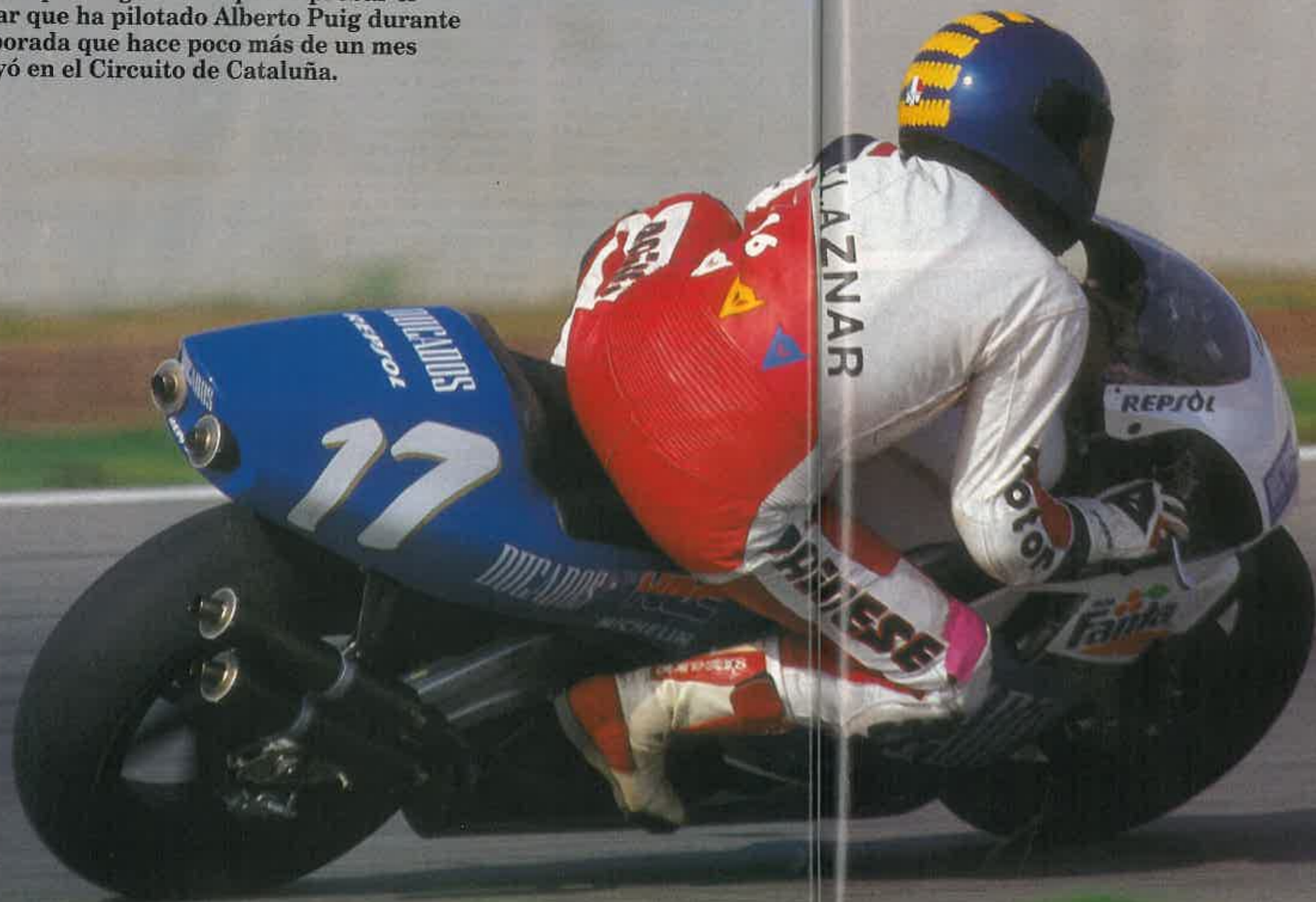
TOMA DE CONTACTO CON LA HONDA NSR 500

La reina

La Honda NSR 500 es la Campeona del Mundo de este año, es la reina de los 500 centímetros cúbicos, la reina de reinas. Motor 16 ha sido uno de los privilegiados en poder probar el ejemplar que ha pilotado Alberto Puig durante la temporada que hace poco más de un mes concluyó en el Circuito de Cataluña.



«Sito» Pons, el manager de Alberto Puig, asistió a la prueba con la Honda NSR 500 de su pupilo.



VOX pópuli se ha dicho siempre durante los últimos años que la Honda es la mejor moto de la categoría reina. Estaba claro que los títulos de Yamaha, cuando Rainey se encontraba a los manillares de la YZR eran más mérito de él que de su montura y también está claro que de no ser por la caída de Assen en 1992, Doohan hubiese sido campeón ese año y el siguiente, con el australiano fuera de combate, tampoco son muchos los que dudan -dudamos- que Schwantz no hubiera batido a Rainey de no ser por el fatal accidente de éste en Misano. Ser la mejor moto, no significa, sin embargo, que sea fácil de llevar y que Mick no tenga mérito, puesto que una moto más veloz puede ser mucho más difícil de pilotar al límite y es, sin duda, muy com- ●●●

plificada de poner a punto. Si nos centramos en el ejemplar que esta soleada mañana de otoño vamos a poder «catar», pues simplemente de eso se trataba, hay que decir que pese a no ser una de las motos oficiales del equipo Honda HRC era absolutamente puntera en cuanto que así lo corroboran las actuaciones que con ella ha tenido Alberto Puig y en cuyo mérito no puede dejarse nunca de lado la experiencia y profesionalidad del equipo Honda Pons, maquinaria bien engrasada donde las haya.

Sentirse por unos momentos piloto oficial es una sensación verdaderamente inenarrable, sobre todo cuando, como en mi caso, uno los ha visto trabajar durante toda la temporada volcados en Alberto Puig. Es fantástico sentir que todo el Honda Pons está, esta vez, dedicado a uno, aunque sea sólo durante unos minutos, pocos, pero que valen su peso en oro. Todo se desarrolla como en un Gran Premio y así Santi Mulero y Alex Batlle supervisan las operaciones mecánicas, Antonio Cobas y Ramón Aurín lo controlan y miden todo, absolutamente todo, merced a los ordenadores y la telemetría,

«Vep» y Toni no dejan nada al azar en el box, «Edu», Pere y Martín, los mecánicos, están pendientes de la moto como si fuese, que lo es, la niña de sus ojos, y, faltaría más, por encima de todos ellos Manolo Burillo, el manager más mordaz de todo el paddock, y el propio Sito Pons, «el propietario», están atentos a que todo funcione a la perfección. Sólo hay una persona que no está donde debe, que no ocupa el lugar que le corresponde. Es Alberto quien, todavía convaliente de sus brazos, y con esa sonrisa de los días felices y esa mirada franca, va de un sitio a otro como si no supiese a dónde dirigirse porque hoy las cosas no giran a su alrededor. Puig está relajado y no deja de repartir sonrisas y consejos, de explicar cómo va «su» moto: «No deja de

El motor de la Honda NSR 500 de Alberto Puig es un dos tiempos con cuatro cilindros en V, desarrolla 180 caballos, llega a 15.000 revoluciones y alcanza los 300 kilómetros por hora.



Los frenos de carbono van carenados. Su eficacia se va notando a partir de que van cogiendo temperatura. Se nota cómo en pocas vueltas van ganando frenada.



ser una moto» dice con toda sencillez cuando alguien le pregunta sobre ella como si de un caballo desbocado se tratara, aunque luego matiza: «pero no hay que olvidar que es una moto grande y no puedes descuidarte...». Al decir estas palabras deja las últimas en suspenso, expresando bien a las claras que nunca hay que perderle el respeto. En ese sentido son muy ilustrativas las vivencias que el catalán recuerda de su primer contacto con esta moto, hace precisamente un año: «Al principio me dije "¡corre mucho!", y luego añade: «eso representaba un problema, pensaba que no se podía ir del modo como iban los hombres punteros, me parecía increíble. Luego, con el entrenamiento y los kilómetros, ves que las cosas van saliendo bien. La moto es dócil, es fácil de pilotar, especialmente al principio, pero cuando las cosas se complican —sigue explicando— es cuando quieres ir muy deprisa, cuando sobrepasas la barrera del ir tranquilo y quieres sacarle todo el partido posible a la moto y a lo que lleva dentro. Es en ese momento, cuando la llevas a tope, cuando todo se complica».

Cuando así se expresa, los ojos de Puig brillan, su mirada parece perderse en un lejano infinito en el que el piloto está rememorando momentos de absoluta compenetración entre él y su máquina, en los que ha conseguido algo que está sólo al alcance de muy pocos mortales, tan pocos que pueden contarse con los dedos de una mano porque está clarísimo que aun en el hipotético caso de que esta maravilla de la mecánica estuviese al alcance de más pilotos, sólo unos elegidos serían capaces de alcanzar sus límites.

Cuando el momento esperado, el momento mágico, llega, uno, aunque no sea ésta la primera vez que ♦♦♦

COMO ES LA HONDA NSR 500

PROPULSADA por un motor de dos tiempos, con cuatro cilindros en V, la Honda NSR 500 de Alberto Puig es capaz, merced a sus más de 180 caballos de potencia máxima para un peso en vacío de 130 kilogramos, de sobrepasar con holgura los 300 kilómetros por hora de velocidad punta. El chasis es un doble viga en aleación de aluminio y en él y

inacabable de pequeñas cosas con lo que se ofrece al piloto la posibilidad de adaptar la moto a cada circuito en función del estilo de cada uno. Para no perderse en ese maremagnum técnico es indispensable la informática y así la Honda de Alberto Puig se controla merced a un equipo de telemetría que, mediante 22 canales, es capaz de recoger 400



en las suspensiones pueden regularse multitud de parámetros, como por ejemplo, ángulo de dirección, desplazamiento de las pletinas de dirección, altura de la horquilla, altura del amortiguador trasero, distancia entre ejes, muelles, precargas de los muelles, hidráulico de compresión tanto a alta como a baja velocidad, hidráulico de extensión, posibilidad teórica de más de 14 millones de relaciones distintas en la caja de cambios, y un etcétera tan apabullante como

datos por segundo y por canal, lo que implica obtener hasta 4,5 millones de datos por ensayo los cuales se procesan mediante dos potentes ordenadores. Entre los datos que pueden obtenerse, figuran las velocidades de ambas ruedas, régimen de motor, recorridos de suspensiones, posición del acelerador, velocidad insertada, aceleraciones, etc..., en suma todo lo necesario para diseccionar hasta el más mínimo detalle tanto el comportamiento de la moto como, por supuesto el del piloto.



La Honda NSR 500 de Alberto Puig puede llevarse como una moto «casi» normal. Pero en cuanto se fuerza un pelín el ritmo se comporta como si fuera de otra galaxia.

puede acceder a una moto oficial, siente especial emoción. No son nervios, porque soy consciente de lo que voy a hacer y me sé lo suficientemente capaz de dominarme para no ponerme en aprietos pues soy conocedor de que Sito Pons no me confía su moto para que me gane con mi actuación un puesto de piloto oficial, pero, qué duda cabe, poder disfrutar de esta moto durante unas vueltas en el Circuito de Cataluña, no es un privilegio del que uno goce muy a menudo y eso se nota en la frecuencia de los latidos del corazón.

Cuando me siento en la moto me doy cuenta de que no está hecha para mí. Uno no es muy alto, tampoco Alberto es muy bajo, pero la diferencia entre ambos hace que la Honda me venga «pequeña». Si añadimos que uno tiene algo más de perímetro... Eso parece una tontería, pero luego, en la recta, al tratar de esconderme en el carenado, es todo un problema porque me resulta imposible y en esos momentos la fuerza del aire se

convierte en un suplicio. Pero no adelantemos acontecimientos.

Tras recibir los consejos de Alberto y las recomendaciones de prudencia de Sito, va a llegar el momento de la verdad. Para evitar dañar el cambio al meter primera con el motor en marcha, la moto se arranca empujando. Uno lo ha hecho mil veces, pero en esta ocasión debí pasarme con el acelerador y el motor se ahogó, lo que le supuso al pobre Pere una buena carrera por la línea de boxes empujándose. Finalmente el motor cobra vida y héme aquí en el circuito «haciendo» de Puig. ¿Qué decirles? Si uno no va deprisa puede llevarse como una moto «casi» normal, pero en cuanto se fuerza tan sólo un pelín el ritmo, aun para alguien acostumbrado a llevar motos deportivas, la NSR parece entonces de otra galaxia pese a que no llegué ni tan siquiera a rozar los límites de Alberto Puig. Es embriagante oír cómo acelera el motor, notar cómo los frenos de carbono «muerden» en cuanto les coges un po-

co de confianza porque al principio parece que no frenen, cómo el chasis y las suspensiones van como una tabla, perfectos. Es toda una delicia sentir la suavidad del cambio la sensibilidad de la dirección, la agilidad de la moto que, lo que son las cosas, nos parece pequeña, la brutal alegría del motor capaz de subir hasta 15.000 revoluciones. Todo esto es muy bonito hasta aquí pero uno despierta del sueño cuando sabe que Puig cubre los 4.746 metros del Circuito de Cataluña en medio, sí, medio minuto menos que yo. Que en la rec-



Los consejos de Alberto Puig sirven de gran ayuda en la toma de contacto.

ta sobrepasa los 300 por hora y que yo, la telemetría así lo afirma, me conformo con doscientos treinta y pico y encima me siento a punto de ser arrancado de la moto porque no puedo esconderme bien en el carenado. Con siete vueltas, es evidente que pocas hazañas pueden hacerse, pero lo más importante que uno saca en claro es, que si bien es cierto que Puig, Crivillé, Doohan, Schwantz, o cualquiera de sus colegas, no son superhombres, sí que su trabajo merece el mayor de los respetos porque si yo sufrí para hacer lo que hice, ellos son capaces de hacer que parezca fácil y divertido algo que sólo está al alcance de unos pocos. Ah! y ellos, encima ¡le sacan defectos a la moto!

JOSE LUIS AZNAR

Todo el equipo del piloto español, desde el «Jefe», Sito Pons, hasta el último mecánico, pasando por el propio Alberto Puig, trabajó durante esta mínima prueba.



AMIGOS DE CAMPEONATO

A todos nuestros patrocinadores

Gracias por vuestro apoyo durante todo el Campeonato 1994. Gracias por la confianza depositada en el TEAM ELF. Porque nuestro piloto José María Pérez Fontán ha podido realizar su temporada de formación con los mejores medios y ser el mejor debutante del Campeonato 1994 de Fórmula Renault. Sois unos grandes amigos. Amigos de Campeonato.



RENAULT

MICHELIN

Motor 16



BriGal



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT 



PADDOCK

OTRA VICTORIA PARA COLOMER

El piloto de Beta, Marc Colomer, ha sido el vencedor de la quinta prueba puntuable para la Copa del Mundo de Trial Indoor, que se celebró en Burdeos. Este segundo triunfo le permite afianzarse en la cabeza de la clasificación, con 75 puntos de ventaja sobre el segundo clasificado, el también español Jordi Tarrés.

LA ULTIMA CITA, PARA ERIKSSON

Kenneth Eriksson, con Mitsubishi, ha sido el vencedor, tras una dura lucha con el piloto de Subaru, Richard Burns, del Rallye de Tailandia, prueba que ha cerrado el Campeonato Asia-Pacífico. Con el título ya en sus manos desde la anterior carrera, Possum Bourne, el otro hombre de Subaru, abandonaba el primer día.



VUELVE UN CLASICO

Con la celebración del Rallye Villa de Madrid la Federación Madrileña de Automovilismo recupera un clásico con la intención de lograr la puntuabilidad para el Campeonato de España.

Tres pasadas por tres conocidos tramos -El Vellón, El Berruco y La Cabrera- y unas vueltas al Jarama componen esta prueba, que se iniciará el sábado 17 de diciembre a las 9,30 horas frente al Estadio Santiago Bernabeu y finalizará, a las 4 de la tarde, en la Plaza Mayor de Torrelaguna.



Listo el nuevo Ferrari para el Imsa

DAYTONA ha sido la pista elegida por Ferrari para que la nueva versión del F333 SP, evolución 95, realice sus primeras pruebas. Si esta pasada temporada el modelo italiano logró la victoria en cinco de las siete carreras de corta duración del Campeonato Estadounidense Imsa, la nueva ver-

sión ha sido preparada para tomar parte también en las grandes pruebas de resistencia, como son las 24 Horas de Daytona y las 12 Horas de Sebring, dos clásicas en las que en el pasado Ferrari ya brilló. La versión «resistencia» cuenta con un motor V12 de cuatro litros.

Buen nivel español en Bolonia

ANA Barbero y Jordi Vidal han vuelto a demostrar su buen hacer al volante de los pequeños Fiat Cinquecento. En esta ocasión los dos pilotos españoles, junto con los otros ocho equipos clasificados en la Final Europea para correr el Montecarlo, estuvieron en el Motor Show de Bolonia para disputar una prueba de exhibición organizada por Fiat Auto. En esta cita, Ana Barbero era la gran protagonista al lograr el mejor tiempo de todos los participantes, tanto en la primera manga como en las semifinales. Por su parte, Jordi Vidal también lograba clasificarse para la final en la que la piloto cordobesa era tercera y Jordi Vidal cuarto.



Adiós a un gran aficionado

PABLO Martín Pérez se ha ido. Su vida eran los coches y un coche ha terminado con ella cuando volvía de Soria a Madrid y sufrió el fatal accidente. Trabajó con Ben Heiderich y también en Sanchez Ferrero. Conocía a todo el mundo y todo el mundo en el ambiente de las carreras le conocía. Le encantaban los coches clásicos y corría la Copa de España de Vehículos Históricos con Porsche y también con Saab, pero sobre todo era una magnífica persona muy querida en el mundillo de las cuatro ruedas. Desde aquí nuestro homenaje.



Motos: Calendario para el 95

LA Federación Internacional de Motociclismo ha hecho público el calendario del Mundial para el próximo año. De los 14 Grandes Premios previstos, son provisionales USA y Brasil, hasta que los dos circuitos estén homologados. La temporada comenzará el 26 de marzo en el circuito de Eastern Creek, con el Gran Premio de Australia. Seguirán Malasia (Shah Alam) el 2 de abril, Japón (Suzuka) el 23 de abril, España (Jerez) el 7 de mayo, Alemania (Nurburgring) el 21 de mayo, Italia (Mugello)

el 11 de junio, Holanda (Assen) el 24 de junio, Francia (Le Mans) el 9 de julio, Gran Bretaña (Donington) el 23 de julio, USA (Elkhart Lake) el 6 de agosto, República Checa (Brno) el 20 de agosto, Brasil (Rio de Janeiro) el 17 de septiembre, Argentina (Buenos Aires) el 24 de septiembre y se cerrará el 8 de octubre en Montmeló con el Gran Premio de Europa.

PADDOCK

YA TIENEN SUS TROFEOS

El mismo día que, en Mónaco, la FIA celebraba su brillante ceremonia de entrega de trofeos a los campeones de este año, la Federación Española de Automovilismo hacía lo propio en Madrid. Además de dar los galardones a los campeones, la FEA otorgaba en esta edición su trofeo especial a Teo Martín, por su contribución y apoyo al deporte del motor en España.

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

Jerez se queda sin Fórmula 1

EL día 9 el Consejo Mundial de la FIA, se reunió para dar los últimos retoques al programa deportivo del 95. De ese cónclave salió la noticia del carácter rotativo del GP de Europa de Fórmula 1, con lo cual este año tendrá lugar en el circuito de Nürburgring. Motor 16 tuvo la confirmación verbal de un destacado miembro del Ayuntamiento de Jerez, de que hace tan sólo unos días Bernie Ecclestone había garantizado a Pedro Pacheco, alcalde de Jerez la asignación del GP de Europa al trazado andaluz. De no ocurrir algo impensable, no se verá Fórmula 1 en Jerez hasta dentro de varios años,

ya que el sistema rotativo recién implantado demorará la nueva asignación. Lo incomprensible es la postura de la FIA, la de Ecclestone y de los organizadores del circuito de Jerez que



Pedro Pacheco, izquierda, y Bernie Ecclestone, derecha, palabras huecas.

desde antes del último GP de Europa, repitieron hasta la saciedad que existía un contrato por tres años y se estaba gestionando prolongarlo a cinco años; por esto, se había hecho una inversión de 120 millones para modificar el trazado y se habían gastado unos cuantos cientos más para afianzar el grandioso espectáculo. Además, Pacheco había recalcado en repetidas ocasiones la seguridad del contrato que garantizaba el GP; tanto era así que de no querer los catalanes el GP de España, el momentáneo GP de Europa se podría convertir en el GP de España. No se sabe si valió la pena invertir tantos cientos de millones en una realidad cuyas bases no eran más que palabras.

Citroën acudirá al Granada-Dakar con un potente equipo. El interés de la afición española estará depositado en la actuación de Serviá con uno de los ZX Rallye Raid.

CITROËN tiene ya totalmente definidos sus planes de cara al inminente Rallye Granada-Dakar en el que la marca francesa alineará un potente equipo con cuatro coches, última evolución del ZX Rallye Raid. Estos coches han sido confiados a Pierre Lartigue, que ira acompañado a la derecha por Michel Perin, Timo Salonen, que contará con su copiloto habitual en esta especialidad Fred Gallagher, Ari Vatanen, que ocupa el puesto de Hubert Auriol -ahora organizador de la prueba- y tendrá como copiloto a Gilles Picard, anterior na-

Serviá. El fichaje del piloto español se produjo hace pocos días y Frequelín está convencido que Serviá es un hombre que puede realizar una buena actuación; además, para Citroën es muy importante tener un piloto español, sobre todo teniendo en cuenta que nuestro mercado es el segundo en importancia para la marca francesa. Otro aspecto destacable es que la prueba este año toma especial relevancia en España al ser la ciudad de Granada el punto de partida.

El coche de Serviá y Puig cuenta con algunas modificaciones, compa-

Serviá verá culminado uno de sus sueños al estar encuadrado dentro del potente equipo Citroën. La escuadra francesa está preparando a conciencia el Granada-Dakar.



vegante de Auriol y, lo más importante para la afición española, en el cuarto coche irán Salvador Serviá y Jaime Puig. El equipo lo completa un P4 de asistencia rápida, tres camiones de asistencia en carrera 4x4 y siete camiones de apoyo 6x6, estos camiones un año más del equipo de George Groine, además contarán con 23 mecánicos que viajarán en avión y seis ingenieros.

Por lo que respecta a los coches de carreras, Guy Frequelín afirmó que los cuatro son similares y que no hay ninguna estrategia de equipo, con lo que Serviá parte con las mismas posibilidades y medios que sus compañeros de equipo. La pareja española se encuentra encantada con esto: «Nos ha sorprendido el buen recibimiento que hemos tenido en el equipo. Todo han sido atenciones», declaraba un entusiasmado Salvador

rado con el de sus compañeros. Pequeños cambios que afectan al habitáculo para adaptarlo a la estatura de Jaime Puig, por lo que el techo es más alto y el asiento está más bajo; también, para que pueda llevar a cabo cómodamente su misión, todos los mandos y sistema de navegación se han recolocado para que pueda tenerlo todo controlado a la altura de los ojos.

Los ZX Rallye Raid han experimentado cambios importantes con respecto a los utilizados en la pasada temporada. Lo más destacable es que han sido sometidos a una cura de adelgazamiento, lo que ha supuesto rebajar el peso en 50 kilos. Otra cosa importante es que la parte delantera ha sido rediseñada. Ahora dispone de un chasis tubular, que permite un mejor acceso a los mecánicos y además un mejor reparto de

pesos, descargando el tren trasero. Para comprobar estas modificaciones Citroën realizó unos entrenamientos en Túnez, donde Timo Salonen y Pierre Lartigue se mostraron encantados con el comportamiento del coche que, según ellos, ahora está mucho más equilibrado y resulta más fácil de conducir. En estos ensayos estuvo también presente Serviá, siendo su primera oportunidad de conocer a fondo las posibilidades de este vehículo. El piloto español quedó muy

sorprendido del funcionamiento del Citroën ZX y de lo deprisa que se puede ir con él por pistas llenas de agujeros: «Esta es la primera vez que cuento con un coche que nos puede permitir optar a la victoria. Lo más importante son las suspensiones, antes disponía de un coche con 18 centímetros de recorrido de suspensiones mientras que el ZX tiene más de 40, lo que permite abordar los obstáculos a mayor velocidad», asegura el catalán.

La escuadra invencible

CITROËN EN EL GRANADA-DAKAR



asistencia hidráulica. Por su parte, la carrocería dispone de mejor coeficiente aerodinámico y unas tomas de aire más eficaces de ventilación.

Ahora sólo falta esperar el gran duelo que protagonizarán Citroën y Mitsubishi que, para la ocasión, dispone de un arma secreta, esperando que de esa lucha Salvador Serviá y Jaime Puig salgan lo más favorecidos posible. ●

MANUEL MADRID

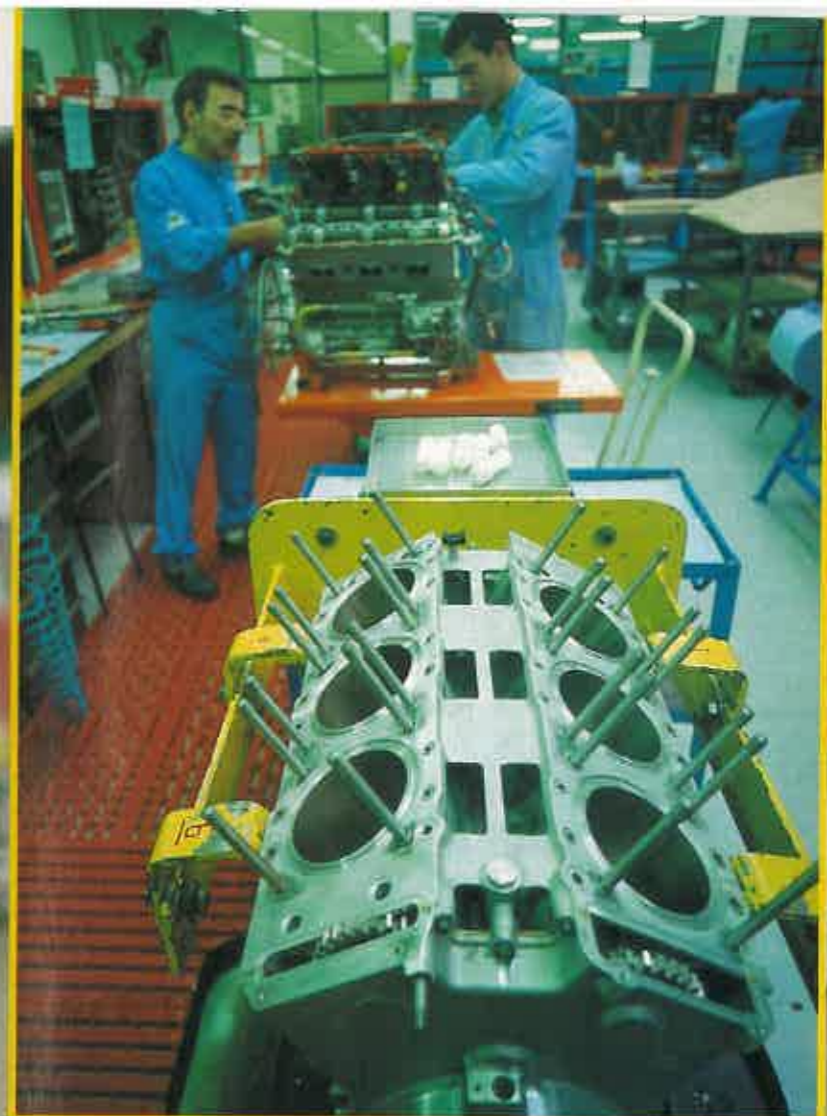
ALFA CORSE POR DENTRO

CUNA DE EXITOS



Un error costó a Alfa Corse el triunfo en el campeonato DTM.

Envuelto por la niebla de la llanura Padana, el edificio de Alfa Corse aparece como un espejismo sinónimo de innumerable victorias. Sus muros han visto nacer los Alfa Romeo 33, los Fórmula 1 y ahora los poderosos 155 V6 TI que compiten en el campeonato alemán DTM.



La elaboración del motor Alfa V6 está a niveles de Fórmula 1. Los únicos impedimentos son las normativas que no permiten materiales especiales.

NACIDA sobre las cenizas de Autodelta, Alfa Corse representa el gran orgullo de Fiat Auto en el sector de la competición. De todas las actividades deportivas del coloso italiano, incluido Ferrari Gestione Sportiva, la fuente de éxitos es Alfa Corse que por un error no se adjudicó el campeonato DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) y ha polarizado los triunfos en el British Touring Car Championship, así como en el Campeonato Italiano Velocità Turismo y en el Superturismo español.

Alfa Corse es un departamento de competición gestionado por Giorgio Pianta, un hombre práctico, con las ideas claras y dotado de un indudable instinto para conducir al éxito un colectivo de técnicos y mecánicos dedicados a la competición. Su filosofía esencialista del trabajo le ha llevado a convertir Alfa Corse en un núcleo de personas orgullosas de su trabajo y todos con una encomienda bien precisa, que de no cumplirse, no pueden camuflar su error con excusas. El edificio de Alfa Corse se erige sobre unos 4.000 metros cuadrados, cuya estructura y arquitectura responde a conceptos de antaño; sin embargo, tras sus paredes todo funciona a la perfección y con responsabilidad. En sus instalaciones trabajan 101 personas, de las cuales sólo un diez por ciento son ingenieros o técnicos altamente especializados.

Todos ellos, unidos de una forma sorprendente, luchan para llevar al triunfo los coches del campeonato DTM y Superturismo D2. En el seno de Alfa Corse se construyen los chasis, los motores y se ensamblan las suspensiones y los cambios que se realizan en la ex sede de Abarth en Turín; incluso muchos chasis se construyen allá. La base de Alfa Corse consiste en tres departamentos: estudio y evolución de coches y motores, construcción de los propulsores y montaje de los coches. Para la revisión de los motores no oficiales, se recurre a Motori Moderni, ex propiedad del insigne ingeniero Carlo Chiti.

Al margen de la labor directiva de Pianta, el departamento de motores y evolución de los coches está basa-



El ingeniero Giuseppe D'Agostino es el genio de los motores Alfa para el Campeonato DTM.



Pianta ha cambiado la estética de Alfa Corse.



Un control técnico total.

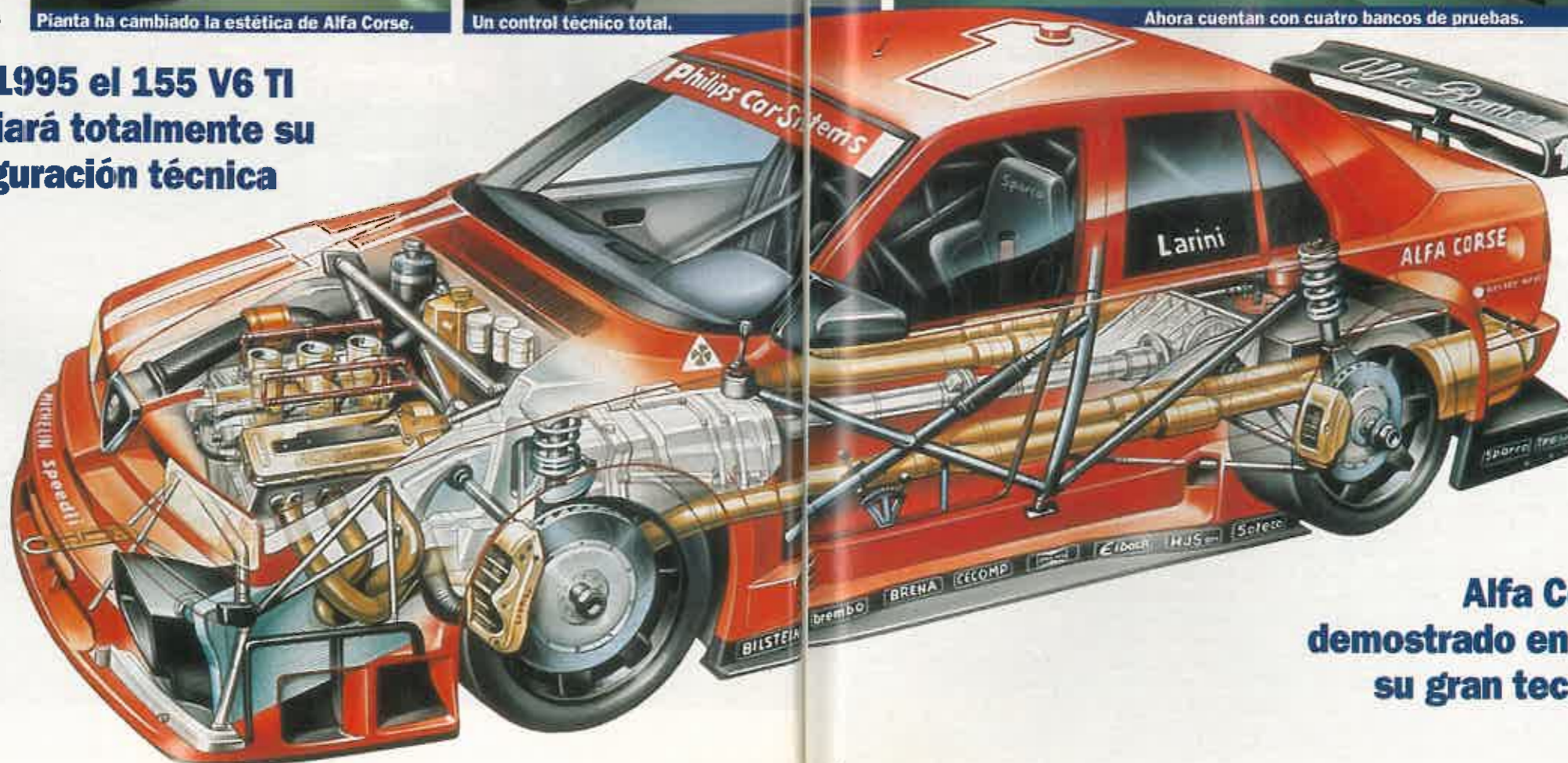


Dos mecánicos se dedican a montar cada motor. Su responsabilidad es absoluta.



Ahora cuentan con cuatro bancos de pruebas.

Para 1995 el 155 V6 TI cambiará totalmente su configuración técnica



Alfa Corse ha demostrado en el DTM su gran tecnología

do principalmente en el quehacer de dos ingenieros: Giuseppe D'Agostino, con su especto de sabio despistado es el genio de los motores, tanto los V6 como los de cuatro cilindros. En su mesa de trabajo nacen las ideas y los cálculos para que los motores Alfa sean tan competitivos, posteriormente, por medio de ordenadores CAD-CAM otros ingenieros evolucionan sus directivas y llevan a cabo los ensayos en los cinco bancos de prueba de que dispone Alfa Corse. En cuanto a los coches, ocurre algo curioso; el hombre responsable de esa difícil tarea es Antonio Tommaini, ex ingeniero de Ferrari en Formula 1, y que en Alfa Corse desempeña la labor de consultor aunque de él depende la evolución y la estructuración técnica de los coches. El nuevo 155 V6 TI del DTM, que estará dotado de fondo plano para el efecto suelo, gestión electrónica en las suspensiones, cambio semiautomático con accionamiento en el volante, distribución neumática para el motor con limitación de rotación a 12.000 revoluciones y 550 caballos de potencia, se ha estudiado en Alfa Corse, parte de él se está construyendo en Abarth y se ensamblará y se pondrá a punto en las ocho secciones de montaje que hay en la planta baja de Alfa Corse. Paralelo a este departamento, se encuentra la sección destinada al montaje y revisión de los motores; en el lado derecho de la nave diáfana se trabaja sobre los propulsores de cuatro cilindros y en la izquierda en los poderosos V6 del DTM. Ahí trabajan unos 20 mecánicos asesorados constantemente por dos ingenieros que supervisan todas las fases de montaje. Para la temporada de 1995, está previsto construir 60 motores para el DTM y algunos más para la categoría de D2. Cada motor está montado por dos mecánicos ayudados por un tercero que les prepara los componentes, y como término medio, tardan alrededor de tres días en ensamblar todas las piezas de un V6 y dejarlo listo para ser probado en el banco de ensayos y rodaje.

La capacidad productiva de Alfa Corse para 1995 será de nueve coches para el DTM, con toda clase de repuestos y chasis incluidos, mientras que para el

GIORGIO PIANTA, PALABRAS DE SENSATEZ

SIN rememorar sus éxitos como piloto y probador de Abarth, Giorgio Pianta comenta con cierta serenidad velada de amargura no tener título universitario; por el contrario, es profesor en sensatez y sabio al estructurar una fábrica de éxitos llamada Alfa Corse.

¿Cómo se ha estructurado Alfa Corse?

«En 1992 me vi obligado a reducir los integrantes de las actividades deportivas de Fiat Auto debido al abandono de las actividades en los rallyes. De 400 personas quedan 101 en Milán y 126 en Turín. En Alfa Corse se hace todo lo relacionado con los motores y la gestión deportiva. En Abarth se realiza el resto y el programa D2».

¿De cuántos ingenieros dispone Alfa Corse?

«Aquí se estudian y se realizan todos los motores, para ello disponemos de 41 ingenieros y técnicos varios, además de los mecánicos».

¿Cuál es el secreto de la competitividad de Alfa Corse?

«El trabajo que más me ha costado ha sido convencer a la Administración central de que no quiero burocracia. Esto ha permitido una capacidad de reacción frente a los problemas realmente inmediata y de sorprendente eficacia. Por último le diré que en la estructura de Alfa Corse no hay jerarquía y por tanto no existe la envidia. Es la clave del secreto».

¿En Alfa Corse se trabaja al estilo artesanal?

«Somos unos artesanos de la más alta tecnología. Los ingenieros trabajan con ocho unidades de CAD y disponemos de la más alta tecnología que nos llega desde Fiat y toda su infraestructura. En realidad, el término artesanal se puede aplicar únicamente al espíritu del trabajo».

¿Es usted partidario del trabajo de equipo en el más puro estilo del anonimato, propio de las industrias japonesas?

«Yo aprecio en gran medida los ingenieros de Alfa Corse y cada trabajo lleva el nombre de un in-

geniero. Sergio Limone es el máximo responsable de estudios, los motores llevan la firma de Giuseppe D'Agostino y el ingeniero Albiano para la evolución electrónica. Aquí todos tienen su responsabilidad. El anonimato me parece antinatural».

¿No le resulta complicado coordinar el trabajo entre Alfa Corse, Abarth y otros centros de experimentación, en lugares diferentes?

«Mire usted, si un coche no es rápido, no quiero oír que la culpa es del chasis o del motor o del cambio. Eso denota una peligrosa desunión que representa el cáncer de cualquier equipo. En estos tres años he dedicado gran parte de mi tiempo a crear la perfecta simbiosis entre los diferentes departamentos».

¿Cuál ha sido la decisión más valiente a lo largo de su gestión en Alfa Corse?

«Al comenzar la aventura del DTM incorporé a Carlo Chiti como consultor junto a D'Agostino. Por un momento pensé que sería un foco de rivalidad; pero, entre ambos nació una gran amistad y una fructífera colaboración».

¿Qué futuro tiene Alfa Corse?

«El señor Cantarella tiene la convicción de que el sello Alfa Romeo debe tener un respaldo deportivo, por lo tanto, la fórmula de convertir un coche de producción en un vehículo publicitario por medio de las carreras, es un proyecto con mucho futuro».

¿Alguna vez se ha visto agobiado por el coloso Fiat Auto y su burocracia?

«Diría todo lo contrario. La cúpula directiva de Fiat nos cuida y mira con gran ilusión nuestro trabajo. Les he demostrado que no somos una entidad de privilegiados ni un grupo incómodo, sino que representamos la máxima expresión de la tecnología Fiat Auto».



Superturismo se harán 12 unidades con el correspondiente volumen de piezas y toda clase de repuestos.

La infraestructura de Alfa Corse es considerablemente reducida en relación con su actividad en seis campeonatos, razón por la cual precisa de la colaboración de Abarth y Motori Moderni, así como de un considerable número de suministradores de componentes. Para llevar adelante todo ello y con la eficacia imprescindible para el éxito, Pianta administra un presupuesto anual de 7.000 millones de pesetas, en los cuales se contempla desde el estudio de coches y motores, a las actividades deportivas directas pasando por todas las fases de evolución. Alfa Corse, que en sus orígenes cuando era Autodelta fue un foco de envidias y conflictos internos, se ha convertido en santuario de la competición de Fiat Auto; la buena gestión de Pianta y la valía de sus técnicos han llevado al triunfo al Quadrifoglio de Alfa, han borrado con múltiples éxitos los malos recuerdos de la F1 y la ingrata aven-



tura en Indy, y, han demostrado que con un presupuesto muy inferior al de Ferrari Gestione Sportiva, se puede optar a la victoria mediante una perfecta simbiosis entre todos los integrantes de una aventura llamada Alfa Corse.

GIGI CORBETTA.
FOTOS: G.C./PERINI

PLANES DEPORTIVOS PARA 1995

Campeonato DTM: 6 coches. 60 motores. 3 equipos: Alfa Corse con Nicola Larini y Alessandro Nannini. Schuubel Engineering con Christian Danner y Michele Alboreto. Euroteam con Stefano Modena y Michael Bartels.
Campeonato BTCC (British

Touring Car Championship): 1 Equipo: Prodrive con Derek Warwick y Giampiero Simoni.
Campeonato CIVT (Campeonato Italiano Velocità Turismo): 1 ó más equipos. Pilotos: Fabrizio Giovanardi, Antonio Tamburini y Oscar Larrauri.

Campeonato CFST (Championnat Français Super Tourisme): 1 o más equipos. Pilotos: Gabriele Tarquini y Philippe Gache.
Campeonato CET (Campeonato Español de Superturismo): 1 equipo: Alfa Corse con Giorgio Francia y Adrián Campos.

REGALATE UNA EMOCION

Navidad 1994



MOMIT, S. A. TLF.: (93) 774 15 03

- ALICANTE:** REPUESTOS JUANITO. C/ San Vicente 18. A.C. ELCHE (ALICANTE).
- ALMERIA:** AUTO LINE SPORT. Avda. Mediterráneo 243. ALMERIA—AUTOREC. ARGON. C/ra. Málaga 139. EL EJIDO (ALMERIA).
- ASTURIAS:** ESTEREO CAR SHOP. C/ Emilio Tuya 15. GIKW—DISEÑO SPORT. Avda. Gaspar García Llanusa 80. GIJÓN—HIFI AUTO. C/ Mariñeiz Marina 6. DIVIEDO—AUTO RECAMBIOS GRANDA. C/ra. General 53. GRANDA-SIERO (DIVIEDO).
- BARCELONA:** CASA ARMANDO. Rambla Catalunya 127. BARCELONA—AUTO EQUIP MAS MONTANER. C/ Corcega 378. BARCELONA—NEUMATICOS TURIN. C/ Carver 73. BARCELONA—MODERNMOBIL. C/ Puadras 158. BARCELONA—ACCESORIOS SERVEL 2. C/ra. Cardener Granollers Km. 5.5 CARDEDEU (BARCELONA)—VIP AUTO. Centro Comercial Llobregat. C/ra. de Espinós 48. Local MA-02. CORNELLA (BARCELONA)—NEUMATICOS TISSO. Avda. Barús Baja 10-14. STA. COLOMA (BARCELONA)—AUTO-KITS GRANOLLERS. C/ Granollers 8. GRANOLLERS (BARCELONA)—DARSA. C/ra. Vic 78. MANRESA (BARCELONA)—ACCESORIOS LOS JUANES. Avda. Abad Marcel 389. TERRASSA (BARCELONA)—TOT MOTOR. Pasadizo Car Mastri 2. VIC (BARCELONA).
- BURGOS:** CARRILLO TREVINO. P/ra Ind. Villavieja. C/ Paredes 318 (BURGOS).
- CASTELLON:** RECAMBIOS JOVI. C/ Gabriel 2. BARRIO CASTELLON—AUTO ELEC. ANDRES. C/ València 7. BEMICARLO (CASTELLON).
- GIJÓN:** TURINI. C/ Sta. Maria 5-7. GIJÓN—TEAM CAR. C/ra. Sta. Eugenia 71. C. GIJÓN.
- GUIPUZCOA:** VULCANIZADOS 002-ARGL. C/ Landeta Alcoa s/n. AZPEITIA (GUIPUZCOA)—RALLY SPRINT. C/ Fermín Galbetan 6. IRUN (GUIPUZCOA).
- LA CORUÑA:** CENTAUTO. C/ Gutenberg 34. P.I. Ordoño de Bens. LA CORUÑA—ACCESORIOS NUMAR. C/ Victor de Yguel 13. bajos. SANTIAGO DE COMPOSTELA—RECAMBIOS MEYBA. Avda. Marqués de Figueroa 35. bajos. PERLÚ-FENE (LA CORUÑA)—AUTO RECAMBIOS TORREIRO. Pol. de la Gardara 6. EL FERROL (LA CORUÑA)—FRANCISCO CORTIZAS. C/ Saguitales 14. BETANZOS (LA CORUÑA).
- LA RIOJA:** AUTOMOVILES YALVANERA. Avda. Valvanera 46. CALAHORRA (LA RIOJA).
- MADRID:** RALLY MANZANARES. C/ Antonio López 127. MADRID—SALVA BOUTIQUE. C/ Mal Caspio 37. MADRID—QUINTAMOTO. C/ José M. de Pereda 7. MADRID—SOFTELCAR. C/ Dimepiada 2. MADRID—VALDEOLIVAS HNOS. C/ Mijangos 5. MADRID—DONSPEED. Paseo Talleres 3. Nave 16. MADRID—COMETA INSTALACIONES. C/ Cardenal Sículo 19. MADRID—CAR STORE. Centro Comercial Sesta Avenida. EL PLANTIO (MADRID)—STAR RALLYE. C/ Sapiro 4. Local 5. ALCORCON (MADRID).
- MÁLAGA:** ANTONIO GUERRERO. Pol. Las Albarizas. C/ Pinta 1. MARBELLA (MÁLAGA).
- NAVARRA:** SERAUTO. C/ Monastio de la Oliva 31. PAMPLONA (NAVARRA)—SONYCAR. C/ Virgen del Río 11. bajo. PAMPLONA.
- ORENSE:** NEUMATICOS GRENTINO. Avda. Zamora 181. ORENSE.
- TOLEDO:** C. D. DIANA. C/ Perain 1. TOLEDO.
- VALENCIA:** SPORT AUTO. Avda. París y Velasco 189. VALENCIA—VIP AUTO. C/ Pérez Gálvez 49-51. VALENCIA—NEUMATICOS SANZ HNOS. C/ Albas Mar 19. ALABUJAS (VALENCIA)—AUTO PRESTIGIO. Avda. los Deportes s/n. ALZIRA (VALENCIA).
- VIGO:** AYCOM. Avda. Ragoan 31. VIGO (PONTEVEDRA)—AYCOM. C/ Color 2. VIGO (PONTEVEDRA).
- VIZCAYA:** KINU ETXE. C/ Masape Kalea 28. DURANGO (VIZCAYA).
- ZARAGOZA:** RECAMBIOS PASTOR. C/ Miguel Servet 112. ZARAGOZA.



VII CARRERA DE CAMPEONES

BROCHE DE ORO PARA AURIOL



Un año más la Carrera de Campeones en Canarias ha sido un éxito, tanto en el aspecto deportivo como en el de asistencia de público. Didier Auriol, pletórico de forma cerró la que ha sido su temporada triunfal de la mejor manera posible, ganando.

DIDIER Auriol ha puesto el punto y final a la mejor temporada de su carrera deportiva con un nuevo trofeo en sus vitrinas, al imponerse, tras un duelo de infarto, al veterano Stig Blomqvist en la Carrera de Campeones. El francés, después de conseguir en el RAC de Inglaterra su primer título de Campeón del Mundo, llegó a Las Palmas de Gran Canaria pletórico de forma y, con una conducción muy espectacular, encandiló a los más de 30.000 aficionados.

Didier Auriol y Stig Blomqvist fueron los finalistas de la Carrera de Campeones, los dos ofrecieron un gran espectáculo.



Timo Salonen, según él, con poco tiempo para adaptarse a los coches actuales, venció el Rallyo Masters.



Blomqvist realizó en todo momento la espectacular conducción que lo caracteriza.



CARRERA DE CAMPEONES EN BREVE



Futuro mundialista para Oriol Gómez.



Negociaciones a dos bandas de Puras.



Carlos Sainz seguirá otro año en Subaru.



Schwarz ya trabaja a fondo con Toyota.

LOS PROYECTOS DE ORIOL

Oriol Gómez presente en Las Palmas de Gran Canaria para disputar el Spanish Masters, nos dio a conocer sus proyectos para el 95. Disputará con Renault el Campeonato de España de Rallyes y hará dos salidas fuera, una al Rallye de Córcega y otra al 1000 Lagos, puntuable ésta última para el Campeonato de Clase 2 FIA. Además, si encarrilan bien el certamen español, en el Rallye de Cataluña podría tomar la salida con el Maxi Clío, el kit car de Renault.

EL FUTURO DE PURAS

Jesús Puras sigue manteniendo contactos con Ford para pilotar un Escort Cosworth oficial en el 95. Además, Andrew Cowan, patrón de Mitsubishi, entabló conversaciones con el piloto español para que, si llegan a un acuerdo, se ponga a los mandos de un Lancer Evolution.

UN AÑO MAS CON SUBARU

Carlos Sainz ha renovado contrato por una temporada más con Subaru. Tras la Carrera de Campeones, Sainz partió rumbo a Londres para ultimar todos los detalles con David Richards. Por otro lado, pudimos saber que el bicampeón español tuvo algunos contactos con el equipo Ford.

CASI UN RECORD

El veterano piloto sueco Stig Blomqvist fue el que más vueltas dio al circuito Islas Canarias, además con un notable éxito. Participó en el Rallye Masters, la Carrera de Campeones y en el Historic Rallye Masters.

GRIFONE CON DOS GRUPO N

La escudería Grifone, que en el 95 seguirá contando con los Toyota Celica del TTE, dispondrá de dos coches de Grupo N, uno de ellos para Mohammed Bin Sulayem.

DE LA NIEVE AL SOL

El sueco Armin Schwarz llegó a las islas Canarias procedente de Suecia, donde ha estado realizando los primeros ensayos invernales con Toyota, de cara a preparar a fondo el Celica para este difícil rallye que se disputa íntegramente sobre nieve.

que se dieron cita para disfrutar de esta competición tan especial.

Una vez bajado el telón del Mundial, en Canarias se dieron cita los mejores pilotos de la especialidad, en un ambiente distendido en el que los comentarios más frecuentes fueron los correspondientes a los fichajes de cara al 95. Los vehículos utilizados en esta ocasión en la Carrera de Campeones eran los Ford Escort Cosworth del equipo Promo Sport y los Toyota Celica de la Grifone.

El camino que tuvo que recorrer Auriol hasta conseguir de nuevo la victoria este año no fue fácil. Primero tuvo que eliminar a Luis Monzón, presente en la Carrera de Campeones al vencer el Spanish Masters y clasificarse después en el Rallye Masters. El piloto local se lo puso muy difícil al nuevo Campeón del Mundo, ya que Monzón, en todo momento jaleado por su afición, se mostró muy rápido, sobre todo con el



Ford Escort, vehículo que ha pilotado a lo largo del año y concretamente del mismo equipo presente en esta carrera. Eliminado Monzón, Auriol se enfrentó a su compañero en Toyota, Juha Kankkunen; una confrontación llena de morbo, que se resolvió a tres mangas al verse obligado a abandonar Auriol en la que se hizo con los Ford Escort por averiarse su vehículo. Al final, en el compute de las tres, el vencedor fue el piloto francés que pasó a la final, en la que también venció a Stig Blomqvist, tras mantener un apasionante duelo que se disputó a tres mangas. En la primera de ellas, con los Toyota Celica, Auriol al tocarse con un talud de tierra desllantó una rueda y tuvo que abandonar. Después tuvo que emplearse a fondo para, primero con un Escort y después de nuevo con un Celica, imponerse a Blomqvist.

El veterano piloto sueco en su camino a la final dejó fuera a Carlos Sainz y Armin Schwarz. El español

se enfrentó primero a Blomqvist con los Ford Escort y problemas con la caja de cambios inclinaron la balanza a favor del sueco; más tarde, con los Toyota Celica, Sainz, en una conducción al límite y plena de espectacularidad, desllantó una rueda en un talud acabando su actuación con un trompo. Tras dejar fuera a Sainz, Blomqvist eliminó de forma magistral a Schwarz.

El Rallye Masters fue para Timo Salonen, que se enfrentó en la final con Marku Alen. La eliminatoria en un principio la ganó Alen, pero una penalización por adelantarse en la salida le dio el triunfo a su rival. En esta competición estuvo presente Jesús Puras, al entrar directamente como Campeón del Mundo de Grupo N. Puras, con poco tiempo de adaptación a los coches de Grupo A, nada pudo hacer ante el experimentado Vatanen y cayó eliminado en la primera ronda.



Monzón fue el gran héroe local, con una magnífica actuación.

El Canarias Masters y el Spanish Masters se disputaron con los Toyota Corolla de Grupo A y el gran triunfador fue Luis Monzón, que además se convirtió en el héroe del fin de semana, con una actuación magistral así mismo en el Rallye Masters y en la Carrera de Campeones. En el Spanish Masters, el canario llegó a la final con Bardolet, al que venció tras disputar tres mangas. En esta prueba también estuvieron presentes Oriol Gómez y Luis Climent. El primero de ellos llegó a la semifinal, donde fue eliminado por Bardolet,

mientras Climent nada pudo hacer frente al canario Ricardo Avero, que lo eliminó en la primera ronda.

En esta edición de la Carrera de Campeones se disputó por primera vez el Historic Rallye Masters, utilizando para la ocasión un modelo tan mítico como el Porsche 911. También los pilotos inscritos en esta prueba eran veteranos, muchos de ellos ya retirados. El vencedor fue Jean Louis Schlessler que venció a Blomqvist. En esta confrontación la representación española correspondió a Antonio Zanini, que primero ganó a Jimmy McRae, padre de Colin, aunque después nada pudo hacer frente a Schlessler.

De nuevo la Carrera de Campeones fue un éxito, tanto deportivamente como de público, lo que permite pensar que la edición 95 también se disputará en Canarias.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

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

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



15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

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




LOS CHICOS Y YO HACE
YA TIEMPO QUE QUERÍAMOS
DARLE UN CONSEJO: ¡CÓMPRESE
UN COCHE COMO TODO EL
MUNDO, VIEJO IDIOTA!



Harás cualquier cosa por enseñarlo.

Cuando tengas un Seat Córdoba, descubrirás la más depurada tecnología alemana. La potencia de un motor de hasta 115 Cv. La seguridad que  proporciona su estructura reforzada. La fiabilidad de los frenos  ABS. La comodidad de la dirección asistida.  El placer del aire acondicionado. La capacidad de un maletero de 455 litros. Y además, el hechizo de su línea.



Cuando tengas un  Seat Córdoba descubrirás hasta que punto te puede gustar un coche. Y todo lo que puedes llegar a hacer por enseñarlo.

1998/1999

SEAT CORDOBA
ENSEÑALO



Regálale J&B, se va a derretir.



RARE

A BLEND OF THE PUREST
OLD SCOTCH WHISKY

DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

J&B

James Watson & Sons
James's Street, London, England

BY APPOINTMENT TO THE ROYAL MAJESTIES

KING GEORGE III

KING EDWARD VII

KING GEORGE VI

KING GEORGE V

AND HIS LATE ROYAL HIGHNESS

THE PRINCE OF WALES (1922-1952)

ESTD 1840

EL UNICO QUE ES UNICO

SCOTCH **J&B** WHISKY

CHRYSLER NEON: A LA VENTA EN ESPAÑA



COMPARATIVA

Motor 16

SEMANAL

20 de diciembre 1994 • Núm. 583 • 375 ptas.

V6

LA NUEVA FORMULA



TAMBIEN EN
TODO
TERRENO
**Suzuki
Vitara
V6**

**Renault
Laguna
Opel Vectra
Ford Mondeo**