



SALON DE AMSTERDAM

EL BIPLAZA AMERICANO DE BMW



FOTO ESPIA

Motor 16

SEMANAL

14 de febrero 1995 • Núm.591

375 ptas.

PRIMERA PRUEBA A FONDO



FORD SCORPIO

La renovación de un clásico



COMPARATIVA

**SKODA FELICIA
FRETE A
SEAT IBIZA Y FIAT PUNTO**



**PORQUE NUNCA SE SABE
LO QUE PUEDE PASAR
EN LA CARRETERA...**



Xantia

Porque nunca se sabe lo que puede pasar en la carretera el Citroën Xantia está equipado con:

Suspensión activa

En menos de 5 centésimas de segundo la suspensión activa del Citroën Xantia restablece el equilibrio del automóvil. Cinco captadores, situados en lugares estratégicos, estudian la carretera y determinan el estado óptimo de la suspensión. Si a ello le añade su sistema de frenado por alta presión con frenos de disco sobredimensionados en las cuatro ruedas y posibilidad de ABS y airbag, el resultado es un extraordinario sistema de seguridad y confort.

Tren trasero autodireccional

Gracias al tren trasero con efecto autodireccional y a los ejes

autoestabilizantes el comportamiento en carretera del Citroën Xantia es excepcional. Las ruedas traseras se orientan unos grados en la misma dirección que las ruedas delanteras reduciendo el balanceo de la carrocería y mejorando la estabilidad de todo el coche.

Habitáculo reforzado

Dentro de un Citroën Xantia puede estar tranquilo. Su estructura monobloque ha sido cuidadosamente diseñada en un laboratorio de accidentología y biomecánica. Se han diseñado zonas de deformación progresiva que absorben la energía en caso de choques frontales o traseros. Además unas

sólidas barras de refuerzo en las puertas le protegen de los choques laterales. También los cinturones delanteros con doble bloqueo han sido dotados de un sistema de pretensor de alta eficacia, que proporciona a los ocupantes una seguridad y confianza dignas de la categoría de este vehículo. Citroën Xantia: Jamás la seguridad fue tan bella.

Citroën Xantia desde 1.962.000 ptas*.

CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

* PVP recomendado, incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, oferta promocional no acumulable y Subvención Gubernamental en las condiciones Plan RENOVE II. Válido para vehículos en stock hasta fin de mes.



PARA LOS QUE QUIEREN UNA EFICAZ
RED DE ASISTENCIA TECNICA



DAEWOO

Una Completa Red de Concesionarios
en Todas las Provincias. Siempre Cerca de Usted.



En Daewoo somos conscientes de que una de sus principales preocupaciones a la hora de comprar un coche, es contar con una completa red de asistencia técnica. Por eso, antes de presentarle nuestros modelos hemos desarrollado una extensa red de concesionarios en todo el territorio nacional.

Un equipo de profesionales preparado para ofrecerle un inmejorable nivel de servicio. Un stock permanente de recambios originales. Y, además, un servicio adicional de asistencia las 24 horas del día.

Daewoo ya está en España. Y muy pronto, usted, tendrá la oportunidad de conocer sus modelos y descubrir que es posible conducir

un gran coche sin renunciar a nada. Si piensa cambiar de coche, no se precipite y espere. Comprobará que hay que ser muy exigente para conducir un Daewoo.



DAEWOO
Para los que
lo quieren todo

- 5 **EDITORIAL**
- 8 **PUNTO DE MIRA**
- 14 **A FONDO**
Ford Scorpio 2.0i 16V Ghia. El nuevo coche de Ford es una berlina con un aire de antigua distinción.
- 22 **FRENTE A FRENTE**
Skoda Felicia/Fiat Punto/Seat Ibiza. Tres modelos de buen precio y razonables prestaciones y equipamiento.
- 34 **AL VOLANTE**
Jeep Cherokee TD. El todoterreno americano se ofrece ahora con un motor turbodiesel de 115 caballos.
- 38 **LO ULTIMO**
BMW Roadster. Fotos espía del biplaza alemán que se fabricará en Estados Unidos.
- 40 **BMW 328i.** La versión más grande de la Serie 3.
- 42 **SALON DE AMSTERDAM**
El Mitsubishi Carisma fue la auténtica estrella del salón.
- 48 **Ssangyong Musso.** Un todoterreno coreano de lujo.
- 52 **Sillas Renault para niños.**
- 54 **FUERA DE SERIE**
Hyundai HCD III Gila. Un modelo coreano mezcla de deportivo y todoterreno.
- 59 **PRECIOS**
- 88 **MOTOS**
BMW R850R/Yamaha TDM 850. Dos conceptos distintos sobre la ubicación de los cilindros.
- 92 **DEPORTE**
A todo gas.
- 94 **Equipo Benetton y McLaren F1.**
- 98 **24 Horas de Chamonix.**
- 102 **24 Horas de Daytona.** Victoria de Porsche.
- 106 **JUAN BALLESTA**



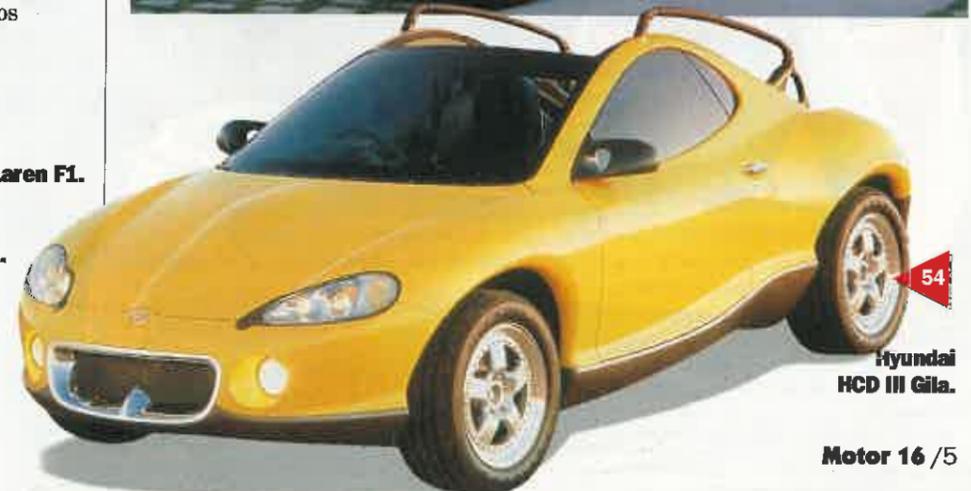
40 BMW ha realizado la versión más grande de la Serie 3: el BMW 328i.

La nueva BMW R850R. 88



48 Todoterreno Ssangyong Musso.

34 El Jeep Cherokee TD ofrece una versión turbodiesel con motor de 115 CV.



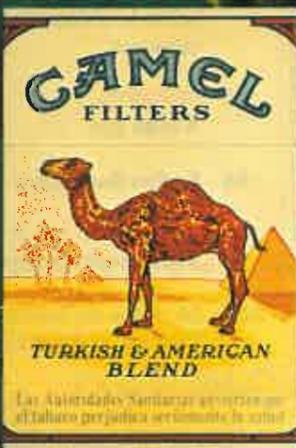
54 Hyundai HCD III Gila.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: +400 ptas. e.i.V.A. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 260 escudos.

CAMEL

NO SUBE EL PRECIO

270 ptas.



Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente Consejero Delegado
José-Ventura Olaguibel del Olmo
Director General de Publicaciones
José Luis Gutiérrez
Director General
Francisco Javier Aldea García

Director:
Angel Carhenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactor jefe:** M^a Jesús Beneit (Información) Víctor Piccione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Simonetta Garh, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **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). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M^a Belén Valdehita (Cierre). **Ilustraciones:** Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega, Francisco Podadera (Diseño). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe).

Director Financiero: Juan Antonio Alvaro.
Publicidad: Miguel Angel Durán, Elvira Aricha. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña.
Producción: Manuel Martín.
Personal: José Carlos Lanuza.
Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Tel: (91) 558 97 09

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: C/ Balsauro, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1^a D. Tel: (94) 421 72 03. Bilbao.

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

Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: SGEL. Avda. Valde-laparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661.70.00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1985. Difusión controlada por OJD.

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

EDITORIAL

¿Para cuándo el nuevo modelo?

ESTA es la pregunta que la pasada semana nos han hecho un buen número de lectores. Y no se referían precisamente a su coche soñado. Lo que les interesaba era el cómo y el cuándo de las nuevas placas de las matrículas. Y es que muchos que tienen intención o necesidad de cambiar de vehículo en los próximos meses, a la vista de todo lo que se viene publicando sobre el tema, están dispuestos a esperar con tal de no llevar una matrícula que les identifique con su zona de residencia. No son de ahora los problemas que produce en determinados lugares conducir o aparcar un vehículo procedente de una localidad no «bien vista» allí donde se viaja por trabajo o, simplemente, por placer, incluido el de seguir al equipo de fútbol preferido.

Lo primero y lo lógico para iniciar el cambio de matrículas es la renovación de la ley y el código de la circulación. Un nuevo reglamento de seguridad vial está actualmente en periodo de elaboración y, en el mejor de los casos, no entraría en vigor hasta finales de año. Y eso suponiendo que el actual Gobierno siga en su sitio y la legislatura vigente dure hasta entonces, porque si no, tendremos que sumarle unos cuantos meses más.

De momento, lo único que se conoce es que con el objetivo de cumplir una norma de la Unión Europea, será necesario incluir el distintivo de este organismo y la E de nuestro país. Con esta medida se consigue unificar las matrículas de todos los países miembros. Pero, en cualquier caso, esto no se va producir hasta el segundo semestre del año, que es cuando a España le toca presidir.

Por lo demás, nada de nada. Y si no, que se lo pregunten a las asociaciones y empresas del sector de la automoción que representan a fabricantes, importadores, vendedores, talleres, fabricantes de componentes y usuarios. De forma colectiva, presen-

taron el 25 de enero de 1995, ante la Dirección General de Tráfico, una propuesta para modificar el actual sistema. Entre éstos, se encuentran soluciones tan razonables como cambiar la matrícula cuando el propietario se muda de una residencia a otra si está situada en una comunidad diferente.

También se plantea esta misma solución en el momento de la transferencia de propiedad del vehículo, con lo que al nuevo dueño se le adjudicaría una placa diferente, tal y como se hace con los coches importados. Este sistema facilitaría la venta de vehículos de una región a otra y así, además, se agilizaría el mercado de segunda mano. A su vez esto daría mayor seguridad jurídica al nuevo comprador, ya que no tendría que cargar con la responsabilidad del anterior propietario. Esta fórmula facilitaría igualmente las inspecciones técnicas, multas de tráfico o la relación con la compañía aseguradora contratada por cada usuario, además de que el parque de vehículos estaría mejor controlado.

Lo que sí parece que se ha desestimado por el Ministerio del Interior y esto hay

que decirlo de forma oficiosa, es el tipo de placa equivalente al DNI o el NIF, o, lo que es lo mismo, la matrícula para toda la vida. Los expertos en seguridad coinciden en que sería muy fácil identificar al propietario de un vehículo y esto podría entrañar futuras situaciones peligrosas.

En definitiva, querido lector, si quiere comprarse un coche y le apetece esperar, tal y como está el panorama, la cosa va para largo. Y según un estudio reciente sobre la comparación de precios en Europa, España sigue siendo el país más barato en lo que se refiere a los coches pequeños. Lástima que las medidas del Gobierno no acompañen más en lo que a impuestos se refiere.

Lo más lógico para iniciar el cambio de matrículas sería renovar la ley y el viejo código de circulación. Actualmente, un nuevo reglamento está en fase de elaboración.

ANGEL CARCHENILLA

SEMÁFOROS

La revista «Ciudadano» ha demostrado que las tarifas de los parkings en Madrid son las más cara de España, triplicando en algunos casos las tarifas de otras capitales de provincia. Lo verdaderamente lamentable es que el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano no ha tenido más argumento que decir que «todo en Madrid cuesta más caro». De todos modos, la responsabilidad de los precios es de las concesionarias, que sistemáticamente se han negado a bajarlos, pese a que se ha demostrado que, con precios más bajos, incrementarían su recaudación.

Ford España ha vuelto a comprometerse con la cultura. Ni es la primera vez ni será la última. En esta ocasión a través de ayuda para reconstruir el Liceo de Barcelona. El Presidente Jaime Carvajal y el Consejero Delegado, Alain Batty han anunciado, ante la ministra de Cultura, Carmen Alborch, el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol y el alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, la aportación de 20 millones de pesetas. Ford es una de las 31 empresas que financian la reconstrucción de este edificio, emblema de Barcelona, Cataluña y España.

ASUME LA DIRECCION EDITORIAL DE TODAS LAS PUBLICACIONES

José Luis Gutiérrez, director general de publicaciones del Grupo 16

EL Consejo de Administración de Información y Publicaciones S.A. presidido por Jesús de Ramón-Laca, ha nombrado a José Luis Gutiérrez, actual director de «Diario 16», director general de publicaciones del Grupo 16. Además del mencionado periódico, en este grupo figuran los semanarios «Cambio 16» y «Motor 16». Según el acta del Consejo, celebrado el pasado 13 de enero, se acordó «por unanimidad» el citado nombramiento de José Luis Gutiérrez, al objeto de asumir la coordinación y dirección editorial de todas las publicaciones integradas en el Grupo 16.

José Luis Gutiérrez, leonés de 51 años, es periodista y escritor, y ejerce el periodismo desde 1968. Está considerado como uno de los profesionales profunda y vitalmente identificados con la transición democrática española.

Inició su carrera profesional en diversas publicaciones hasta que en 1969 fue contratado por la desaparecida revista «SP», de la que fue corresponsal en México y responsable de la edición hispanoamericana de aquel prestigioso semanario, en 1970 y 1971. Trabajó también en la agencia EFE y en 1972 participó en la fundación de la revista «Gentleman», de la que fue director hasta 1974. En 1975, meses antes de la muerte de Franco, fue contratado por «Cambio 16», semanario del que fue subdirector y en el que ofició como uno



de los pioneros del periodismo de investigación en España. En 1980 fue nombrado director adjunto de «Diario 16», donde ejerció también como columnista político durante más de 12 años.

José Luis Gutiérrez ha sido uno de los fundadores y pioneros de las tertulias radiofónicas y uno de los inspiradores de la primera de ellas, «La

trastienda» de la Cadena SER, aparecida en 1984. Posteriormente participó en durante años en las tertulias de «Protagonistas» de Luis del Olmo —en las que ocasionalmente interviene— y en la actualidad forma parte de «La mesa de trabajo» del programa radiofónico «El primero de la mañana» que dirige Antonio Herrero en la Cadena COPE. Colabora asimismo en otros espacios de radio y televisión.

En julio de 1992 fue nombrado director de «Diario 16», cargo en el que permanece desde entonces.

Como escritor formó parte del grupo «Democracia», responsable del libro colectivo «Los ejércitos, más allá del golpe...», un pormenorizado relato de la intentona golpista del 23-F. Es asimismo coautor, junto con el catedrático y sociólogo Amando de Miguel, del emblemático *best-seller* «La ambición del César», y autor de una extensa y documentada biografía de Miguel Boyer, titulada «El hombre que sabía demasiado».

A 160 KILOMETROS POR HORA

El Ethos, ahora eléctrico

DADO a conocer en el Salón de Turín del año pasado pero con motor de gasolina de dos tiempos, Pininfarina ha presentado en el Salón de Los Angeles el Ethos 3 EV (vehículo eléctrico), el pequeño *concept car* que ha cambiado el motor por las exigentes normas del estado de California. Incorpora una pequeño motor eléctrico y emplea unas baterías de última generación que pueden ser recargadas en cuestión de minutos. Las prestaciones del Pininfarina Ethos 3 EV son muy brillantes, con una velocidad máxima de 160 kiló-



metros por hora y acelera de cero a cien en poco más de 11 segundos. La autonomía es de 160 kilómetros a una velocidad estabilizada de 80 kilómetros por hora.

CALVET EN ESPAÑA

Citroën apuesta por Vigo

EL presidente de Peugeot-Citroën, Jacques Calvet ha viajado a Madrid, donde ha mantenido sendas entrevistas con el responsable de la cartera de Industria y con el Presidente del Gobierno. Acompañado del Consejero-Delegado de Citroën Hispania, Arnaud Beauregard, Calvet ha expuesto a Felipe González la decisión de llevar a cabo una nueva e importante inversión para poder fabricar en las instalaciones de Vigo un nuevo modelo.

Citroën ha invertido 30.000 millones de pesetas para permitir la fabricación del modelo sustituto del actual AX, cuyas primeras unidades comenzarán a salir de la cadena en 1996. Las inversiones anuncia-



das por Calvet son un paso más, que permitirá mantener el nivel de empleo y aumentar la capacidad de producción hasta el año 2000.

El Gobierno español ha expresado su interés en apo-

yar estas inversiones hasta el límite que permite la Comunidad (un 20 por ciento máximo para la región gallega), apostando sin reservas por el futuro de Citroën en nuestro país. Citroën supone para Galicia el 12 por ciento de su PIB y el 30 por ciento del empleo en el área de influencia de Vigo, cuyo alcalde, Carlos Príncipe acompañó a la delegación francesa en sus visitas a los miembros del Gobierno.

Calvet no quiso o no pudo ser más explícito en lo que se refiere al volumen de la inversión ni al nuevo modelo. Respecto a lo primero, Motor 16 ha podido saber que en ambientes empresariales vigueses se estima en algo más de 5.000 millones de pesetas el importe de la inversión. En cuanto a lo segundo, todo parece indicar que el modelo nuevo será el sustituto del derivado C15. Un modelo que se basa en la plataforma del veterano Citroën Visa y que lógicamente hay que modernizar, para utilizar la plataforma del nuevo AX. En todo caso, el futuro vehículo comercial se fabricará exclusivamente en Vigo, igual que el AX.

De buena fuente

Más sobre la nueva matrícula.

En el sector existe cierta preocupación por el anuncio de una nueva matrícula. Se ha podido detectar que hay futuros compradores que prefieren esperar a la nueva placa. Sin embargo, nada apunta a que el cambio se produzca en este año y podría aplazarse bastante más si se disuelve el Parlamento por elecciones adelantadas.

La Mutua, enfrentada a Chrysler.

Tensión entre los concesionarios de Chrysler y la Mutua Madrileña Automovilista. Ninguna de las partes logran ponerse de acuerdo sobre las tarifas de reparación. La compañía de seguros aduce que por ser nueva marca, deben negociar precios nuevos; los concesionarios, quieren el mismo trato que el resto. Y mientras tanto, la casa sin barrer y los Chrysler asegurados en la Mutua, con dificultades en la reparación.

Alfa abandona Estados Unidos.

Al finalizar 1995, Alfa se retirará de los mercados norteamericano y canadiense. El desembarco, iniciado en 1963 y reforzado en 1990 con una importante inversión publicitaria y deportiva, ha sido otro fracaso más de la industria europea. En los dos últimos años, 93 y 94, se han vendido 1.325 Alfa en Estados Unidos y 565 en Canadá, lo que se juzga insostenible desde el punto de vista económico.

Sólo dos gasóleos.

En la actualidad, existen tres tipos de gasóleo: A para automoción, B para agricultura y C para calefacción. Cada uno de ellos con una fiscalidad diferente: 42 pesetas para el A, y 12 pesetas para B y C, con ligeras variaciones quincenales. Esta diferencia fiscal, que no en la calidad del combustible, origina un elevadísimo fraude al utilizarse para automoción gasóleos B y C. Se calcula que cada año se defraudan por este concepto más de 25.000 millones de pesetas. El Ministerio de Industria quiere eliminar este fraude reduciendo a un sólo tipo los gasóleos B y C, a la vez que introduce en su formulación una serie de compuestos que impediría su uso por motores diesel de elevadas prestaciones, por lo que sólo podría usarse en tractores agrícolas y embarcaciones.

España, los coches más baratos.

En el último estudio comparativo de los precios de los automóviles en los países de la Unión Europea, España es donde los coches pequeños son más baratos. Italia, es por el contrario, el país más interesante para comprar coches de tipo medio y alto. Los coches más caros se adquieren en Francia y Alemania.

NUEVO JEFE DE PRENSA DE LANCIA

Ramón Toba es el nuevo jefe de Prensa de Lancia en España, sustituyendo a Manuel Romero. Toba ha desempeñado cargos de responsabilidad en Fiat Hispania desde hace 25 años, siendo hasta este nuevo nombramiento director de vehículos industriales.



MÁS INFORMACIÓN DE TRÁFICO

Como complemento de la información telefónica que la Dirección General de Tráfico facilita a los automovilistas, se ha puesto en marcha un nuevo servicio, denominado Ibertex, que permite al ciudadano acceder directamente a la información del Centro de Gestión de Tráfico desde un ordenador personal, a través del Videotex de Telefónica. Los usuarios de este servicio pueden tener una información constantemente actualizada sobre: incidencias en carreteras, trámites administrativos, asistencia en ruta, itinerarios o información del Ministerio.



DOS «CONCEPT-CAR»

Novedades Renault para Ginebra

NO son ni el Laguna familiar ni el Alpine del 96... pero se parecen mucho. En el Salón de Ginebra, Renault va a llamar la atención con dos concept-car.

El primero de ellos, bautizado Evado, va a servir de base a lo que será, en pocos meses, la versión break del Laguna, con un interesante estudio de habitabilidad-luminosidad, ya que dispone de nada menos que cuatro techos practicables y siete plazas divididas en tres filas de asientos.

El segundo es una berlineta de carácter deportivo, con el motor del Clio Williams en posición central y pedalier regulable. En principio, se quiere hacer una corta serie que sirva de base para una competición monomarca, comercializado por Renault Sport y aunque aún no hay nada decidido, no falta quien quiere que se le bautice con el mítico nombre de Alpine. Tiempo al tiempo.



CREARAN UNA EMPRESA CONJUNTA

Acuerdo Continental y Michelin

EL sector del neumático se ha visto convulsionado en los últimos días con el anuncio de un acuerdo de cooperación entre el coloso alemán Continental y el francés Michelin.

Sin que este protocolo signifique un intercambio de acciones de una a otra, ambas compañías se comprometen a trabajar conjuntamente en la reducción de

los costes de desarrollo para mejorar el impacto medioambiental y la producción común de neumáticos de bajo precio, a través de la creación de una empresa conjunta con reparto de capital. Con este acuerdo finaliza el contencioso por la posesión de la marca Uniroyal, propiedad de Michelin en Estados Unidos y de Continental en Europa.

RENDIRA CERCA DE 400 CABALLOS

Lo último de Bertone, para Lamborghini



EN el próximo Salón de Ginebra, en los primeros días de marzo, la firma carrocería italiana Italdesign mostrará dos realizaciones del genial creador Bertone. La primera de ellas es un deportivo experimental desarrollado para el fabricante coreano Daewoo, con un motor V6 delantero/central de 230 caballos de potencia; un 2+2 plazas tipo roadster del que aún no se conocen sus líneas.

Las fotografías que mostramos corresponden a la segunda realización. Se trata de un prototipo para Lamborghini, una berlineta de altas prestaciones, movida

por un motor de 10 cilindros en V de 400 caballos de potencia. Un nuevo motor desarrollado por Lamborghini, de tamaño más reducido que su habitual 12 cilindros y que le permitirá utilizarlo en este hipotético coche de serie. Con un estilo típicamente «Lambo», la carrocería es de fibra de carbono y aluminio, alojando el motor en posición central posterior, con tracción trasera. Se conocerán más detalles cuando aparezca expuesto en la ciudad suiza, pero en todo caso, añadir que es la apuesta de Lamborghini a un coche de menor tamaño y algo —sólo algo— más razonable, lo que le permitiría competir con algunos de los roadster de inminente aparición.

BENEFICIOS DE CEPESA

Nada menos que un 43 por ciento más que el pasado año han sido los beneficios de Cepsa en el pasado ejercicio, alcanzando los 25.366 millones de pesetas. El grupo petrolero espera invertir 158.000 millones en los cuatro próximos años, sin que afecte a su estructura financiera.

MOTOREPOCA 95 EN VALENCIA

Un año más, se va a llevar a cabo en Valencia la feria de vehículos históricos, Motorepoca, que este año celebra su cuarta edición. Entre los próximos días 23 al 26 de marzo los aficionados tienen una cita en la ciudad del Turia. Este año, como exposición paralela se montará una muestra de motocicletas históricas y modelos que han marcado un hito en el motociclismo deportivo.

ENHORABUENA...

a los **862.739** conductores que en el año 1994 acudieron a la ITV.

Su asistencia permitió detectar más de

390.000 defectos graves en sus vehículos y mejorar la Seguridad

en nuestras carreteras.



Comunidad de Madrid
Consejería de Economía
Dirección General de Industria,
Energía y Minas

DESDE EL 4º AÑO DE ANTIGÜEDAD DE SU VEHICULO ACUDA A LA ITV
PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS



INSPECCION TECNICA
DE VEHICULOS DE LA
COMUNIDAD DE MADRID

MUSICA SOBRE RUEDAS

«NOCHES de blanco satén» además de una hermosa canción de los Moody Blues, es el título de una serie afortunada de grabaciones de grandes éxitos que anualmente reúne lo mejor de artistas de diferentes épocas y estilos. La edición de este año, subtitulada «Cuando sobran las palabras» (Hispavox 8 31662

2) es un doble compact consagrado exclusivamente a la música instrumental de alto nivel. Son un total de 23 temas que encabeza el supercomercial Kenny G. y que cuenta con temas

de Deodato, Alan Parsons, Santana, Indios Tabajaras, Percy Faith, Mancini o los Shadows. Nombres todos ellos de reconocido prestigio para temas no menos famosos. Lo que compone una perfecta compañía para viajes pausados y sin prisas. Si no es capaz de relajarse, deje que el disco lo haga por usted.

Y si no lo ha conseguido con los grandes temas instrumentales mencionados, María Dolores Pradera es un antídoto eficaz contra el aburrimiento. Sobre todo cuando reúne en su último disco «Toda una vida» (Zafiro 7432124957 2)

las 18 mejores canciones de su dilatada carrera y las suma dos grandes boleros de siempre, «Toda una vida»

y «Dos amores», para redondear la veintena de temas. No faltan ni la flor de la canela, ni el rosario de su madre, ni los amantes que caminan «amarradi-

tos los dos». Ni la fina estampa o la negra María. Es decir, un repertorio de absoluta garantía para una cantante que desde que hace 30 años arrinconó su vocación de actriz no ha sumado más que triunfos en su carrera.

Y para salirnos un poco de tanto ambiente tranquilo y relajante, nos vendrá bien ponerle a la pletina del coche un poco de rock. Y lo vamos a hacer con un grupo navarro, Tahúres Zurdos, que empieza en «La caza» (EMI 8 31823 2) un nuevo camino. No es un cambio radical, pero la banda que lidera Aurora Beltrán, a la que se adivina pronto como solista, ha rebajado su agresividad para adentrarse en un rock más melódico sin dejar por ello de ser rock fuerte. Una evolución que muchas bandas similares han experimentado antes que ellos y que parece el destino natural de grupos de este tipo. Creo que «La caza» les permitirá ampliar el abanico de seguidores sin renunciar a los seguidores incondicionales de siempre.

Y cerramos el repertorio de hoy con Los Sabandeños, el nutrido y coherente grupo canario. Han grabado una «Atlántida» (Manzana SNICD-111) en el que recuperan su clásica «Cantata del Mencey loco», una historia de los años de la ocupación castellana de las islas, junto a una serie de grandes composiciones que proceden del ayer (caso del «Aquella tarde» de Ernesto Lecuona) o del presente más prometedor. Porque se han ido a buscar inspiración en Cesaria Evora, la cantante de Cabo Verde, en Fito Paez, el rockero número uno de Argentina o en el ya clásico Alfredo Zitarrosa. Un gran disco, con ese espíritu de celebración colectiva que tiene toda la obra de Los Sabandeños.



JOSÉ RAMON PARDO

PIRELLI P200 CON «SEGURO DE VIDA»

Hace ya dos años y medio que Pirelli presentaba su modelo P200 Chrono, una rueda de bajo coeficiente de resistencia en la que se había logrado un excelente compromiso entre bajo consumo y agarre. El P200 es la respuesta de Pirelli a la demanda de neumáticos



«verdes»: menor consumo, menor gasto energético en su proceso de fabricación, mayor facilidad de reciclado; todo ello, sin merma de cualidades dinámicas. La gama P200 se renueva con el Chrono Energy, que mejora la primera versión. El empleo de sílice, combinado con el tradicional negro de humo (30 por ciento de sílice y 70 por ciento de negro de humo) ha reducido la generación de calor, con lo que se mejora la duración y el agarre. Se mantiene el dibujo asimétrico, con huella profunda, que tan buenos resultados da sobre mojado. Esto quiere decir que el P200 es un neumático de reposición, ya que los fabricantes siguen reacios a montar neumáticos asimétricos como primer equipo. Y para su lanzamiento comercial se añade una oferta: la llamada «garantía de vida».

Durante 2 años ó 30.000 kilómetros, sustituirá gratis todo neumático que haya sufrido una incidencia que lo inutilice, como pinchazos o bordillazos. También se hace cargo de los gastos de alojamiento y desplazamiento, producidos por defecto de las ruedas.

Crygier Europe Next



ALFA ROMEO PRESENTA UN CONCEPTO SORPRENDENTE DE AUTOMOVIL: ALFA 145. UN DISEÑO EXCEPCIONAL, UN ESPACIO INTERIOR INNOVADOR, CON UN EQUIPAMIENTO QUE PONE LA SEGURIDAD AL MAS ALTO NIVEL: AIR BAG, CINTURONES CON PRETENSORES, SISTEMA EXCLUSIVO "FPS" DE PREVENCION DE INCENDIOS, DIRECCION ASISTIDA CALIBRADA, SUSPENSION "ANTI-DIVE" Y "ANTI-ROLL". POTENTE Y FIABLE POR SUS MOTORES BOXER (1.4, 1.6 Y 1.7 16V) Y 2.0 TURBODIESEL. ALFA 145. UN AUTOMOVIL SIN PRECEDENTES.

ALFA 145. SORPRENDENTE ALFA ROMEO.

Alfa Romeo recomienda lubricantes **SELENIA**

Es un modelo nuevo que acaba de salir al mercado, sin embargo su aspecto tiene reminiscencias del pasado: la parrilla y las ópticas delanteras se inspiran en las limusinas de antaño de la nobleza inglesa. La gama empieza por esta versión de dos litros.

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

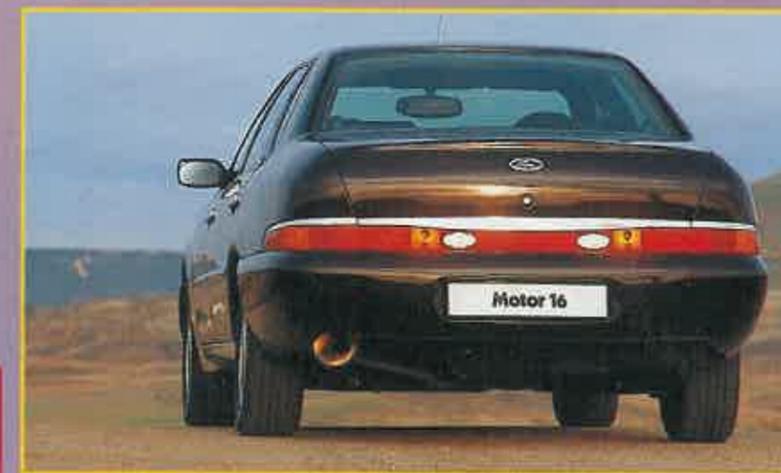
La imagen del nuevo Scorpio ha experimentado un cambio radical. Ford presenta un modelo completamente renovado que no tiene nada que ver con el aspecto del coche al que reemplaza. Su gran personalidad no se discute y tiene de bueno el permitir reconocerlo de inmediato entre el mare magnum de ofertas existen-

tes. Dentro del segmento medio-alto al que pertenece el Scorpio la competencia es numerosa. Mercedes y BMW ya se sabe que cobran de más su prestigio. Rivales como el XM de Citroën, el 164 de Alfa Romeo, el Opel Omega, el Peugeot 605 o el Volvo 850 brindan mejor precio, pero el equipamiento de serie no llega a la sofisticación del nuevo buque insignia de Ford. La baza que juega el Scorpio es la de dar más que los demás a un precio no desorbitado respecto a la competencia y con buena calidad. Poco se puede añadir al equipo de serie del coche, como no sean unos asientos en cuero con ajustes eléctricos y con memoria, el techo solar de apertura

eléctrica, un radiocasete con mandos en la columna de la dirección o el cambio automático.

Además de una carrocería original, este Scorpio sobresale por el alto grado de comodidad que envuelve a los viajeros, tanto de la parte delantera como de la posterior. La suspensión actúa con firmeza sin dejar de ser cómoda y permite al Scorpio moverse desenfadado por zonas viradas no obstante su voluminoso tamaño. El interior también se ha rediseñado. El cuadro de mandos se lee fácilmente y todo está a mano para no distraer la atención del conductor. En cuanto a los asientos, son muy amplios y confortables en ambas partes, de-

A FONDO



FORD SCORPIO 2.0i 16 GHIA CON LICENCIA PARA RECORDAR

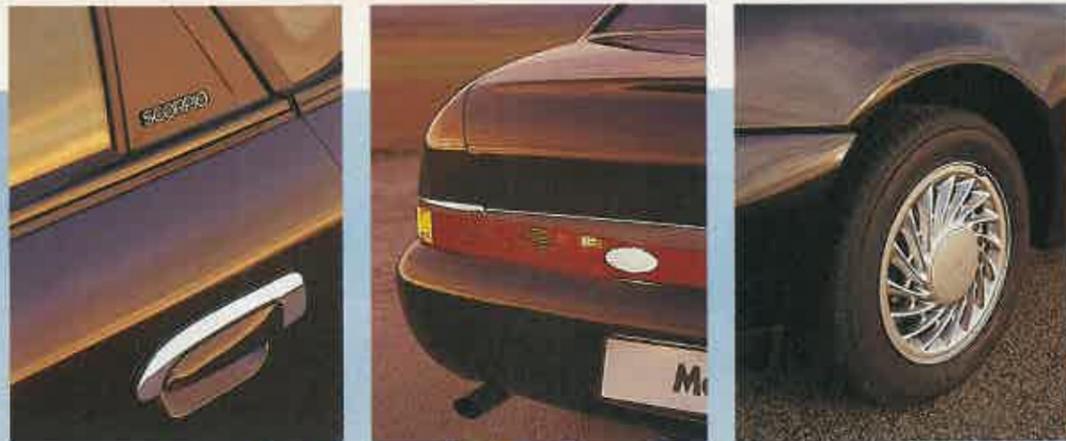
FORD SCORPIO 2.0i 16V

VIRTUDES	DEFECTOS
Equipamiento de serie	Prestaciones lentas
Confort de marcha	Maletero escaso
Frenos potentes	Palanca cambios imprecisa

PRECIO: 1.559.000 PTAS.



Motor 16
Prueba



La parte trasera del nuevo Ford Scorpio presenta unas formas muy al gusto americano con unos grupos ópticos que abrazan todo el ancho del coche.



El nuevo modelo de Ford conserva la tracción a las ruedas traseras. Para mejorar su comportamiento incorpora un mecanismo de control de tracción que se acciona desde el interior.

lantera y trasera. Sólo dos pegas, una es la de disponer de poca altura libre al techo para tallas altas y la otra es la dificultad de graduarlos por el poco espacio libre que queda para introdu-

cir la mano. Si por dentro el Scorpio es muy amplio, el volumen del maletero, 465 litros, se queda pequeño para un coche de semejante tamaño. De todos modos, los respaldos de los

asientos traseros se pueden abatir por partes para ampliar la capacidad de éste.

A parte de lo clásico en equipamiento, el Ford Scorpio de dos litros

dispone de serie de un ordenador que informa sobre consumo, medias, autonomía y temperatura exterior. De un mando a distancia que abre por separado puertas o maletero. De cerraduras de seguridad que imposibilitan abrir las puertas desde dentro. De un programador automático de velocidad, y para ponérselo difícil a los cacos, a parte de la consuetudinaria alarma, un mecanismo electrónico impide arrancar el coche si no es con su llave. También incorpora el siste-

los grupos ópticos que, al abrazar todo el ancho del coche, obligan a colocar la placa de la matrícula en el faldón trasero. Pero quizás sea la parte delantera la que presenta las formas más originales. Una calandra de líneas ovaladas y unos faros de gran tamaño le dan un cierto aire de coche de los de antes.

Las ópticas frontales son polielipsoidales y tienen la propiedad de mejorar la iluminación en la parte más lateral, con lo cual se obtiene mejor

deja notar a su paso rápido por curvas con un ligero zigzag de la zaga, que se puede enmendar si se conecta un dispositivo que controla la tracción electrónicamente. Este mecanismo emplea los sensores del antibloqueo de frenos para reducir la fuerza del motor, cuando detecta que una rueda empieza a patinar. El Scorpio se comporta así con seguridad en cualquier situación.

El motor que impulsa este Scorpio también es nuevo. Es un propulsor de



ma de cableado llamado multiplex, que reduce en grandes proporciones la cantidad de cable necesario para hacer funcionar parte del equipo eléctrico (un coche muy equipado puede llegar a tener hasta cinco kilómetros de cables eléctricos).

En España el Scorpio se vende sólo en versión de tres volúmenes, es decir, con maletero separado del espacio habitable, las versiones familiares se sirven en otros mercados. Y por el momento tres son las versiones que componen la gama, la de esta prueba, una con motor diesel turboalimentado de 115 caballos y la más potente de 207 caballos con motor de 6 cilindros y 24 válvulas. Su peculiar carrocería muestra una parte trasera muy al gusto americano, en la que destacan

visibilidad en curvas. Sin embargo quedan muy expuestas a los pequeños golpes de aparcamiento.

Ni que decir tiene que la carrocería ha sido reforzada en todos los frentes para aguantar los golpes. También las zonas de deformación son obligadas a la hora de absorber la energía producida por un impacto. Y para completar, el airbag para conductor y pasajero que protege cabeza y rostro es de serie.

El Ford Scorpio es una de las pocas berlinas que perduran con tracción a las ruedas traseras. La tracción delantera se ha impuesto por razones de coste, salvo para los vehículos con mucha potencia, que no es el caso de este coche.

La tracción trasera del Scorpio se

cuatro válvulas por cilindro con 136 caballos de potencia al igual que el del Mondeo, pero no es el mismo motor. Es uno derivado del que emplea el Escort RS 2000.

Este motor está dotado de un sistema de admisión variable, que presenta la peculiaridad de mejorar la respuesta a bajas revoluciones sin perder potencia en la zona alta del cuentarrevoluciones. Es un motor agradable, suave y muy silencioso. No es rápido a la hora de acelerar y se muestra decididamente perezoso cuando tiene que recuperarse, pero alcanza una velocidad punta considerable (207 kilómetros por hora). Otra característica de este motor es la gestión electrónica que corre a cargo de un módulo denominado ECC-V ◆◆◆



En la columna de la dirección se aprecian varios mandos supletorios. El de la parte izquierda sirve para manejar la radio sin necesidad de soltar las manos del volante, es opcional. El de la derecha mantiene constante una velocidad previamente establecida.



El Scorpio de Ford no es un coche barato, pero ofrece un equipamiento exhaustivo y sofisticado de serie.



ampliamente probado en los monoplazas de la Fórmula 1. Su principal ventaja es la de procesar más información y reaccionar con una mayor rapidez.

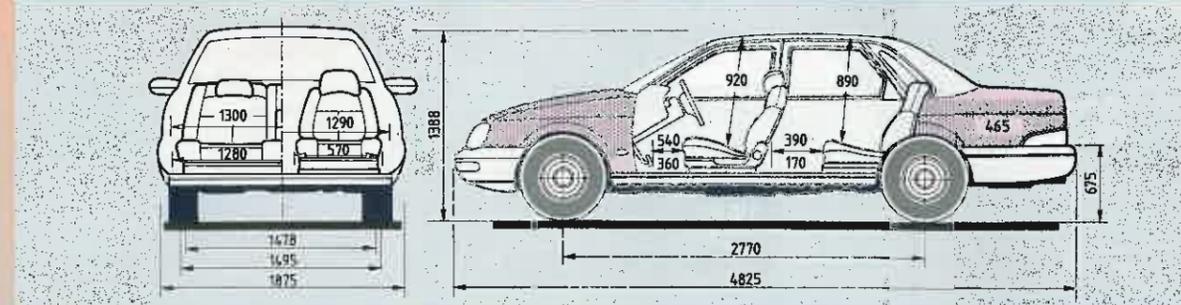
En el apartado de frenos la puntuación es alta: paran en pocos metros y apenas se fatigan si se usan con asiduidad. Para terminar, queda por citar la palanca de cambios, que es de recorridos largos entre una marcha y otra e imprecisa de usar.

El nuevo Ford Scorpio de dos litros no es un coche barato, al contrario, en su descargo cuenta con un equipamiento de serie copioso y sofisticado. El motor tampoco sorprende por sus prestaciones, pero es silencioso y permite viajar muy cómodo sin que se note la velocidad. En cuanto a su estética es tan singular que tendrá adeptos o detractores a medida de los gustos de cada uno.

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 c.c. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de 5 marchas. Embrague: Monodisco en seco mando hidráulico autoajustable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,8 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, servoasistida variable en función de la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 260 mm). Traseros: Discos (ø 253 mm). Antibloqueo de frenos: electrónico.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con columnas MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos semiarrastrados, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Neumáticos: 195/65 HR. Llantas de Aleación de 6x15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.462 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	207
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,8
1.000 m salida parada	33,9
De 0 a 100 km/h	13,1
Recorriendo (metros)	224
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,0
recorriendo (metros)	362
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,1
recorriendo (metros)	482

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	12,5
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,8
En conducción rapida	16,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,9
A 140 km/h de crucero	10,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	605

FRENOS

A 60 Km/h: 15,2 m. A 100 Km/h: 43,5 m. A 120 Km/h: 67,1 m.

SONORIDAD

Al ralenti: 48,6 dB. A 60 Km/h: 59,8 dB. A 90 Km/h: 63,8 dB. A 120 Km/h: 68,2 dB. A 140K m/h: 72,2 A Tope: 77,3.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de abordo		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas	●		
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento posterior 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:

Transmisión automática: 230.000 ptas. Techo solar eléctrico: 114.000 ptas. Control remoto de apertura de puertas y maletero: 10.000 ptas. Radiocasete + CD: 123.000 ptas. Asientos de cuero: 352.000 ptas. Asientos eléctricos con memoria: 286.000 ptas. Paquete confort (asientos de cuero y eléctricos con memoria): 420.000 ptas. Seguridad mecánica Ford para 3 años o 50.000 kms: 103.240 ptas, para 4 años o 100.000 kilómetros: 206.480 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



ACELERACION (De cero a 100 km/h, en segs)



FRENOS (A 120 Km/h, en metros)



CONCLUSION

A parte de los oponentes que figuran en los cuadros, se puede incluir en este sector de vehículos medio-altos el Alfa Romeo 164 2.0 Twin Spark. Un coche con algunos años a sus ruedas que ofrece un precio (4.095.000 ptas.) y un equipamiento interesante. El BMW 520i cuesta unas 300.000 ptas. más, aunque se justifica el incremento por la mayor potencia, 150 caballos y un equipo de serie bastante completo. El Citroën XM 2.0i 16V SX aporta buen precio (3.903.782 ptas) pero un equipo pobre. Lancia contrapone el nuevo K a precio competitivo (4.200.000 ptas). El Mercedes E 200 resulta caro (5.275.000 ptas.) como de costumbre.

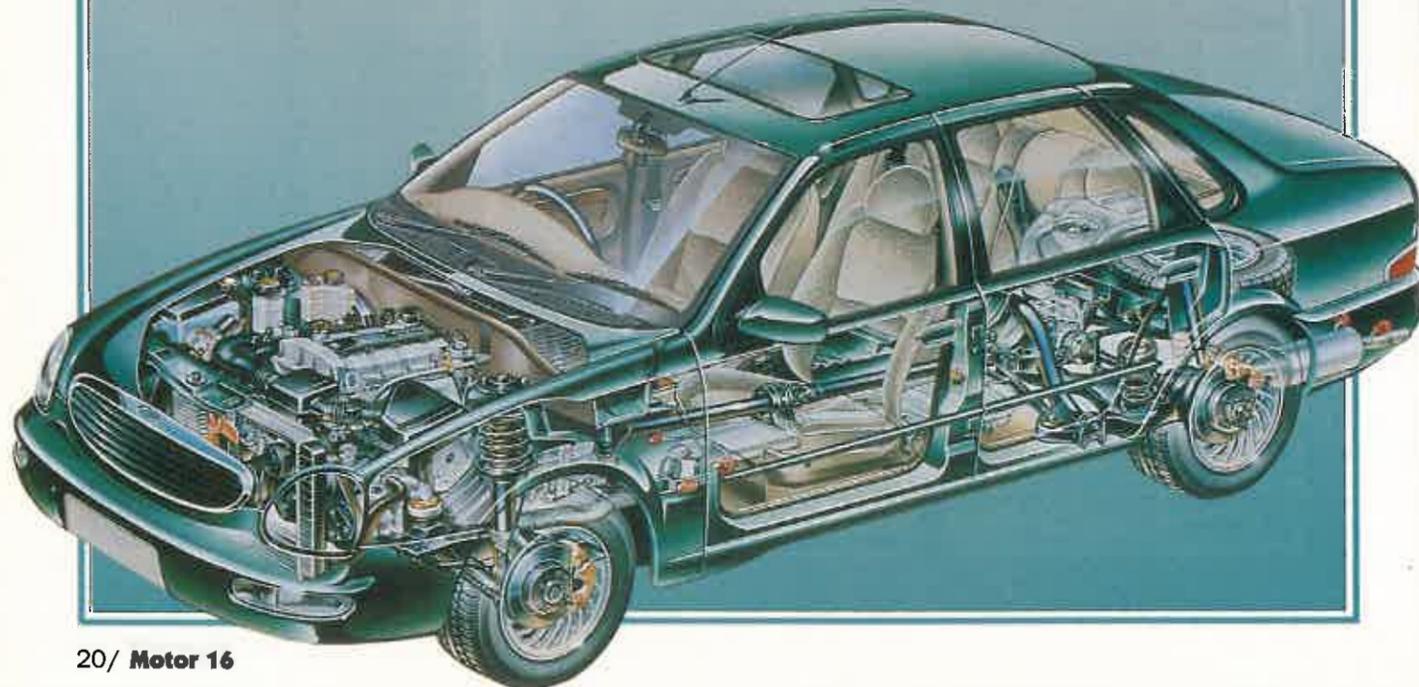
COMPRADOR

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.

ADQUISICION

FINANCIACION
 Entrada mínima: 455.900 ptas. Plazos: 48 de 117.350 ptas. **Precio final aplazado:** 6.088.714 ptas.
COSTE POR KM.
 Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 41,2 ptas/km. **Coste financiero:** 75,2 ptas/km. **Coste Total:** 116,3 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 341.993 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



20/ Motor 16



SU SILENCIO
 DARA QUE HABLAR.

LENTAS

Algunos diesel se delatan en cuanto pones en marcha su motor. En el nuevo Renault Laguna, el único Diesel Multiválvulas de su segmento, tendrás que esperar algo más. Casi 1.000 kilómetros de silencio. De sensaciones. De confort hasta en los más mínimos detalles de equipamiento. De sorprendentes aceleraciones y una seguridad total en cualquier tipo de trazado. Casi 1.000 kilómetros de plenitud. Hasta que su depósito de combustible comience a agotarse. Sólo entonces, a la hora de repostar, tu nuevo Laguna te descubrirá que has estado conduciendo un diesel.

Laguna Diesel
 MULTIVALVULAS



- Motor Diesel 12 válvulas. 2.188 c.c. 85 C.V. • Dirección asistida. • Climatizador. • Air bag. • Sirtetizador. • Ordenador de abordo con doble pantalla. • Avisador programable de superación de velocidad. • Faros antiniebla delanteros. • Sistema de antiarranque electrónico. • Asiento del conductor con regulación de altura y lumbar. • Barras de protección lateral. • Columna de dirección regulable en altura • Cinturones delanteros con pretensores piroeléctricos. • Cierre centralizado de puertas con mando a distancia y opciones como: • ABS • Llantas de aleación ligera. • Techo practicable eléctrico. • Pack funcional compuesto por elevavinas eléctricos traseros y retrovisores exteriores eléctricos y térmicos.

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. Tu Renault con Renault Financiación. RENAULT recomienda lubricantes elf



SKODA FELICIA 1.3i GLX

VIRTUDES	DEFECTOS
Precio sin competencia	Comportamiento en curvas
Acabados sorprendentes	Respuesta en bajas
Amplitud interior	Motor ruidoso en alta

PRECIO: 1.210.000 PTAS.

FIAT PUNTO 75 SX

VIRTUDES	DEFECTOS
Habitabilidad y confort	Suspensiones blandas
Prestaciones	Servodirección opcional
Motor potente y elástico	Rueda de emergencia

PRECIO: 1.610.000 PTAS.

SEAT IBIZA 1.4 i CLX

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento intachable	Motor ruidoso
Equipo de origen	Tacto de algunos mandos
Motor polivalente	Rueda de emergencia

PRECIO: 1.547.600 PTAS.

SKODA FELICIA 1.3i GLX CONTRA
FIAT PUNTO 75 SX Y SEAT IBIZA 1.4 i CLX

Interés fijo



Estos tres modernos coches tienen algo en común, se desmarcan por capacidad de su segmento teórico. Pero, además, se ofrecen a unos precios muy realistas, sobre todo en el sorprendente Skoda Felicia, una marca que no habrá que olvidar.

UN automóvil de cinco plazas que no se exceda en el tamaño exterior, ágil y manejable y suficientemente rápido en carretera para no temer a los viajes, supone una idea lógica para alguien que quiera un medio de desplazamiento familiar. Pero si además buscamos un buen equilibrio entre nuestro dinero y la oferta del mercado, estos tres coches pueden ser el campo donde encontremos la solución final a nuestras dudas.

En primer lugar, ateniéndonos al orden alfabético, el Fiat Punto ofrece dentro de la completa gama el equilibrado Punto 75. Se trata de un amplísimo y habitable compacto de menos de cuatro metros, equipado con un polivalente motor de 75 caballos de potencia.

El Ibiza, otro compacto de clara inspiración Golf, supone el caballo de batalla dentro de la producción actual de Seat, con unas cualidades ya constatadas por un amplio número de clientes. Sus 60 caballos son excelentemente aprovechados, ofreciendo un rendimiento a la par.

Pero he aquí que llega un tercero en discordia, importunando a un segmento muy reñido. Nadie tenía en cuenta que viniera desde la República Checa un modelo capaz no sólo de ponerse a la altura de lo mejor producido por la in- ♦♦♦

Motor 16
Prueba



Nada que ver entre los interiores de este nuevo Felicia y los anteriores modelos de la marca Skoda. Calidad y buen nivel de instrumentación impresionan agradablemente.



Diseño moderno y de limpias líneas en el Punto. Lástima que los reglajes del puesto de conducción y la dirección asistida sean opcionales.



Calidad a la vista aunque con algún mando de tacto duro en el Seat Ibiza. En este caso los reglajes y la servodirección sí son de serie.

dustria mediterránea, sino también de plantar cara, técnica y comercialmente, hasta el punto de entrar con pleno derecho en esta especial división del segmento de los pequeños compactos de gran capacidad.

Si bien el Seat Ibiza 1.4i CLX (recientemente enfrentado en las páginas de Motor 16 al Volkswagen Polo 1.3 Confort) y el Fiat Punto 75 SX son coches ya bien conocidos y han alcanzado altos niveles de popularidad, el caso del Skoda Felicia puede desconcertar en un primer momento.

La nueva etapa de la marca checa, que en 1994 ya vendió en España casi 5.000 unidades del Favorit, abre una nueva e interesante opción para los compradores. Antes que nada hay que aclarar que poco o nada tiene que ver el Felicia con el Favorit o modelos anteriores de la casa centroeuropea. Inicialmente, el coche viene equipado con el motor de aluminio 1.3 en versiones de 54 o 68 caballos, siendo ésta última la probada frente a sus homólogos español e italiano. En el futuro próximo, el vano delantero del Felicia ya prevé en sus anclajes la adopción de mecánicas Volkswagen 1.6 y 1.9 diesel, lo que ampliará sustancialmente las posibilidades comerciales del modelo.

Centrándose en el motor actual, y tomando como referencia los de sus rivales, no hay que ser demasiado puntillosos hacia una mecánica de planteamiento muy tradicional, pero no por ello descartable. La respuesta del 1.3 se benefició ya en la gama Favorit/Forman de una inyección electrónica Bosch Motronic. Su funcionamiento recuerda mecánicas de hace unos años, robustas y que conseguían su máximo rendimiento a partir de cierto número de revoluciones, en una banda de utilización donde dan todo de sí sin rechistar ni exigir demasiado combustible. En comparación a los más modernos motores del Fiat y del Seat, éstos disponen de una potencia más repartida y su respuesta en bajas revoluciones es mejor. Ello no impide que el Felicia consiga buenos cruces en carretera, donde es capaz de llanear sin problemas a 140 kilómetros por hora sin que las agujas del aforador de combustible ni de la temperatura del agua se inmuten a lo largo de los kilómetros. A ello ayudan unas largas marchas finales que, en carreteras sinuosas, quedan demasiado descolgadas de la tercera pa-



Diseñado para durar y rodar muchos kilómetros sin problemas, el Felicia acusa en curvas unas suspensiones que resultan blandas. La frenada sorprende y supera a sus rivales.



El Punto devora kilómetros con facilidad y agilidad gracias a su mayor potencia. En curvas también resulta algo blando en los apoyos pero más firme en general.



Modélico en su especie, el comportamiento del Ibiza no plantea ningún problema al conductor. La potencia le limita algo en aceleraciones.

CIEN AÑOS DE HISTORIA

LOS antecedentes de Skoda se remontan a 1895, cuando el librero Václav Klement y el mecánico Václav Laurin iniciaron la fabricación de bicicletas bajo la marca Slavia. No tardaron en construir un primer coche, el Laurin y Klement Voiturette de 1905 y, 20 años más tarde, se fusionaron con la fábrica Skoda de Pilsen. Durante el año de 1933 salió de la cadena de montaje el primer coche de turismo, el 420. Ya en 1946, pasa a llamarse transitoriamente AZNP y en los años 50 se



Arriba podemos ver el Felicia fabricado entre 1959 y 1964, del cual se ha retomado el nombre. Izquierda, el Beruska deportivo del estilista Pavel Husek, basado en el Favorit.

amplía la producción a tres cadenas de montaje. Aparecieron sucesivamente los 440, 445, 450, Octavia, 1202 y el primer Felicia, que siguió fabricándose hasta 1964. En este año, la marca checa moderniza sus instalaciones comenzando a fabricar la serie S 1000 MB, antecesora de los 100 y 110. A finales de la década llegan los nuevos 105, 120 y 130. Bertone colabora en el diseño del 781 Favorit de 1988, fabricando Skoda 200.000 coches en 1990. Asociada actualmente a Volkswagen, Skoda lleva fabricados más de cinco millones de automóviles.

ra ser aprovechada. Mientras tanto, el Ibiza presume sin pudor de su equilibrado motor 1.4 heredado del Golf, que le ofrece sobre todo muy buena respuesta a medio régimen, haciéndolo muy apropiado para viajar a un ritmo constante y económico. El Fiat Punto juega en este sentido con la ventaja de disponer de más caballos que sus rivales y conseguir las mejores prestaciones absolutas. Es el más alegre y, dentro de lo que cabe en este segmento polivalente, el de motor más deportivo.

Los tres coches se conforman con bastante poca gasolina, obteniendo medias muy similares, aunque desmarcándose un poco el Punto cuando aprovechamos todo su potencial en conducción rápida. En el Felicia, se pone en evidencia una menor autonomía, al cargar su depósito cinco litros menos que sus rivales. Es destacable lo discreto de la mecánica Skoda en cuanto a sus consumos, teniendo en cuenta que su arquitectura no es tan moderna.

Discreción que sin embargo no es extensible a la rumorosidad mecánica, que traspasa con facilidad la

Cada una en su estilo, las tres carrocerías se distinguen por su compactidad y por el amplio portón trasero.



FICHA TECNICA

	FELICIA	PUNTO	IBIZA
MOTOR			
Posición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Material bloque/culata	Aleación/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación
Distribución	1 árbol lateral	1 árbol en cabeza	1 árbol en cabeza
Válvulas por cilindro	2	2	2
Cilindrada	1.289	1.242	1.391
Diámetro/Carrera	75,5/72,0	70,8/78,9	70,5/78,7
Compresión	9,7 a 1	9,8 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima/rpm	68 CV (50 kw)/5.500	75 CV (54 kw)/6.000	60 CV (44 kw)/5.200
Par máximo/rpm	10,2 mkg (100Nm)/3.750	11,0 mkg (108Nm)/4.000	10,9 mkg (107Nm)/2.800
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	7,5/13,0/19,7	7,5/14,1/20,5	7,9/13,1/18,9
Velocidad a 1.000 rpm en 4ª/5ª	26,9/34,6	24,7/30,8	24,9/32,2
DIRECCION			
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3,7	4,25	3,2
Diámetro de giro	10,5	9,7	10,0
FRENOS			
Delanteros	Discos	Discos	Discos
Traseros	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo de frenos	No	Opcional	Opcional
SUSPENSION			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Independiente	Eje torsional
RUEDAS			
Neumáticos	165/70 R 13	165/65 R 14	175/70 R 13
Llantas. (pulgadas)	De chapa (4,5 x 13)	De chapa (6,5 x 14)	De chapa (5,5 x 13)
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha	930 kg.	935 kg.	920 kg.
Depósito de combustible	42 litros	47 litros	47 litros

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	FELICIA	PUNTO	IBIZA	FELICIA	PUNTO	IBIZA
Cuentavueltas	SI	SI	SI	OP	OP	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador de carga batería	SI	SI	NO	SI	NO	NO
Ordenador de a bordo	NO	NO	NO			
Cierre centralizado	SI	SI	NO	OP	OP	OP
Mando a dist. apert. puertas	NO	NO	NO	OP	OP	OP
Elevalunas eléctricos del.	OP	SI	NO	NO	NO	OP
Elevalunas eléctricos tras.	OP	SI	NO	NO	NO	NO
Retrovisores reg. a distancia	NO	NO	NO	SL	NO	NO
Volante regulable	NO	OP	SI			
Asiento regulable en altura	NO	OP	SI			
Asiento post. partido	SI	SI	SI			
Apertura del. maletero desde el int.	SI	NO	NO			
Aire acondicionado	OP	OP	OP			
Climatizador automático	NO	NO	NO			
Salida de aire plazas post.	SI	SI	NO			
Techo solar	OP	OP	OP			
Llantas de aleación				OP	OP	NO
Lavafaros				NO	NO	NO
Limpia luneta post.				SI	SI	SI
Faros antiniebla				SI	NO	NO
SEGURIDAD						
Airbag conductor				OP	OP	OP
Airbag acompañante				OP	OP	OP
Pretensor cinturones				NO	NO	OP
Asiento para niños				NO	NO	NO
Reposacabezas traseros				SL	NO	NO
OPCIONES						
FELICIA: Aire acondicionado, ABS, doble airbag, llantas de aleación y elevalunas eléctricos (precios por definir). PUNTO: Aire acondicionado: 145.000 ptas., pintura metalizada: 25.000 ptas., dirección asistida: 60.000 ptas., ABS: 150.000 ptas. IBIZA: Aire acondicionado: 142.800 ptas. Pintura metalizada: 21.100 ptas. Doble airbag: 90.000 ptas.						

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	FELICIA	PUNTO	IBIZA
CIUDAD			
A 29,8 km/h de promedio	8,0	8,4	8,1
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	5,4	5,4	5,3
En conducción rápida	8,2	10,3	8,5
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	7,4	7,2	7,0
A 140 km/h de crucero	8,5	8,9	8,5
CONSUMO MEDIO POND.			
Litros 100/km	7,3	7,6	7,1
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	575	618	615

SONORIDAD

Medidas en Db	FELICIA	PUNTO	IBIZA
Al ralentí:	51,0	46,8	49,1
A 60 Km/h:	63,3	64,9	67,2
A 90 Km/h:	68,7	67,1	68,6
A 120 Km/h:	74,6	73,4	74,3
A 140 Km/h:	77,4	75,3	76,8
A tope	84,4	79,5	79,9

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	FELICIA	PUNTO	IBIZA
Km/h	147,6	166,4	157
ACELERACION (seg.)			
400 m salida parada	19,7	19,0	19,4
1.000 m salida parada	36,4	35,5	36,8
De 0 a 100 km/h	15,5	13,3	16,2
Recorriendo (metros)	274,8	224,3	295
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,4	20,1	19,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,2	22,3	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	40,2	38,1	36,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	46,3	43,0	41,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,6	15,2	15,2
recorrido (metros)	495	437	420
De 80 a 120 km/h en 5ª	28,4	25,8	19,5
recorrido (metros)	599	591,9	544

FRENOS

	FELICIA	PUNTO	IBIZA
A 60 Km/h:	18,3	19,3	19,1
A 100 Km/h:	51,9	54,9	57,2
A 120 Km/h:	71,7	76,5	74,3

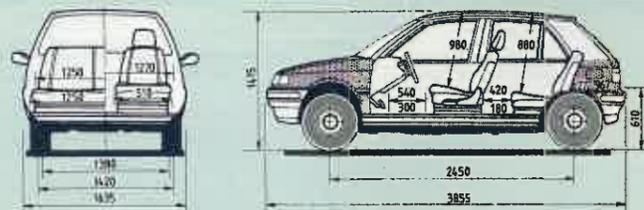
COMPRADOR

SKODA.
 Importador: Seat S.A.
 Pau Claris 162-164.
 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35.
 Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 113 puntos de asistencia en toda España.

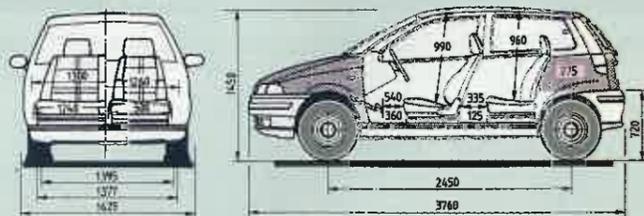
FIAT.
 Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcalá de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00.
 Red de postventa: 283 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

SEAT.
 Fabricante: Seat S.A.
 Pau Claris 162-164.
 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35.
 Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.274 puntos de asistencia en toda España.

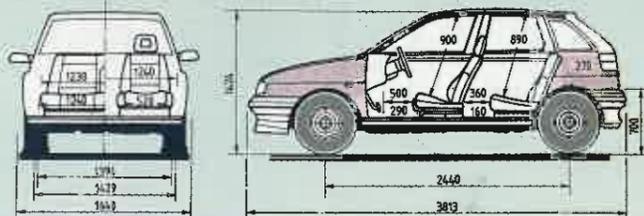
SKODA FELICIA/ MEDIDAS



FIAT PUNTO 75 5P. / MEDIDAS



SEAT IBIZA 5P. / MEDIDAS



Estos tres coches se encuentran a caballo en cuanto a dimensiones entre su teórico segmento y una capacidad superior. Los asientos del Skoda Felicia son estrechos y están algo faltos de guarnecido, los del Fiat Punto son poco envolventes en apoyo lateral y los del Seat Ibiza, algo más duros, se revelan más ergonómicos sobre todo durante largos trayectos.

insonorización del habitáculo, circunstancia que también es constatable aunque en menor grado en el Ibiza, cuyo motor también se hace oír algo más de lo deseable.

La filosofía centroeuropea ha diferido, por necesidad, de la latina y se refleja en algunos ejemplos. Es evidente desde el principio que el Felicia no tiene ninguna pretensión deportiva y su comportamiento está enfocado al transporte práctico. Las suspensiones son blandas, no adecuadas para intentar ir deprisa en curvas. También hay que tener en cuenta que en esta prueba el Felicia tiene delante al Ibiza, todo un ejemplo de comportamiento al que es muy difícil de igualar. El Punto, por su parte, siendo un coche muy noble en sus reacciones también adolece de cierta molición de las suspensiones en los apoyos fuertes.

Donde mayor sorpresa da el Skoda Felicia en esta primera confrontación

con los productos más populares de nuestro mercado es en su interior. La carrocería, de líneas más conservadoras, alberga un meritorio esfuerzo de la industria checa por ponerse a la altura en cuanto a materiales y acabados. Es donde se ve más claramente el inicio de una nueva época para la marca. La instrumentación, muy completa, está alojada en un salpicadero de impecable aspecto y los mandos resultan ergonómicos y de agradable manejo. Incluso más que algunos del afamado Ibiza, de tacto más duro.

La posición de conducción es correcta en los tres casos, apta para tallas grandes y adecuada para viajar relajado. Los asientos del Felicia, en un intento de ganar el máximo espacio posible, han sufrido una drástica cura de adelgazamiento mermando su guarnecido y su confort. La altura de las plazas traseras queda algo justa respecto a las del Punto e Ibiza, dis-

poniendo sin embargo de mayor espacio para las piernas entre asientos.

Estos tres coches suponen en cada caso una buena inversión. Ofrecen una mayor capacidad en su segmento y están diseñados para rendir máximos beneficios a largo plazo. Los valores del Skoda Felicia ofrecen, sin embargo, una inversión sin competencia. La marca, al no poder abastecer inmediatamente los primeros pedidos, dispone de una unidad de prueba en cada concesionario. Para compensar la demora de entrega, de unos 20 días, la marca rebaja el precio del Felicia en 100.000 pesetas o regala el doble airbag delantero.

Lo cierto es que repasando la lista de precios nacional, no encontramos ninguna inversión que ofrezca tanto interés por poco más de un millón de pesetas.

JUAN LUIS SOTO
 FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

BALANCE FINAL

MECANICA

FELICIA	6	Penalizado por su concepción más antigua, el motor del Felicia cumple con dignidad su cometido. En carretera consigue buenos cruceros y consumos gracias a sus desarrollos finales largos.
PUNTO	7	Impone su potencia en las prestaciones y es asimismo un coche muy bien adaptado a un uso general, sin acomplejarse ante el segmento superior.
IBIZA	8	Muy agradable y equilibrado, el motor del Ibiza supone un compromiso perfecto para un uso polivalente, permitiendo viajar sin problemas con carga gracias a su excelente respuesta a medio régimen a pesar de su discreta potencia.

COMPORTAMIENTO

FELICIA	6	Sin querer competir en un terreno que no es el suyo, el Felicia ofrece un compromiso puramente turístico. Las suspensiones son blandas y su escaso recorrido provoca topes indeseados si se insiste en una conducción agresiva.
PUNTO	7	Seguro y con una carrocería que apoya muy bien sobre el asfalto, adolece sin embargo de unas suspensiones algo blandas a la hora de aprovechar su potencia en zona de curvas.
IBIZA	9	Noble, obediente y ágil en cualquier circunstancia, el Ibiza proporciona las mayores satisfacciones en cuanto a comportamiento, siendo el mejor en carreteras sinuosas.

RENDIMIENTO

FELICIA	7	Menos eficaz que sus rivales en recuperaciones (que no en aceleraciones), el Felicia ofrece sin embargo unos consumos muy bajos en todo tipo de utilización.
PUNTO	8	Sus valores en cuanto a prestaciones son los mejores, sin que ello quiera decir que gaste mucho más. Sólo cuando aprovechamos las posibilidades de la conducción rápida, supera claramente a sus rivales en consumo.
IBIZA	8	Comedido y equilibrado en todas sus facetas, el Ibiza se contenta con los caballos suficientes para no destacar ni por exceso ni por defecto, consiguiendo unos consumos muy regulares.

CONFORT

FELICIA	6	Consigue buenas dimensiones en sus plazas pero los asientos son algo incómodos en viajes largos y el nivel de sonoridad se hace notar a velocidad de crucero.
PUNTO	8	Amplia posición de conducción y la posibilidad de optar al volante y al asiento regulable hacen del Punto el más adaptable de los tres ante diferentes constituciones físicas. Destaca la buena aireación del habitáculo.
IBIZA	7	Dispone de regulación de volante y altura del asiento de serie, además de dirección asistida. El motor resulta algo ruidoso en carretera y los asientos de tacto duro son apropiados en viajes largos.

CARROCERIA

FELICIA	7	El Felicia se aprovecha de ser un poco más largo que sus rivales para conseguir cuatro plazas cómodas, aun a costa de perder algunos centímetros de mullido en los asientos delanteros. Buen nivel de equipamiento.
PUNTO	9	Es un ejemplo de habitabilidad y su amplia superficie acristalada engrandece a este coche de medidas compactas. Dispone del maletero más capaz y aprovechable de los tres.
IBIZA	8	Su maletero es algo justo para viajar y tiene algo menos de espacio para las piernas, pero su equipo de serie es el más generoso.

ECONOMIA

FELICIA	9	Poco que objetar a un coche que ofrece bastante por mucho menos dinero que sus rivales. La sencillez mecánica, la fiabilidad y el bajo consumo hacen de él un rey entre los económicos.
PUNTO	6	Menos equipado que el Ibiza ahora resulta el más caro con una sustancial diferencia. En cuanto a consumo también resulta el más oneroso, tributo a sus mayores prestaciones.
IBIZA	8	Buen equipamiento de origen y una calidad superior a la media son las armas comerciales del Ibiza. Su robusto motor se conforma con pocas atenciones y menos gasolina. Además ha bajado su precio.

CONCLUSION

IBIZA	8	La reciente rebaja de 50.000 pesetas, su equipo y sus cualidades innatas, valoran muy alto al Ibiza 1.4i CLX
PUNTO	7,5	Homogéneo y práctico, el Punto se beneficia además de poseer la estética más original de los tres.
FELICIA	6,8	Grata sorpresa en temporada de recuperación económica, el Felicia compite con todo derecho en el segmento.

SE EGOISTA. CUIDA TUS PULMONES.



Empieza por los de tu país, que son los bosques, que son los árboles. Y que están desapareciendo, desertizando el país, empobreciendo la vida, nuestra vida, la tuya y la de los tuyos. Para que esto no ocurra, el WWF/Adena ha creado el Club del Arbol. Si nos ayudas y por sólo 3.000 Ptas., plantaremos un árbol en tu nombre, en la Comunidad de Madrid. Hazlo por ti, por los tuyos. Por puro egoísmo. Para más información, llama al (91) 308 23 09. HAZTE SOCIO DEL CLUB DEL ARBOL DEL WWF/Adena. POR PURO EGOISMO.



CUPON DE INSCRIPCION

Apellidos..... Nombre.....
 Dirección..... Nº.....
 Localidad..... C. P..... Provincia.....
 Profesión..... Fecha. Nmto..... Tel.....

DESEO PLANTAR:

1 árbol (3.000 ptas.)
 2 árboles (6.000 ptas.)
 3 árboles (9.000 ptas.)
 ___ árboles (3.000 ptas. c/u)

Enviar talón a nombre del WWF/Adena por el importe final, o transferencia bancaria a Caja Madrid. Nº de cuenta: 2038 1053 97 6000616312. CLUB DEL ARBOL. WWF/Adena. Santa Engracia, 6. 28010 Madrid.

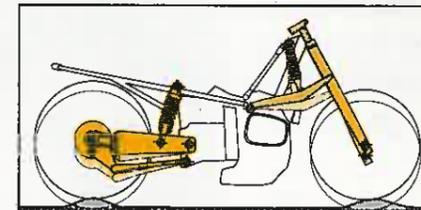
NUEVAS BMW R 850 R Y R 1100 R.
DEJESE LLEVAR POR SU CARACTER.

CARRETERA Y CIUDAD.
POR FIN UNA "NAKED" SIN LIMITES.

BMW presenta las nuevas R 850 R y R 1100 R. La tecnología más avanzada al servicio del placer de conducir. Tanto en carretera como en ciudad. Todo un carácter.

Las innovaciones técnicas están presentes en todas las áreas de las nuevas R. Ya desde su motor Boxer de dos cilindros multiválvula comprobará que lo último de BMW no admite comparaciones. Su gestión electrónica Motronic genera unas brillantes prestaciones y un excelente par motor y, gracias a su sistema de autodiagnos, simplifica el mantenimiento.

También en el área de la seguridad las aportaciones tecnológicas son excepcionales. Desde la revolucionaria suspensión delantera Telelever y el exclusivo



Sistemas de suspensión exclusivos de BMW.
Telelever: Independiza la dirección y frenada de la rueda delantera. **Paralever:** Neutraliza las reacciones propias de la transmisión por cardán, mejorando la motricidad.

Paralever II, hasta la opción de incorporar el nuevo ABS de Segunda Generación. Además de la posibilidad de adaptar el asiento a las características y altura del conductor permitiendo así un mejor control en la conducción.

El resultado está a la vista. Todo el carácter necesario para disfrutar del placer de conducir en cualquier circunstancia. Simplemente déjese llevar.

BMW R 850 R : 1.390.000 Ptas. BMW R 1100 R: 1.480.000 Ptas.
Precios finales recomendados (IVA e Impuesto de Matriculación incluidos).

Opciones: ABS II, catalizador, maletas y puños calentables.
Servicio BMW Finance & Leasing.
Si desea conocer más detalles, llame al 900-10 20 30, Servicio de Información BMW.



Entre los objetivos de Chrysler-Jeep Iberia S.A. para 1995 se encuentra en lugar destacado el relanzamiento de la gama Cherokee, un modelo eclipsado por el Grand Cherokee y que en ningún caso tiende a desaparecer. De hecho, en Estados Unidos el Cherokee tiene más éxito que su hermano mayor y juntos lideran el mercado americano en su segmento.

EL nuevo modelo, un turbodiesel más potente que el actual y mucho más competitivo, también va a ser utilizado por el importador en España para romper el maleficio de que todo coche americano gasta en carburante lo que no está escrito. Para ello cuentan con las cifras homologadas de consumo que se sitúan en los 7,1 litros de gasóleo cada 100 kilómetros a una velocidad de 90 Km/h., 10,5 litros a 120 Km/h y 9,8 litros en ciclo urbano.

El Cherokee 2.5 TD se fabrica en Detroit aunque el motor, el conocido VM de 2,5 litros de cilindrada y 115 caballos montado también en el Voyager, se manda desde Europa. El ♦♦♦

JEEP CHEROKEE 2.5 TD



Los asientos son cómodos y su tapicería es sufrida y de aspecto inmejorable. El nuevo motor 2.5 TD da una potencia de 115 caballos.



Robusto, versátil... económico



El extraordinario par del nuevo motor le permite defenderse bien en campo.



nuevo modelo también cuenta con una nueva oferta en sistemas de seguridad, con barras de protección laterales, airbag en un volante de nuevo diseño, reposacabezas traseros y asientos delanteros dotados de una nueva geometría.

El nuevo motor turbodiesel adaptado al Cherokee consigue aunar al modelo americano a codearse con lo mejor del segmento. La perfecta combinación entre una carrocería ligera (el conocido bloque Uniframe de carrocería y bastidor) y un motor compacto y eficaz permiten que el todoterreno americano se destaque del resto de competidores por ser el más ligero (1.620 kilogramos), el más veloz (165 Km/h.), por ofrecer la mejor relación peso-potencia y el segundo mejor consumo homologado después del Land Rover Discovery. También en el aspecto económico Chrysler Iberia ha hecho un gran esfuerzo ofreciendo un equipamiento sin lagunas con casi todo lo que se puede ofrecer y un precio final competitivo que roza los cuatro millones de pesetas. El Cherokee TD ha dejado de ser un perezoso todoterreno de limitadas prestaciones y poca competitividad para convertirse en un versátil y agradable vehículo eficiente en caminos de tierra y pisos con poca adherencia. También afronta con dignidad y más de una sorpresa recorridos más selectivos y complicados en zonas trialeras. El importante par a bajo régimen proporcionado por

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas accionado por cadena. Potencia máxima: 115 caballos a 4.000 rpm. Par máximo: 28,57 mkg (280 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección indirecta. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras con tren delantero conectable. Caja de cambios manual de cinco velocidades y transfer de cuatro posiciones. **DIRECCION:** Sistema: De recirculación de bolas asistida. **FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. **SUSPENSION:** Delantera: Eje rígido con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos, tirantes de reacción y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con ballestas, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. **RUEDAS:** Neumáticos: 225/75 R 15T. Llantas de aleación ligera de 7 x 15 pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.470 kilos. Capacidad del depósito: 76,5 litros. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 162 Km/h.

este motor, unos desarrollos bien elegidos, la rigidez y el poco peso del conjunto juegan a favor del americano, que se mueve con soltura en terrenos abruptos.

Esta versión cuenta con amortiguadores y reglajes de suspensión específicos, y para España no se montará la estabilizadora trasera. El cambio tiene una precisión razonable y, por caminos de tierra enrevesados, a la segunda velocidad se le puede sacar un partido extraordinario. Sólo cuando la aguja del cuentavuelvas cae por debajo de las 1.500 rpm., en alguna curva cerrada o obstáculo imprevisto, es necesario insertar la primera. La tracción a las cuatro ruedas es eficaz y el sistema de engranaje también. Esa elasticidad, tan bien recibida fuera del asfalto, favorece igualmente la utilización del Cherokee 2.5 TD en carretera y ciudad. El usuario sólo tendrá que soportar un motor ruidoso en frío y un embrague algo duro y de corto recorrido al que se acostumbra uno pronto.

El nuevo Cherokee permite mantener una velocidad media en carretera elevada, sin demasiado esfuerzo y con la tranquilidad de que el consumo nunca va a llegar a las cifras disparatadas de un todoterreno de gasolina de más de 100 caballos. Sus cinco plazas, gran maletero y robustez contrastada aportan el resto. ●

ANDRÉS MAS

Y pensar que eras tú el que decías que no querías compromisos y que el coche de tu vida era un descapotable.



AHORA
Tú.

AHORA Serena.

En tus sueños de juventud no había espacio para el matrimonio, ni para los hijos.

Pero nosotros sabemos que llegaría ese

día en el que cambiarías de opinión. Y también sabíamos que querías hacerlo de una forma muy especial, por ello creamos el Nissan Serena. Con 126 CV,

16 válvulas, doble aire acondicionado y 2000 cc

para llegar tan lejos como te propongas. Con zonas de absorción

de choque, barras de protección lateral, sistema antirrobo inmovilizador, ABS y LSD para proteger aquello que más

quieres. Y además, ahora puedes disfrutar de un Serena desde 2.095.000 ptas.*

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

Seguramente si un tiempo atrás te hubieran hablado del

Serena no lo hubieras tomado en consideración. Pero, afortunadamente,

rectificar es de sabios.



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



AHORA
Nissan

*P.V.P. recomendado (IVA, transporte y ahorro promocional incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 30.04.95 y vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.



BMW

VUELVE LA TRADICION

ROADSTER

BMW ultima los retoques finales de su nuevo modelo roadster. Durante unas pruebas efectuadas en el norte de Noruega, pudimos obtener unas fotos que muestran claramente el aspecto definitivo de un coche que estará listo en 1996.

EN BMW están trabajando duro en las pruebas definitivas de su nuevo modelo *roadster*, conocido con el nombre en clave E36/7 y que vendrá a ocupar el hueco dejado por el Z1. Es muy probable que su nombre definitivo sea R1. El coche está prácticamente ultimado y, salvo unos ligeros retoques finales, podemos asegurar que se parecerá mucho al que se puede ver en las fotos que publicamos, obtenidas en unas pruebas que ha realizado la marca alemana recientemente en el norte de Noruega, a unas temperaturas de 40 grados bajo cero. En las fotos se puede apreciar el ligero camuflaje del modelo, que deja ver claramente cuál será el resultado final de su carrocería.

A simple vista, y sobre todo su

parte trasera, recuerda mucho al Mazda MX-5, hoy por hoy la verdadera estrella entre este tipo de vehículos. La parte delantera, a diferencia del Z1, tiene un mayor parecido con otros modelos de la marca alemana, con la característica rejilla frontal de los modelos de BMW. Por otro lado, será menos exclusivo que el Z1, con unas puertas de tipo convencional.

Este nuevo coche, que será presentado en el Salón del Automóvil de Frankfurt de este año, y que estará rodando por las carreteras de Europa y Estados Unidos en la primavera del 96, está realizado sobre la base del 318is Compact, pero estará equipado con un motor de dos litros multivalvulas, el que utiliza el 320, con una potencia de 150 caballos. Este

motor, gracias a la ligereza del coche, permitirá unas excepcionales prestaciones, con una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 7,5 segundos. Más adelante aparecerá otra versión con un motor de 2,5 litros de seis cilindros y 200 caballos.

En un principio, el nuevo roadster de BMW estará disponible con capota de lona, en las primeras series sólo con accionamiento manual; también habrá una versión *hard top*, pero ésta será opcional. El precio que se baraja para este sugerente modelo es de 44.000 marcos alemanes para la versión más básica -algo más de 3,7 millones de pesetas-, un precio mucho más barato que el del 318i Cabriolet actual. ●

AUTOMEDIA



EXCLUSIVIDAD ANTE TODO

Con el Z1, BMW recuperó su vieja tradición de tener en catálogo un coche tipo *roadster*, exclusivo y único, un vehículo que se saliese de los moldes habituales y que hiciese soñar. Hasta conseguir el Z1 definitivo, los técnicos encargados de ese proyecto estuvieron trabajando durante más de tres años, el resultado debía ser un coche diferente por completo a lo que ofrecía en ese momento el fabricante alemán y nada se



podía dejar al azar. Su producción se mantuvo durante poco tiempo, algo más de dos años; en el 91 dejó de fabricarse. El BMW Z1 era un coche exclusivo, pero a la vez muy caro, objeto del deseo de los coleccionistas de coches, que no dudaron en acaparar las pocas unidades disponibles. En el Z1 coincidía, además de una línea muy atractiva, la más moderna tecnología y unos detalles únicos, como es el caso de las puertas escamoteables.

BMW 328i

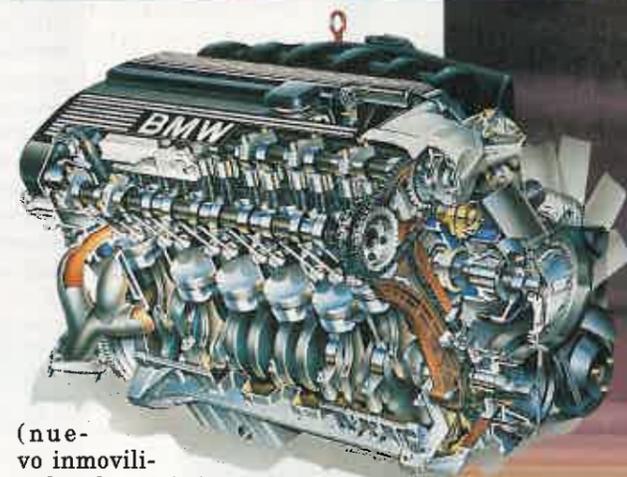
Lo más de la SERIE 3

La Serie 3 nos depara grandes sorpresas este año. Para empezar, junio verá nacer tres modelos compartiendo un nuevo motor de más cilindrada.

La Bayerische Motoren Werke prepara para junio de este año el lanzamiento del tope de la Serie 3, el 328i en versiones berlina, coupé y cabrio. Su denominación coincide con la de un BMW legendario que ya hacía de las suyas a finales de los años 30, un deportivo de 80 caballos de potencia llamado 328 que triunfó a manos de Von Hanstein-Baumer en la edición de 1940 de las Mil Millas a una velocidad media de 166 kilómetros por hora.

El nuevo BMW 328i utiliza como base mecánica el motor de seis cilindros montado en el actual 325i revisado debidamente para mejorar en elasticidad, consumo y emisiones contaminantes. La carrera del cilindro se ha aumentado en 9 milímetros, consecuentemente la cilindrada ha aumentado hasta los 2.793 centímetros cúbicos y, aunque se mantiene prácticamente la misma potencia (se gana sólo un caballo), el par máximo ha aumentado en un 15 por ciento (de 25 a 28,6 mkg) y se obtiene antes (a 3.950 rpm. en vez de a 4.200).

Los valores de prestaciones, según los datos comunicados por la marca, han mejorado ligeramente sobre todo en lo referente a las recuperaciones. Así mismo, el consumo es algo menor. Todo esto también es debido a que el motor se ha aligerado con una utilización más decidida del aluminio (se han ganado 31 kilos), sin embargo otras modificaciones concernientes a la seguridad



(nuevo inmovilizador electrónico) o la insonorización (nuevos silenciosos con control individual de utilización según velocidad) aumentan su peso en 35 kilos respecto al 325i.

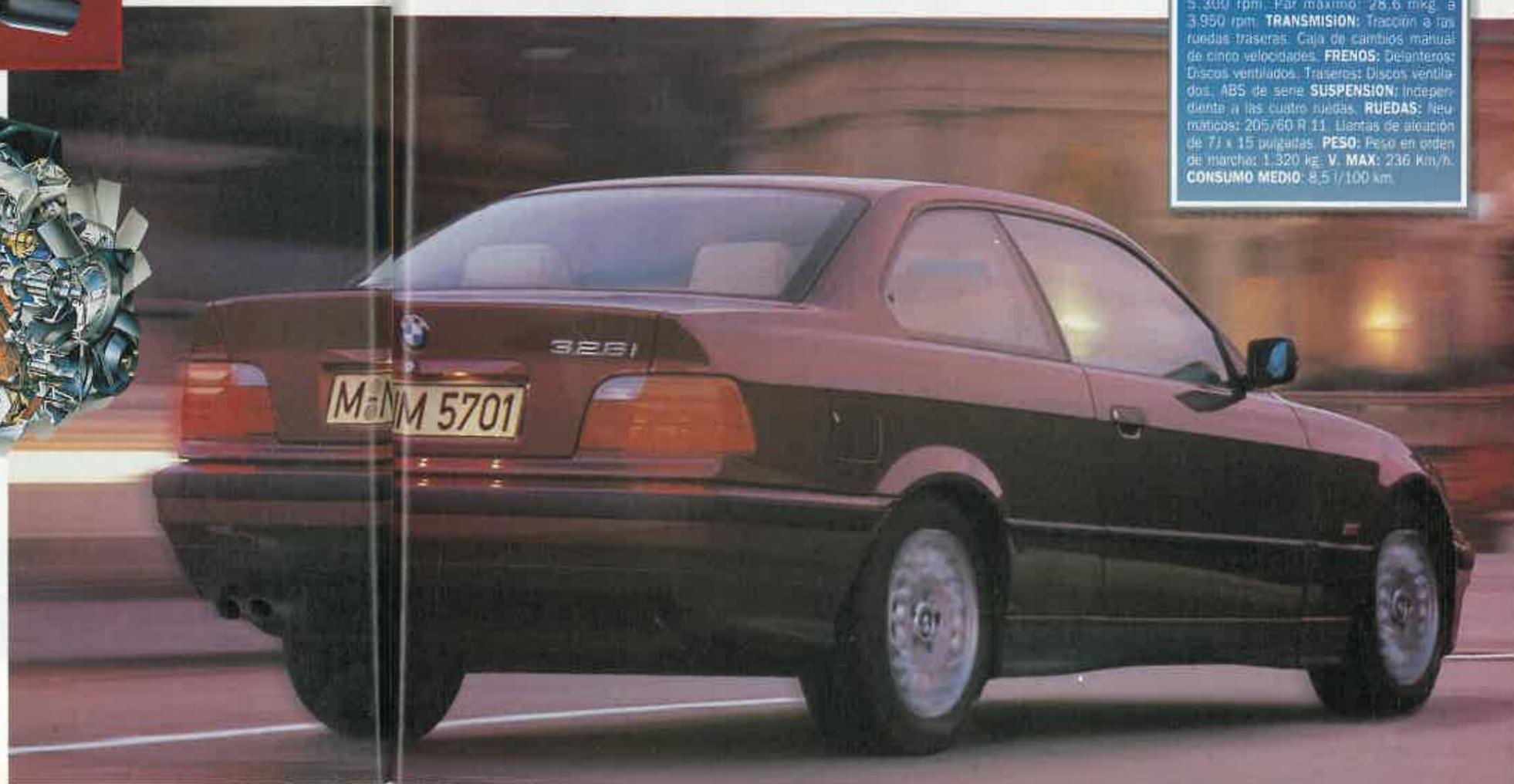
BMW, con su 328i, ha buscado y encontrado la forma de ofrecer mayor placer de conducir reduciendo a la vez el consumo y respetando el medio ambiente. ●

A. M.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: De seis cilindros en línea, situado delante en posición longitudinal. Cilindrada: 2.793 cc. Diámetro: 84,0 mm. Carrera: 84,0 mm. Potencia máxima: 193 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 28,6 mkg. a 3.950 rpm. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. **FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. ABS de serie. **SUSPENSIÓN:** Independiente a las cuatro ruedas. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 R 11. Llantas de aleación de 7J x 15 pulgadas. **PESO:** Peso en orden de marcha: 1.320 kg. V. MAX: 236 Km/h. **CONSUMO MEDIO:** 8,5 l/100 km.



Salón de AMSTERDAM

El Salón de Amsterdam este año ha brillado con luz propia. La presentación internacional del Mitsubishi Carisma y el Suzuki Baleno, ha supuesto una importante revalorización del certamen.

Sin lugar a dudas, el Mitsubishi Carisma fue la estrella del Salón.



Más japoneses para EUROPA

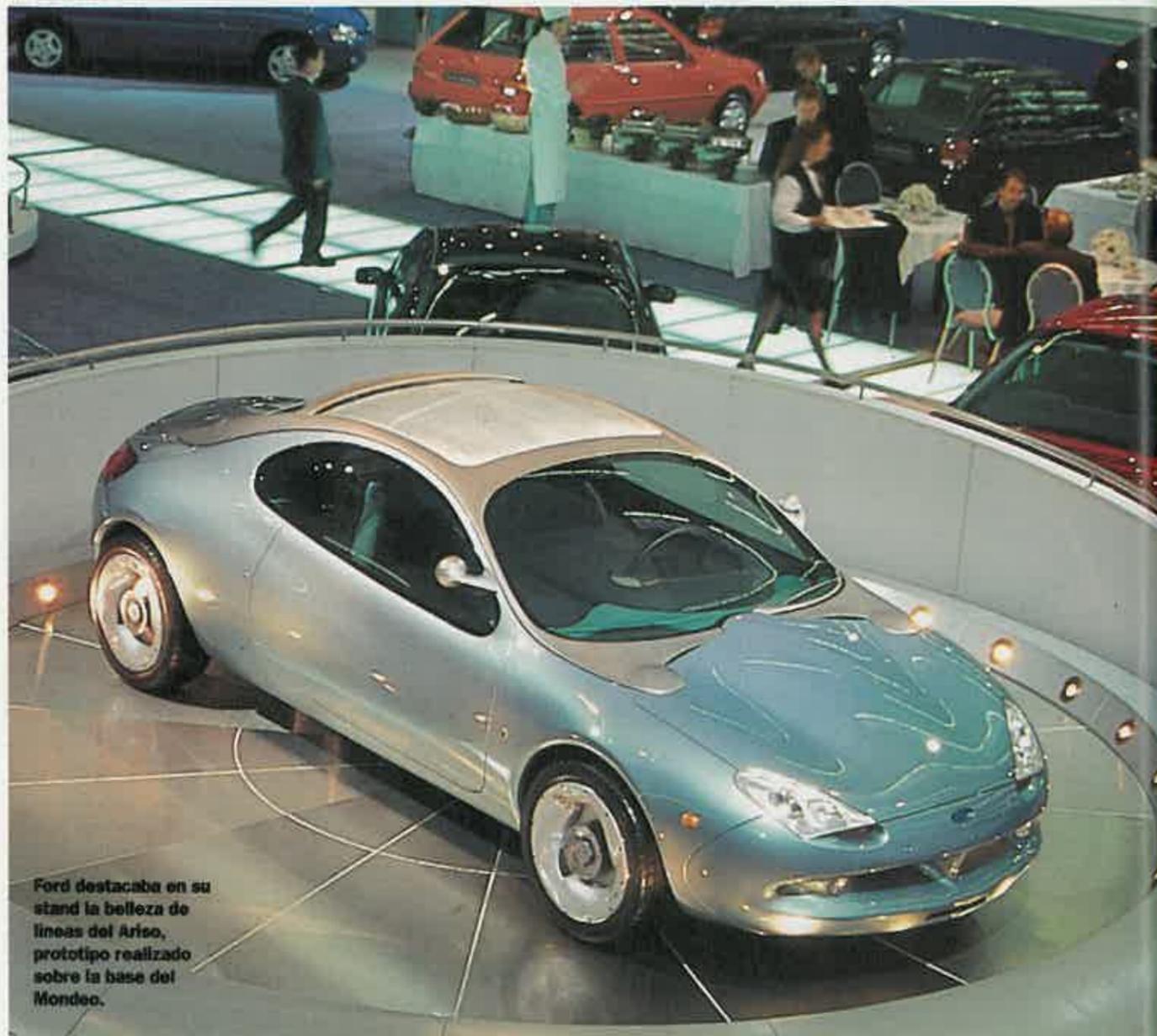
TANTO para Holanda como para el resto de Europa, el lanzamiento del Mitsubishi Carisma es un acontecimiento importante. Para los primeros es importante puesto que se trata de un coche fabricado en su país gracias al acuerdo a partes iguales entre Mitsubishi, Volvo y el propio gobierno holandés. Este acuerdo prevé la fabricación ●●●



La versión más potente del nuevo Mitsubishi Carisma, denominada MSX, cuenta con un motor que desarrolla 140 caballos de potencia máxima y ofrece unas auténticas prestaciones de primera.

El Porsche 911 RS hereda toda la tradición de estas siglas. Es más ligero, más potente y más ágil. No obstante, el fabricante ha buscado el equilibrio entre el confort y la funcionalidad de un deportivo.





Ford destacaba en su stand la belleza de líneas del Arise, prototipo realizado sobre la base del Mondeo.



Rover ha cambiado de cara a su gama más pequeña, el 100. Además de los nuevos grupos ópticos, tanto delanteros como traseros, se encontraba el nuevo 100 Cabrio.



En los salones los coches de carreras son siempre una parte importante. Así pues, Skoda enseñaba su nuevo Felicia para participar en el Mundial de Rallyes y Ferrari la versión de la Challenge del F355, con la cual se competirá este año.



de 200.000 coches al año, la mitad de los cuales serán Mitsubishi y el resto, Volvo. El Carisma es un coche de categoría media con 4,43 metros de largo. El coche, que saldrá de la planta de NedCar con el sello de Volvo en el morro, será estéticamente muy distinto. Este modelo utilizará la misma plataforma y mecánica que el Carisma, pero la carrocería será muy diferente. Ambos modelos utilizarán transmisiones

Los nuevos Escort han sido objeto de una gran atención en el salón holandés.



de origen Renault, así como un motor turbodiesel. En términos generales se puede decir que el Volvo y el Mitsubishi compartirán un 30 por ciento de los elementos. Si bien el Mitsubishi llegará a los concesionarios el próximo otoño, para conocer el nuevo Volvo habrá que esperar hasta final de año. El otro plato fuerte del Salón era el nuevo Suzuki. El fabricante japonés, especializado en coches pequeños, avanza un paso más y ha presenta-

do el Baleno. Este modelo es la versión europea del Suzuki Esteem presentado en el pasado Salón de Detroit. En Amsterdam, el fabricante japonés ha presentado una nueva versión, el Hatchback. El Baleno es una berlina de 4,19 metros de largo que, inicialmente, dispondrá de motores de 1,3 y 1,6 litros, con potencias de 85 y 98 caballos. En la berlina la habitabilidad interior está bastante conseguida y el volumen de maletero es suficiente. La versión de tres puertas tiene una distancia entre ejes diez centímetros más corta, lo que hace que la longitud total del coche se quede en 3,87 metros. Lógicamente, la habitabilidad interior se ve considera-

blemente reducida frente a la de la berlina. Dado su talante más juvenil, la versión de tres puertas tiene un cierto toque deportivo en su acabado GS. Con el Baleno, Suzuki aspira a competir en la parte alta del segmento C, para lo cual ha dotado a sus modelos de un equipamiento muy completo con elementos tales como el doble airbag, sistema ABS y un sinfín de elementos presentes en los coches de alto nivel. Todavía no hay planes concretos para el mercado español, pero es probable que a finales del año puedan llegar algunas unidades. Porsche aprovechó el salón para mostrar la versión RS de su incombustible 911. Se trata de una versión de la cual sólo se van a

fabricar 1.200 unidades y están destinadas a la homologación del coche en la categoría GT. El RS pesa 100 kilos menos que el modelo original y cuenta con un equipamiento en el cual se ha renunciado a todo lo superfluo. En cuanto a la mecánica, el Porsche RS cuenta con el motor de 300 caballos gracias al incremento en el diámetro del cilindro, por lo que la capacidad sube hasta los 3,8 litros. Aunque el motor está pensado en su utilización deportiva, la adopción de un sistema de colectores de admisión variable permite una utilización cotidiana sin problemas. La caja de cambios es de seis velocidades y las suspensiones han sido bajadas en 30 milímetros ♦♦♦



Un nuevo frontal es lo que diferencia al Mazda 626 del año 1995 de sus predecesores. Los cromados en el exterior de la carrocería se vuelven a poner de moda.



Esta atractiva versión que Volkswagen ha realizado del Golf VR6 esconde en su interior una transmisión a las cuatro ruedas. Se trata del VR6 Syncro.



El Alfa Romeo 146, versión de tres volúmenes del 145, ocupaba un puesto de honor en el stand de la marca, junto a los nuevos modelos deportivos GTV y Spider.

delante y 40 detrás. Las barras estabilizadoras son regulables para conseguir el comportamiento deseado. Para continuar con los grandes deportivos, hay que mencionar la presencia del Ferrari F355 preparado para la Challenge que se corre con estos coches. Este año, además de los nuevos 355, podrán participar los 348 del año pasado convenientemente adaptados. En el grupo Volkswagen las novedades se centran en el nuevo Golf VR6 Syncro, versión de cuatro ruedas motrices del popular modelo alemán. El Skoda Felicia hacía su debut en un salón y mostraba por primera vez la versión de competición con la que la marca pretende renovar su título de campeón del Mundo de la Copa FIA 2 litros de rallies. Seat, por su parte, mostraba las versiones del Ibiza denominadas Conga, Salsa y Marina, especialmente dirigidas al mercado local. Rover desveló el nuevo aspecto del 100, cuyo modelo más interesante es el pequeño cabrio, mientras que

en la gama 600 la novedad reside en el motor diesel del 600. Se trata de un motor de 1.994 centímetros cúbicos sobrealimentado de inyección directa



Aunque no está previsto en nuestro mercado, el Toyota Carina cuenta con un nuevo motor.

que desarrolla 105 caballos. Los consumos que anuncia el fabricante son realmente bajos, ya que la cifra media es de 5,1 litros. Tampoco va a la zaga en cuanto a consumo el nuevo motor del Toyota Carina. Este motor de 1,8 litros, de los denominados de combustión pobre, permite ahorrar en torno al 10 por ciento de combustible. El secreto de este motor reside en el sofisticado sistema de gestión electrónica que permite variar la mezcla de aire y combustible en función del régimen del motor. Un sistema de detección de picado protege la integridad del motor. Este motor desarrolla 107 caballos de potencia y el consumo medio estimado es de 8,1 litros cada cien kilómetros.

En el stand de Ford, además del nuevo monovolumen, el Galaxy, destacaba la nueva gama Escort.



El lanzamiento del Suzuki Baleno, tanto en su versión de cuatro puertas como en la de tres, da muestra de las ambiciones de la marca.

Además del nuevo aspecto externo, todos los coches se benefician de importantes mejoras. El Ford Mondeo 4x4 también formaba parte de los modelos del stand. En el Mondeo 4x4 hay que destacar el sistema de reparto de fuerza entre las cuatro ruedas de gestión electrónica, basado en la toma de datos de los captadores del ABS, de forma que en cuanto

A partir de un Charade se ha realizado el Valéra, una versión de tres volúmenes con unas dimensiones muy modestas.

una de las ruedas pierde motricidad, inmediatamente la fuerza se transfiere a las que más agarre tienen. Hay que destacar la presencia del prototipo Arioso. Un coupé de atractivas líneas, realizado sobre la base mecánica del Mondeo, que fácilmente podría dar lugar a la realización de un coche de características similares de serie. El socio de Ford, Mazda, sólo mostraba algún cambio menor en la gama 626. Un morro un

tinto con un cromado a la moda marca la diferencia. Un 323 de competición remataba el stand.

Entre las curiosidades de menor índole del salón hay que destacar el Daihatsu Valéra, pequeña berlina de tres volúmenes basada en Daihatsu Charade o el Alfa Romeo 146, que ya se presentó en el pasado Salón de Bolonia. En cuanto a la industria local, además del ya mencionado Mitsubishi Carisma, estaba el pequeño Donkervoort. Se trata de una réplica del famoso Lotus Seven que se fabrica en Holanda y que utiliza un motor Ford Zetec de dos litros de 140 caballos. La versión Cosworth desarrolla 214 caballos de potencia.

Se puede decir que el Salón de Amsterdam ha sido una muestra clara de recuperación del mercado.

VICTOR PICCIONE



SSANGYONG MUSSO

Lujo amarillo

La evolución de las marcas coreanas resulta impresionante. Hace apenas dos años llegaban los Korando, el Family y el K4D con modestas pretensiones. Ahora llega el Musso, un producto refinado que aspira a todo.





En el interior del Musso no falta nada. El equipamiento es muy completo y la calidad de acabado está a buen nivel.



Las aptitudes para el campo del Musso sorprenden. La modesta potencia del motor se compensa con su excelente capacidad para recuperarse desde pocas vueltas.

EN estos días se inicia la comercialización en España del Ssangyong Musso. Este coche supone para la marca coreana un importante paso, ya que es el primer producto con identidad propia. Se trata de un todoterreno de categoría media-alta que llega a nuestro mercado para competir directamente con rivales de la talla del Land Rover Discovery, Jeep Cherokee, Nissan Terrano II y otros muchos. Sobre su aspecto poco hay que decir que no quede bien patente en las fotos. La línea resulta muy atractiva y aerodinámica, algo poco frecuente en los todoterrenos. En su interior nos encontramos con un habitáculo generoso, en el cual se pueden alojar cinco adultos con un excelente nivel de confort y detrás todavía queda espacio para un montón de cosas, por lo que la capacidad nunca será un problema para sus propietarios. El

equipamiento de serie del Musso no deja lagunas. Una completa instrumentación, dirección asistida, elevallas eléctricas en las cuatro ventanillas, cierre centralizado y un sinfín de cosas completan el panorama. La única ausencia notable es el airbag, algo poco frecuente todavía en los todoterrenos, pero imperdonable por tratarse de un coche de reciente diseño. Como opciones sólo quedan las llantas de aleación y la pintura metalizada. Todo esto por un precio de 3.996.720 pesetas, supone una buena oferta. La calidad de acabado no tiene nada que ver con los anteriores Ssangyong. En la primera toma de contacto, el Musso parece estar bien terminado y sólo la calidad de algunos plásticos podría ser mejorable.

En cuanto a la mecánica, el Musso es fruto de los acuerdos entre el fabricante coreano y Mercedes. El

motor es un Mercedes de cinco cilindros que desarrolla 95 caballos. Este motor tiene un funcionamiento suave y unas buenas recuperaciones desde los regímenes más bajos, pero resulta un tanto escaso para las cerca de dos toneladas que pesa el Musso. Si bien cuando se rueda por carretera a velocidad constante su rendimiento es bueno, cuando los repechos se prolongan hay que tirar del cambio de marchas para mantener el ritmo. En este sentido hay que decir que la marca ya está preparando versiones con motores turbodiesel de 130 caballos y otras de gasolina de 150 y 200 caballos. Por campo, el Musso se comporta con bastante agilidad. La suspensión es más bien blanda. Esto permite que el nivel de confort en campo se mantenga en unos niveles muy razonables.

El Musso funciona normalmente

con tracción a las ruedas posteriores. Basta con girar un botón en el salpicadero para engranar las ruedas delanteras o la gama de marchas cortas. El Musso monta de serie un diferencial autoblocante en el eje posterior, lo cual hace que la motricidad se mantenga incluso en las circunstancias más desfavorables. Está previsto importar también unidades con sistema ABS, pero los coches que monten este sistema no podrán disponer del autoblocante al ser incompatibles ambos sistemas.

Aunque todavía es muy pronto para aventurar pronósticos, parece muy probable que las 1.400 unidades que se esperan vender se queden cortas si se tienen en cuenta las buenas expectativas que hay en el sector de los todoterrenos y el excelente aspecto de este nuevo producto. ●

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea de 2.874 c.c. Distribución: Un árbol de levas accionado por cadena. Cigüeñal de seis apoyos. Potencia máxima: 95 CV a 4.000 r.p.m. Par máximo: 19,6 a 2.600 r.p.m. Alimentación: Bomba inyectora lineal. Combustible: Gasóleo. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras, engranable a las cuatro ruedas eléctricamente. Reductor. **DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistida. Diámetro de giro: 11,2 m. **FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. **SUSPENSION:** Delantera: Independiente con barras de torsión. Trasera: Eje rígido con cinco puntos de anclaje. **RUEDAS:** Neumáticos: 235/75 R 15. Llantas de chapa de 7x 15 pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.855 kilos. Capacidad del depósito: 60 litros. **VELOCIDAD MAXIMA:** 145 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 22 s. Consumo a 90 km/h: 7,9 l/100km. A 120 km/h: 12,3 l/100 km. Ciudad: 11,6 l/100 km.

RENAULT Y LA SEGURIDAD INFANTIL

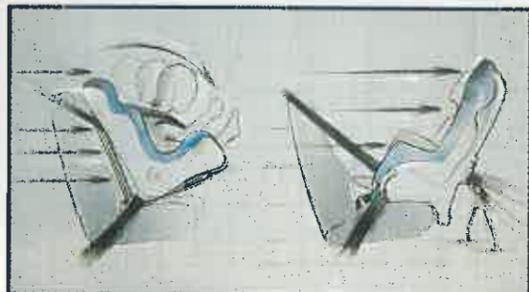
Para todas las edades

Los niños no son adultos a escala reducida, su morfología es distinta y por lo tanto necesitan sillas de seguridad específicas. Renault, después de arduas investigaciones, ofrece dos dispositivos muy seguros.

Las cifras son más sobrecogedoras que las palabras. Cada año, en Europa resultan heridos 80.000 niños, de los cuales 1.000 mueren por culpa de los accidentes de tráfico. Pero impresiona aún más el pensar que el 80 por ciento de los niños comprendidos entre los 0 y 4 años se podría haber salvado si hubiesen usado sistemas de retención adecuados. Los estudios al respecto advierten que los efectos de un choque frontal a 50 kilómetros por hora en el cuerpo de un niño equivalen a los de una caída desde un edificio de cinco pisos. Si no le importa que su hijo juegue desde una terraza sin barandilla, los comentarios sobran.

Un niño de unos 25 kilos de peso si no va sujeto se transforma en un proyectil de una tonelada en un impacto a 50 kilómetros por hora. Los infantes tienen el mismo derecho a la seguridad que los adultos. Es por esto que Renault lleva años investigando protecciones especiales, porque los niños tienen una morfología distinta a la de los adultos. En el «templo» de la seguridad que la marca francesa posee en Lardy, a 50 kilómetros de París, entre los 400 especialistas en la materia se han incluido pediatras, médicos y universitarios especializados.

Entre los últimos dispositivos de seguridad infantiles homologados por Renault destacan dos nuevas sillas. Para niños comprendidos desde su nacimiento hasta los 4 años la *Argonaute* ha probado su eficacia reduciendo los riesgos de heridas en un 90 por ciento. Esta silla, desarrollada en colaboración con Volvo, está estudiada para anclarla al asiento delantero (sin airbag) o trasero pero

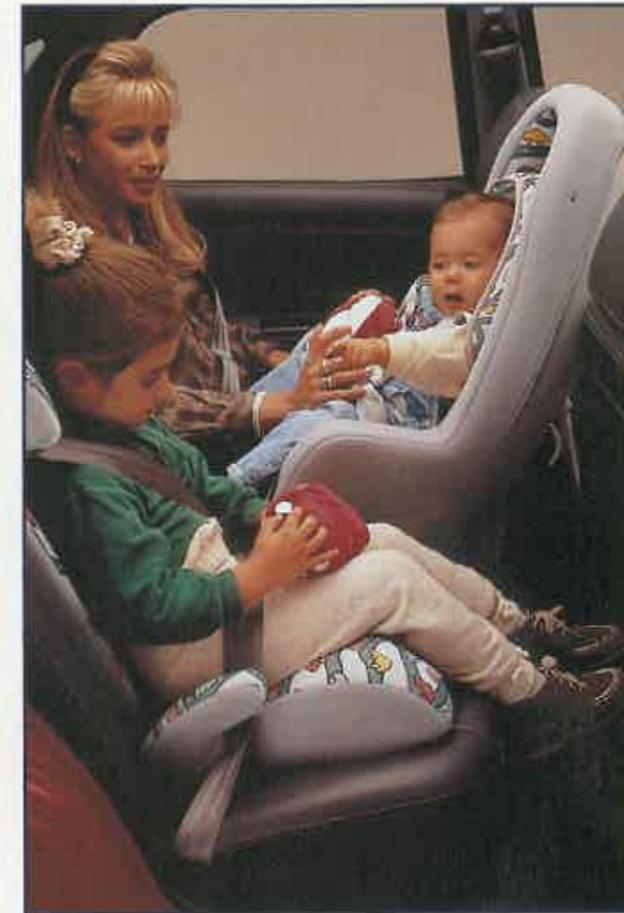


tir la fuerza de un impacto a lo largo del respaldo de la silla. La segunda silla se llama *Passenger* y se utiliza para niños de edades comprendidas entre los 3 y 10 años. Se trata de un dispositivo que eleva el niño para que pueda usar el cinturón trasero de modo correcto. Es decir, unas guías sitúan la banda lateral del cinturón para que quede a la altura del hombro y la transversal lo haga de manera plana a lo largo de las caderas. Estas sillas se complementan con una serie de accesorios tales como un cojín tipo «mariposa» que permite al niño apoyar la cabeza para dormir, parasoles, fundas para sujetar mejor a los más pequeños o mesas escudo para ofrecer mayor protección. En Francia la *Argonaute* cuesta unas 24.000 pesetas y la *Passanger* 15.000 pesetas.

S.G.P.

En un choque frontal a 50 km/h, un niño de 25 kilos de peso se convierte en un proyectil con una tonelada de peso.

siempre en sentido inverso a la marcha del vehículo. Una disposición procedente de la investigación espacial y que permite re-



La *Argonaute* es una silla de seguridad que se puede instalar tanto en la parte delantera si el coche no incorpora airbag, como en la trasera, pero siempre en sentido contrario a la marcha del coche, es la forma más segura de transportar a los más pequeños. La parte trasera del asiento central es la que ofrece una mayor seguridad.

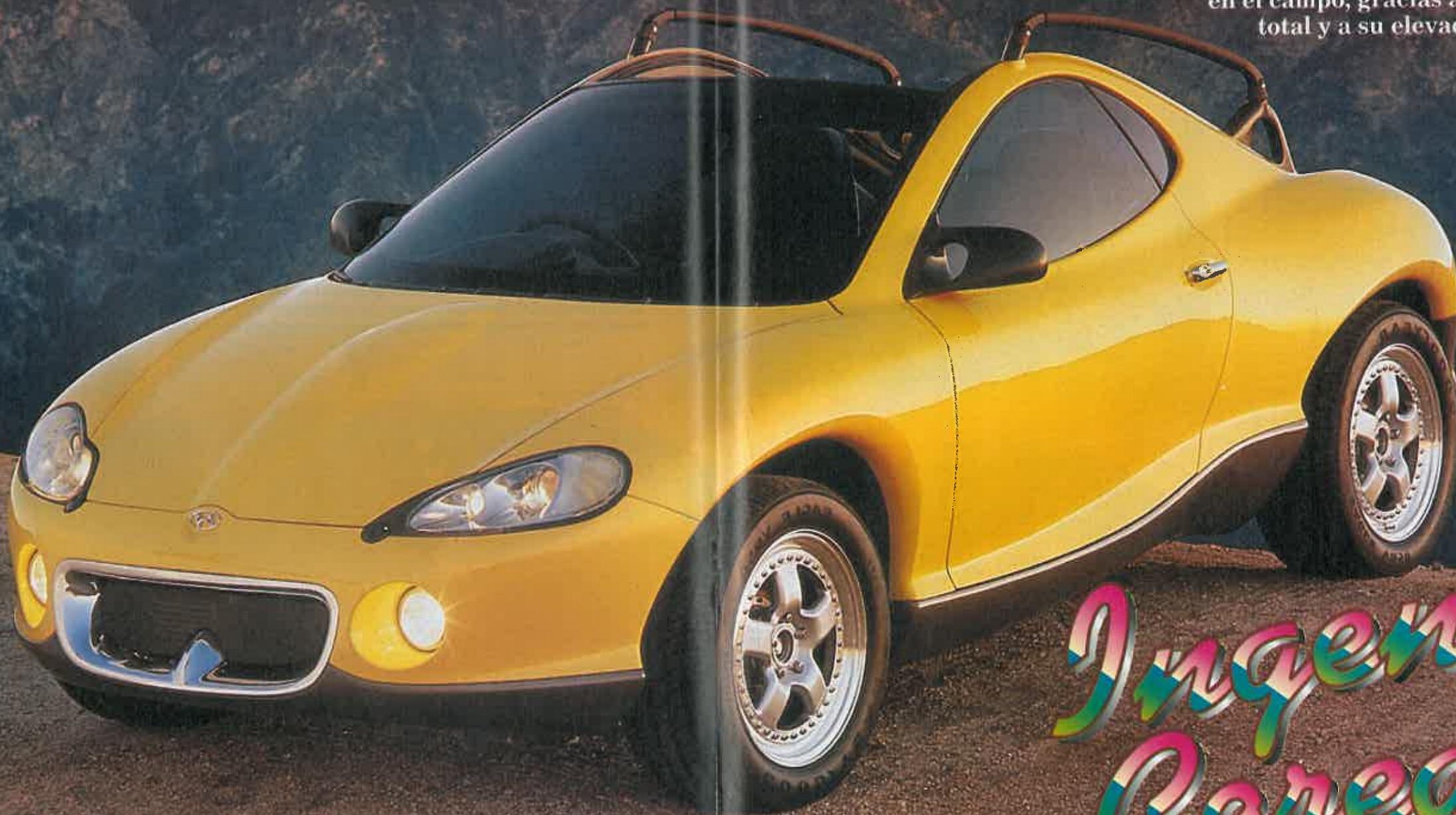




Con un potente motor de 240 caballos, la configuración del Hyundai está a caballo entre un deportivo y un todoterreno.

HYUNDAI HCD III GILA

Una de las novedades del pasado Salón de Detroit ha sido este *concept car* de la marca coreana. Diseñado en California, se caracteriza por sus aptitudes tanto en la mejor carretera como en el campo, gracias a la tracción total y a su elevada potencia.



*Ingeniería
Coreana*

UNA marca con un volumen de coches que en Europa o América no aparece entre los diez primeros del *ranking* de ventas, como es el caso de Hyundai, no tiene el menor reparo a la hora de diseñar nuevos conceptos. Esta «casa» que ya empieza a ser conocida en España, ha dado rienda suelta a la imaginación en su centro de diseño de California, y lo mismo que otros fabricantes más importantes, ha presentado un *concept car* con la principal novedad que es una idea totalmente inédita. Expuesto en el Salón de Detroit, se trata de un híbrido a mitad de camino entre deportivo y todoterreno. Con una corta carrocería (poco más de 4,1 metros) pero muy ancha (casi 1,90), el HCD III dispone de un motor dos litros, con turbo-

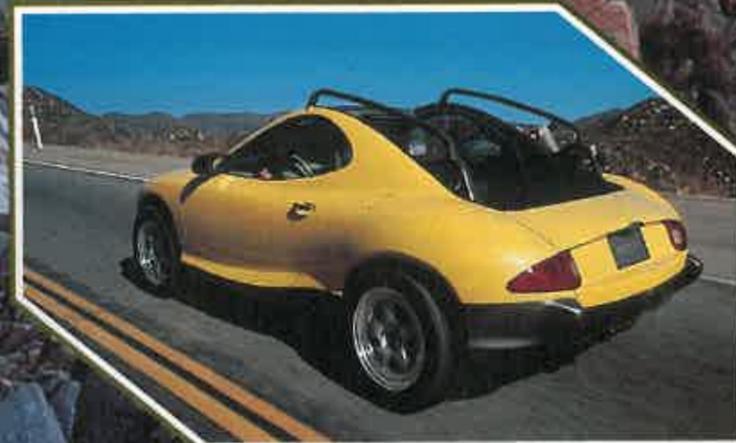
compresor, culata de 16 válvulas y desarrolla una potencia de 240 caballos. A falta de prestaciones oficiales, los datos de aceleración deben ser fulgurantes, porque a pesar del incremento de peso que supone la tracción a las cuatro ruedas y los enormes neumáticos de perfil muy bajo montados en llantas de 17 pulgadas, los elementos de carrocería y chasis son muy ligeros y hasta se emplea fibra de carbono en los asientos para reducir kilos.

Cuando el Hyundai deja la carretera y se adentra en el campo basta apretar un botón y la carrocería sube unos cuantos centímetros. Con cuatro ruedas motrices y diferencial central viscoso, que reparte la potencia hacia el eje delantero o trasero según las condiciones de adhe-

rencia, no tiene las aptitudes de un «auténtico» todoterreno pero sí debe ser ideal para la playa y pistas rápidas. Además de la agilidad de un *buggy*, tiene mayor capacidad y mejor tracción.

En el interior destaca la tapicería en color safari y un sistema de navegación futurista permite al conductor elegir el mejor camino a su destino con sólo apretar un botón. El coche tiene una configuración 2 + 2, con la ventaja de que los asientos traseros se pueden plegar y gracias a las tres posiciones del techo es posible transportar una bicicleta o una tabla de *surf*. Sobra decir que la comercialización de este coche no va a ser inmediata.

JAVIER GUTIERREZ
FOTOS: GIANCARLO PERINI



Volkswagen Hannover obtiene la ISO 9002

TRAS una semana de inspecciones culminadas con un informe positivo, el TÜV alemán acaba de entregar a la fábrica de Volkswagen en Hannover el certificado de calidad internacional según norma ISO 9002. El certificado tiene una vigencia de tres años, pero deberá ser revisado cada año. Durante las inspecciones realizadas, la Inspección Técnica se aseguró de que todas las áreas de producción y administración de la división de vehículos comerciales de Volkswagen en Hannover cumplieran la estrictas exigencias que la normativa internacional impone a los fabricantes.



grupo General Electric Capital, tiene un nuevo responsable. Se trata de Joaquín Fuentes Godoy, que pasa a encargarse de dicho departamento a nivel nacional, bajo la supervisión directa del director de Operaciones. Fuentes Godoy, de 27 años de edad, es licenciado en Ingeniería Técnica Industrial por el ICAI y anteriormente había trabajado en Nissan Motor Ibérica y El Corte Inglés.

Radiored comienza a operar en Andalucía

PERTENECIENTE al Grupo de Telefónica Móviles, la empresa Radiored ha empezado a ofrecer sus servicios de radiocomunicación móvil en grupo cerrado en Andalucía, a través de Radiored Andalucía. El servicio público de radiocomunicaciones en grupo cerrado, basado en la tecnología «trunking», representa

Nuevo cargo en Avis Fleet Services

EL Departamento de Atención al Cliente y al Conductor de Avis Fleet Services, empresa perteneciente al



Trans Club de Cepsa

A finales del pasado mes de enero, en una gran fiesta celebrada en el circuito del Jarama, el Trans Club de Cepsa hizo entrega a sus socios de los premios que concede por la fidelidad demostrada por los miembros del Trans Club hacia las Estaciones de Servicio de la Red de Cepsa. Los premios correspondían a la «ruta» del último cuatrimestre del año 1994, en la que se sortearon dos Twingo, 1.000 medidores digitales de presión y 10.000 llaveros de piel. El gran premio consistía en una cabeza tractora Mercedes Benz.

una novedad en España, y está llamado a ser la solución para las comunicaciones vía radio en empresas con flotas de vehículos y personal móvil.

Icar®: secado rápido de productos de pintura

LA empresa francesa ITECH System, especializada en el secado por infrarrojos, ha diseñado y comercializado la gama Icar® de aparatos destinados a los carroceros, a los sectores de la chapistería y pintura y fabricación de la industria del automóvil. La serie Icar®, de tecnología punta, dispone de una cerámica que, al superar los 1.000 grados en fase de calor, ofrece unas propiedades hasta ahora nunca igualadas. El principio de un secado rápido reside en un nuevo emisor cerámico cuyas características se adaptan perfectamente a los productos de pintura y, más concretamente, a los productos hidrosolubles



Nuevos productos STP

LA marca de productos para el automóvil STP ha lanzado al mercado tres nuevos productos de gran utilidad para los conductores. Se trata del limpia inyectores diesel de gran tonelaje, destinado a los inyectores obstruidos y añade lubricidad al combustible; el tratamiento de gran tonelaje, que baja el índice de congelación del gasoil y dispersa los residuos del agua y, finalmente, el desengrasante de motores, que penetra y elimina los depósitos del motor.



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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
145 1.4i	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	Serie	150.000	Serie
145 1.4i Luxe	1.935.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
145 1.6i	1.999.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
145 1.7i 16V	2.563.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
145 2.0 TDS Luxe	2.447.000	1.929	90	178	12,0	8,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
155 1.7 Twin Spark	2.435.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.839.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 1.8 TS Formula	2.987.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
155 2.0 Twin Spark	3.157.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	4.167.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
156 2.0 Q4	4.924.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
156 2.0 TD	2.847.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
156 2.5 TD	3.497.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark Super	4.197.000	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 Super	5.938.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Super Aut	6.173.000	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	7.458.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Super	4.716.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000

ARO															
Aro 10 Techo Luna	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	1.575.135	1.670	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000		110.000			125.000	
243 D	1.707.057	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								

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

AUDI															
A4 1.8	3.250.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	245.000	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	148.000	Serie
A4 1.8 Turbo	3.780.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	148.000	Serie
A4 1.8 Turbo Quattro	4.224.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6	4.165.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6 Quattro	4.593.000	2.598	150	218	9,1	10,5	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6	4.990.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6 Quattro	5.424.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 1.9 TDI	3.350.000	1.896	90	183	13,3	6,3	447,9	245.000	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	148.000	Serie
80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	274.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.8 V6	6.184.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.3	4.390.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 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	11,8	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 S-6 2.2 Quattro	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 S-6 4.2 V8 Quattro	9.793.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A8 2.5 TDI	4.845.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	162.000	Serie
A8 2.6 V6 Avant	5.366.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 2.6 V6 Quattro Avant	5.907.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A8 2.5 TDI Avant	5.392.000	2.461	115	190	11,4	6,7	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A8 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 4.2 Quattro Tiptronic	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción (1): Paquete opcional que incluye las llantas de aleación, apoya brazos central delantero,

PRECIOS NUEVOS



HONDA

Ya se pueden adquirir en los concesionarios de la marca japonesa los nuevos Honda Civic con carrocería de cinco puertas.

Los Civic 5 puertas son los segundos modelos fabricados por Honda en Europa, concretamente en Inglaterra, por lo cual estarán exentos de cupo limitado.

Los Honda Civic 5p vienen a sustituir a los conocidos Concerto e incorporan una gama de motores con tecnología de 16 válvulas y el sistema VTEC de distribución variable que proporciona espectaculares incrementos de potencia sin necesidad de incrementar la cilindrada.

Sin embargo, la principal novedad reside en el nuevo motor VTEC-E, la variante más económica que, con una cilindrada de 1.5 litros y 90 caballos de potencia permite mantener un consumo medio situado en torno a los 6,3 litros.

Dirección asistida, elevelunas y retrovisores con mando automático, cierre centralizado y reglaje eléctrico de los faros son algunos de los elementos que configuran su equipo de serie. La versión más equipada dispone también de ABS, doble airbag y llantas de aleación.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 250 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D	6.175.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic.	8.586.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320 Largo	12.990.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	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	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Coupé	15.475.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	Serie	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	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 320	13.520.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	184.320	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	2.986	128	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 SW Corto	6.880.128	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 230 SW Largo	6.695.136	2.986	128	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 230 Cabrio	6.077.184	2.986	128	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D SW Corto	6.562.824	2.986	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 350 DT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.986	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
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	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.986	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	3.449	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrecupo de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» 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 antirroz en el mismo color de la carrocería, pilotes traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortésia en el respaldo de los asientos delanteros y elevelunas 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 R 15, pa ra golpes y listones antirroz del mismo color de la carrocería, faros y pilotes similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo. Todos los modelos de Mercedes están disponibles también con caja de cambios automática.

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	4.299.420	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.734.220	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Galant 2.000 GLSi 16V Sp	3.044.220	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V Sp	3.784.220	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
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	8.228.420	2.972	285	250	9,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 2.000 GLXi	3.600.000	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 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
Montero 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
4/4-1800 IE Cat 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0		88.500						
4/4-1800 IE Cat 4A	5.298.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0		88.500						
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0		88.500						
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0		88.500						
Plus-6 3.9 EPI	7.638.056	3.947	191	210	5,6	11,									

MODELO	93	92	91	90	89	
R-19 RL/Dne 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/Dne 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 RTH 1.8i 4/5p	1610	—	—	—	—	
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—	
R-19 RL/Dne 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—	
R-19 RL/Rev. 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—	
R-19 RT 1.8 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 1.8 V	2120	—	—	—	—	
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—	
R-21 TS	1200	1020	920	820	709	
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780	
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990	
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840	
R-21 TXi	1840	1570	1410	1260	—	
R-21 GTi	1720	1460	1320	—	—	
R-21 2.1 Turbo	2480	2110	1920	1720	1380	
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820	
R-21 Turbo D	1590	1350	1220	1080	930	
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000	
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840	
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030	
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960	
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880	
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060	
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110	
R-25 GTX	—	—	—	1100	980	
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100	
R-25 TXi	—	1980	1670	1510	1340	
R-25 Vi	—	2310	1970	1770	1580	
R-25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900	
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970	
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320	
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220	
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240	
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410	
Espace TXE Quatre	—	2300	2030	1820	1640	
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150	
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320	
Espace RV 2.2 i	—	2100	1800	1620	—	
Espace RT 2.2 i	—	2550	2190	1970	—	
Espace RT Cuadra 2.2 i	—	2750	2330	2110	—	
Espace RXE V6 i	—	3130	2660	2410	—	
Espace RV 2.1 DT	—	2250	1900	1730	—	
Espace RT 2.1 DT	—	2630	2230	2020	—	
Alpine V6 Turbo	—	5030	4210	3750	3390	2930

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	790	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	980	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sport	—	—	—	500	450
216 SE/EFI	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	680	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GSi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTi	1400	1180	1080	—	—
420 GTi	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1360	1220	1060	890
820 Si Nuevo	2330	1960	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 EFI	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	560	500	440
Montego GSi 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTI 2.0	—	740	650	590	540
Montego State 2.0 GTI	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LXI 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900	—	—	1300	1060	950
900 16V	1850	1680	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000 1.6V/2.0/2.3	2400	2100	1860	1530	1360
9000 CD 1.6V/2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V/2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3600	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 1.6V/2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2860	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disco Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SX 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	480	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	580	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	480	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Gti y Tour. 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	680	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1460	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

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

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 1.6V	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	—	—	—	—

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 1.6V	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	2890	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Celica 2.0 GTi	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4X4	2750	—	—	—	—
Carina XL 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GLI 2.0	1800	—	—	—	—

VOLVO

MODELO	93	92	91	90	89		
244 GL	—	—	1310	1130	960		
244 GT	—	—	1490	1350	1220	990	
244 GLD	—	—	—	—	1060	800	
245 GL	—	—	—	—	1220	1100	840
245 GLD	—	—	—	—	1270	1130	860
Polar	—</						

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

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

KARTS nuevos y usados. Recambios. Reparaciones. Tel. (93) 580 96 48.

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

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

¡COMPRAMOS! Polo, Corsa, Fiesta, Fiat Punto. Nuevos y coches de alquiler, máximo dos años. Tel: (93) 410 73 13. Fax: 410 72 31

CITROËN XM 2.0. Full equipo. Precio: 1.800.000 ptas. Facilidades de pago. Teléfono: (91) 605 49 68.

SINIESTRO M-3. Motor buen estado. Precio: 500.000 ptas. También cambio por coche o moto. Tel: (91) 605 49 68.

GOLF GTI Cabriolet. Momo-Recaro-Alpine, tapicería exclusiva piel Benetton. Precio: 1.450.000 ptas. Facili-

dades de pago. Tel: (91) 605 49 68.

¡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. Consúltenos. Multa. Tel: (968) 64 11 59. Fax: (968) 64 11 78.

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

MERCEDES 300 TD familiar, gasolina y diesel, varios modelos. Desde 700.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

FURGONETA Camping Citroën C-25 diesel, 9 plazas, muy cuidada. Cambio por coche o moto. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300E. Año 90, perfecto, extras, garantizado, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN 1300 Escarabajo Cabriolet. Año 66, todo original, impecable. Admitimos coche o moto a cambio. Tel: 726 17 17.

CITROËN AX varios modelos, 3 y 5 p, gasolina y diesel, procedentes

de cambio, garantía escrita, excelente, precios increíbles. Azcona, 62. Tel: 725 86 21/22.

FORD Escort Cabrio 16V. A estrenar, blanco, A/A, capota eléc. Precio sensacional. Garantía oficial. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Kadett 1.8i GT. 3 puertas, 40.000 Km originales, seminuevo, negro, techo corredizo, etc. Garantía 12 meses. Muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Calibra 2.0. Blanco, supercuidado, M-LS. Garantizado. Admitimos cambio coche o moto. Tel: 725 86 21/22.

TRIUMPH Spitfire MKIII. Año 62, rojo, restaurado. Muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

INNOCENTI De Tomaso. Tel: 725 86 21/22.

LADA Niva 4X4. 12 meses, sólo 6.000 Km, dirección desmultiplicada, baca, defensas, nuevo. Precio interesante. Financiación sin entrada. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Fiesta XR2 Iny. Negro. Garantizado. Tel: 725 86 21/22.

MINI 1000 L. Año 71, único propietario, impecable, perfectamente conservado (no restaurado). Tel: 725 86 21/22.

PORSCHE 944 Turbo 220 CV, piel, A/A, etc. Buen precio. Cambio. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Kadett 1.600. 5 puertas, único dueño, impecable. Garantizado. Precio: 625.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN BX 19 TGS Prestige. M-NB. Año 92, todos los extras, nueve-

cito, pocos Km. Garantía total. Precio: 890.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

FORD Escort XR3i. Rojo, impecable. Garantizado, buen precio. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

ALFA GTV 2.5 V6. Excelente, único propietario, 90.000 Km originales, A/A, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

CHEVROLET Corvette LTI Targa 305 CV. Impecable, todos extras, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 350 SL. Orig. español, año 73, 2 capotas, impecable, extras, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

SUZUKI SJ 413. Descapotable, techo fibra, extras, rojo, precio interesante, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri, 17
Madrid 28023

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 X 40 mm cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 558 97 59. Junto con el cupón envíe el importe mediante talon bancario a nombre de Cambio y Viajes S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



HONDA CBR 600
M-NH 18.000 KMS
PERFECTO ESTADO
690.000 PTAS
ALFONSO
558 96 53
NOCHES 319 57 34

BMW 325. 4p, año 93, gris met., cuero, airbag, techo eléctrico, tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular, 3.000 Km. Tel: 562 06 02.

PORSCHE Carrera Cabrio. Color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: 562 06 02.

MERCEDES E 280. Año 93, sport line, cambio aut. 5 velocidades, tapicería cuero, techo eléctrico, airbag, ASR. Precio: 4.400.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92, azul náutico met., cuero gris, doble airbag, techo eléctrico, asientos delanteros eléctricos con memoria, 27.000 Km, a matricular. Tel: 562 06 02.

ROBRIAUTO MERCEDES BENZ

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

MERCEDES 500 SL. Año 92, doble airbag, ASR, ADS, computadora de rutas, compact-disc, asientos eléctricos memoria, climatizador, gris met., cuero negro, 20.000 Km. 9.900.000 ptas. Teléfono: 562 06 02.

NISSAN Terrano I. Año 91, gris met., techo solar, radio, 44.000 Km. Precio: 2.200.000 ptas. Tel: 562 06 02.

PONTIAC Firebird. Rojo, año 93, F/E. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93. F/E, perfecto estado, a matricular. Precio: 3.900.000 ptas. Tel: 562 06 02.

DODGE Sthael 3000 GT. Año 92, full equipo, 19.000 millas, a matricular. Precio interesante. Tel: 562 06 02.

AUDI 100 S4, 4.2 V8 32 V. Modelo del 94, tracción total, pintura metalizada asientos deportivos, tapicería cuero, climatizador automático, equipo sonido, llantas aleación, airbag, pocos Km, a matricular. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 600 SEL. Año 93, plata metalizado, cuero negro, a matricular, full equipo. Tel: 562 06 02.

BMW 730 I automático. Año 94, nuevo modelo 8 cilindros, sólo estrenado, pintura metalizada, techo eléctrico, tapicería cuero, equipo sonido, 5.000 Km, a matricular. Tel: 562 06 02.

BMW M3. Año 88, negro metálico, cuero negro, techo eléctrico, llantas especiales, aire acondicionado, computadora. Precio: 1.750.000 ptas. Tel: 562 06 02.

GRAND Cherokee V8 Limited. Año 93, verde metalizado, 17.000 Km, perfecto estado, a matricular. Precio: 4.500.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MAZDA MX3. Año 93, aire acondicionado, dirección asistida, elevallunas eléctricos, cierre centralizado. Tel: 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, techo eléctrico, aire acondicionado, tapicería de cuero exclusiva, radiocasete,

alarma. Teléfono: 562 06 02.

BMW 325. 4p, año 93, gris met., cuero, airbag, techo eléctrico, tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular, 3.000 Km. Tel: 562 06 02.

PORSCHE Carrera Cabrio. Color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: 562 06 02.

MERCEDES E 280. Año 93, sport line, cambio aut. 5 velocidades,

tapicería cuero, techo eléctrico, airbag, ASR. Precio: 4.400.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92, azul náutico met., cuero gris, doble airbag, techo eléctrico, asientos delanteros eléctricos con memoria, 27.000 Km, a matricular. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SL. Año 92, doble airbag, ASR, ADS, computadora de rutas, compact-disc, asientos eléctricos memoria, climatizador, gris met., cuero negro, 20.000 Km. 9.900.000 ptas. Teléfono: 562 06 02.

MERCEDES 280 SL Pagoda. Última serie, 5 velocidades, matriculado en España de origen, M-V, azul marino, interior piel y moqueta,

estado impecable, todo original. Información: (956) 66 42 00.

MERCEDES 380 SLC. Última serie, año 82, azul marino, interior piel, moqueta y madera, automático, totalmente equipado de origen, estado impecable. Información: (956) 66 42 00.

estado impecable, todo original. Información: (956) 66 42 00.

MERCEDES 380 SLC. Última serie, año 82, azul marino, interior piel, moqueta y madera, automático, totalmente equipado de origen, estado impecable. Información: (956) 66 42 00.

JAGUAR Sovereign HE, V12 5.3. Año 83, color verde inglés, interior beige, madera y piel, automático, todo original, totalmente equipado. Información en el teléfono: (956) 66 42 00.

COCHES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE IMPORTACION SE VENDEN HASTA UN 25% DTO.
Todas las marcas y modelos
MERCEDES, AUDI, BMW, VOLKSWAGEN, ETC. ...
NIPPON CAR. - ☎ (94) 676.06.58
Landaluze, 15 - 48600-SOPELANA (Vizcaya)

tapicería cuero, techo eléctrico, airbag, ASR. Precio: 4.400.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92, azul náutico met., cuero gris, doble airbag, techo eléctrico, asientos delanteros eléctricos con memoria, 27.000 Km, a matricular. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SL. Año 92, doble airbag, ASR, ADS, computadora de rutas, compact-disc, asientos eléctricos memoria, climatizador, gris met., cuero negro, 20.000 Km. 9.900.000 ptas. Teléfono: 562 06 02.

MERCEDES 280 SL Pagoda. Última serie, 5 velocidades, matriculado en España de origen, M-V, azul marino, interior piel y moqueta,

estado impecable, todo original. Información: (956) 66 42 00.

COMPRAR Y VENDER



VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO
¿USTED QUIERE LO MEJOR?

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

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

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

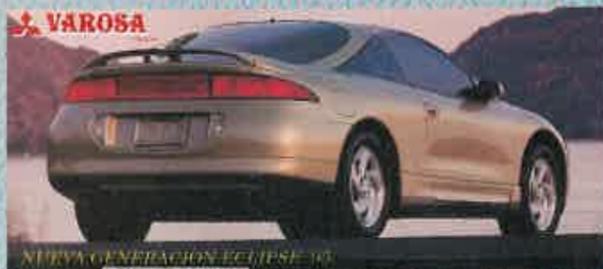
VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- Mitsubishi Eclipse GS 16V 150 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GSX 4X4 195 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GS Turbo 210 CV. Año 95.
- Mitsubishi Eclipse GSX Turbo 4X4 210 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.

Gran Novedad: Lada Niva Diesel y Gasolina



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

- | | | |
|---|--|--|
| AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS. | OPEL VECTRA 2.0 GT. AÑO 91. 1.250.000 PTAS. | OPEL OMEGA 2.0 I. CD. AÑO 88. 890.000 PTAS. |
| AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS. | RENAULT 21 GTD. AÑO 87. 650.000 PTAS. | PEUGEOT 205 GT. AÑO 86. 375.000 PTAS. |
| BMW 320I. 4 P. A/A. C/C. E/E. AÑO 89. 1.290.000 PTAS. | RENAULT 21 TXE. ABS. A/A. AÑO 89. 1.150.000 PTAS. | PEUGEOT 205 GTI. AÑO 92. 1.150.000 PTAS. |
| BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS. | RENAULT 21 GTS. A/A. AÑO 90. 5P. 950.000 PTAS. | RENAULT SUPER 5 GTL. AÑO 89. 460.000 PTAS. |
| FIAT UNO TURBO DIESEL. AÑO 92. 875.000 PTAS. | VOLVO 340 PLUS. AÑO 91. 980.000 PTAS. | RENAULT CHAMADE TXE. D/A. A/A. AÑO 81. 250.000 PTAS. |
| LANCIA DEDRA INTEGRALE. F/E. AÑO 92. 2.100.000 PTAS. | ALFA ROMEO 75 2.0. AÑO 87. 590.000 PTAS. | RENAULT 18 FM. AÑO 81. 250.000 PTAS. |
| MERCEDES 260 E. AUT. A/A. MD 91. 2.950.000 PTAS. | BMW 320 I. AÑO 87. 890.000 PTAS. | ROVER 2.600 S. AÑO 84. 425.000 PTAS. |
| MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS. | BMW 325. AÑO 87. 790.000 PTAS. | SEAT IBIZA 1.9D. A/A. 6 MESES. 1.400.000 PTAS. |
| MERCEDES 300 SE. AÑO 90. 3.690.000 PTAS. | CITROËN BX 19 TRS. A/A. AÑO 87. 690.000 PTAS. | SEAT IBIZA 1.9 CLX. DIESEL. 8 MESES. 1.375.000 PTAS. |
| MERCEDES 300 E. AÑO 91. 3.650.000 PTAS. | FIAT PUNTO TB D. 3P. 8 MESES. 1.290.000 PTAS. | SEAT IBIZA 1.2 DISCO. AÑO 89. 450.000 PTAS. |
| NISSAN SERENA LX 2.3D. 5P. 8 MESES. 1.950.000 PTAS. | FORD ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS. | VW GOLF GTI. AÑO 89. 890.000 PTAS. |
| NISSAN TERRANO SLX D. 3P. 8 MESES. 2.690.000 PTAS. | MERCEDES 300 E. AUT. A/A. 90. TECHO. 3.690.000 PTAS. | VOLVO 440 TURBO. FULL. AÑO 90. 1.470.000 PTAS. |
| OPEL KADETT 1.8I. A/A. 4P. AÑO 88. 690.000 PTAS. | OPEL CORSA 1.3. AÑO 89. 450.000 PTAS. | VOLVO 340 PLUS. AÑO 91. 950.000 PTAS. |

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

- | | | | | |
|---|--|---|---|---|
| GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | ptas. Tel: (91) 541 00 36. | 3 meses. Tel: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Volvo 340 Plus. Año 91. Precio: 950.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36. | rantía 6 meses Teléfono: (91) 541 00 36. |
| GARCIA PROL Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Mercedes 260E Aut. A/A, año 91. Garantía 1 año. Precio: 2.950.000 ptas. Tel: 541 00 36. | GARCIA PROL Opel Astra GSI. Año 91. Precio: 1.250.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: 541 00 36. | GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. Precio: 3.400.000 pesetas. Tel: (91) 541 00 36. |
| GARCIA PROL BMW 320 I. 4p, A/A, C/C, D/A, E/E, año 89. Precio: 1.290.000 pesetas. Garantía 6 meses Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Mercedes 300E. A/A, LL, Aut, año 91. Precio: 3.650.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Opel Omega 2.0I CD. Año 88. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Fiat Uno Turbo diesel. Año 92. Precio: 875.000 pesetas. Garantía seis meses. Teléfono: (91) 541 00 36. |
| GARCIA PROL BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. Precio: 3.400.000 pesetas. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Mercedes 260 E. Año 88. Garantía 6 meses. Precio: 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Renault Supercinco GTL. Año 89. Precio: 460.000 ptas. Garantía 3 meses. Tel: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Renault Chamade TXE. A/A, D/A, año 89. Precio: 790.000 ptas. Garantía 3 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia. Aire acondicionado, M-KV. D/A, elevallas eléctrico, año 89. Precio: 1.290.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. |
| GARCIA PROL Fiat Uno Turbo diesel. Año 92. Precio: 875.000 pesetas. Garantía seis meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Mercedes 300 E. Año 91. Precio: 3.650.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Renault Chamade TXE. A/A, D/A, año 89. Precio: 790.000 ptas. Garantía 3 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Renault 21 GTD. Año 90. Precio: 1.100.000 ptas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Seat Ibiza 1.5. Año 91. Precio: 550.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36. |
| GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia. Aire acondicionado. M-KV. Precio: 890.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Nissan Vanette mixta. Año 90. Precio: 975.000 ptas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Volkswagen Golf GTI. Año 89. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36. | GARCIA PROL Opel Corsa 1.3. Año 89. 450.000 ptas. Garantía | |
| GARCIA PROL Lancia Dedra Integrale. F/E, año 92. Garantía un año. Precio: 2.100.000 | | | | |

MARGENADO 50
Importación de Automóviles
NUEVOS Y USADOS
(TODAS LAS MARCHAS)
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	
ALFA ROMEO	164 TURBO	92	55.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	RENAULT	CLIO 1.7	92	24.000	
AUDI	90	89	42.000	FIAT	UNO 70 SXI	91	24.000	RENAULT	ESPACE QUADRA	90	52.000	
AUDI	90 2.3 E	92	42.000	FORD	ESCORT XR3I	92	38.000	RENAULT	R-21 TURBO	89	32.000	
AUDI	100 2.2i	90	46.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	RENAULT	TWINGO	94	22.000	
AUDI	100 TDI	92	81.000	FORD	SIERRA 2.0i	93	37.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000	
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	ROVER	820 SI	88	28.000	
AUDI	COUPE QUATTRO S2	91	87.000	HONDA	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	318 IS	92	62.000	MASERATI	222i	90	52.000	TOYOTA	CELICA 2.0 GTI 16V	91	57.000	
BMW	325i	86	26.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.0	91	65.000	VOLKSWAGEN	CORRADO 16V	89	43.000	
BMW	325i	87	62.000	MERCEDES-BENZ	230E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL 1.6	91	33.000	
BMW	325 TX	87	37.000	MERCEDES-BENZ	300 D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	GOLF 1.8	90	28.000	
BMW	325 I COUPE	94	100.000	MERCEDES-BENZ	300E 24V	90	98.000	VOLKSWAGEN	GOLF GTI	91	38.000	
BMW	520 I 24V	91	71.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	VOLVO	360	86	15.000	
BMW	525 I 24V	91	75.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000	
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000	JEEP	WRANGLER 2.5 T.DURO	92	49.000	
BMW	735i	85	25.000	MERCEDES-BENZ	500 SE	94	297.000	NISSAN	FRONTERA 2.4i	92	57.000	
BMW	850 GSI	93	190.000	NISSAN	PRIMERA 2.0 SILX	91	34.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000	
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	NISSAN	SERENA SXI 2.0	1 MES	65.000	SLUZUKI	VITARA T. MET.	92	32.000	
CITROËN	XANTIA 2.0 V5X	94	72.000	NISSAN	CALIBRA 2.0 16V	91	49.000	TOYOTA	LAND CRUISER TD	92	120.000	
CITROËN	ZX 1.6i	92	32.000	PEUGEOT	405 MI 16V 4X4	92	42.000					

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Audi 100 2.2 E. Año 90, ABS, A/A. Mes: 46.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi 90 2.3 E. Año 92, granate metalizado, 38.000 Km. Mes: 58.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 525i 24V. Año 91, gris metalizado, F/E. Mes: 75.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 325i. Año 87, A/A, asientos Recaro, sus-

pensión, muy equipado. Mes: 37.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 320 Coupé. Año 92, 30.000 Kilómetros. Mes: 78.000 ptas. Teléfono: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6 I Avantage. Año 93. Mes: 32.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Fiat Temptra 1.8 SX. Año 92, gris metalizado. Mes: 32.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Ford Escort XR3i. Año 89, rojo, A/A. Mes: 26.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Honda CRX 1.6 I. Año 94, 5.000 Km. Mes: 75.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Jeep Wrangler 2.5. Año 92, rojo, 20.000 Km. Mes: 47.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes 300 CE 24V. 37.000 Km, full equipo, antracita. Mes: 137.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Mercedes 300 E 24V. Año 90, Sport Line, color antracita, 44.000 Km. Mes: 99.000 pesetas. Teléfono: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Suzuki Vitara. Techo metálico, año 92, 30.000 Km. Mes: 32.000 pesetas. Teléfono: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Seat Ibiza SXI. Año 90, rojo, A/A. Mes: 20.000 pesetas. Teléfono: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Opel Calibra 2.0 I 16V. Año 92, color antracita. Mes: 49.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Peugeot 405 MI 16V 4X4. Año 92, gris metalizado, 40.000 Km. Mes: 42.000 ptas. Teléfono: (91) 549 57 88.

FERNANDEZ BMW 524 TD. Año 89, extras. Precio: 2.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 1.9 D. Año 91. Precio: 1.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën C-150 D. Año 91. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Vitara. Año 92, extras. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ VW Golf GTI. Año 91. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Lada Niva Vaz. Año 93. Precio: 725.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Nissan Terrano II SLX. De sorteo, extras. Precio: 3.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Safrane RN V6. Año 93, extras. Precio: 3.800.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 16V. Año 92, varios. Precio: 1.250.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Lancia Thema IE 16V. Año 89, extras. 1.400.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Nissan Patrol 4c. Largo, año 88. Precio: 1.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Escort Cabrio. Año 89, extras. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 19 GTS. Año 89. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën AX GT. Año 89, extras. Precio: 700.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.



COVA 81

**HOLLIDAY CAR**
VEHICULOS KM "0"

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS - VEHICULOS DE IMAGEN Y DIRECCIÓN
PRECIOS MUY COMPETITIVOS (HASTA UN 20% Dto.)

CREDIT-HOLLIDAY

FINANCIACION A SU MEDIDA EN 1 HORA
8 AÑOS PARA PAGAR CON SOLO SU GARANTIA PERSONAL

GRAN STOCK V.O. PROCEDENTE DE CAMBIO GARANTIA HASTA 12 MESES
TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 - 554 34 21 - 554 37 05 FAX: (91) 554 65 05

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 Iny. D/A, elevalunas, cierre. M-JZ. Precio total: 750.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Alfa Romeo 33 1.3. Elevalunas, cierre, 5V, 5 p, M-NW. Precio total: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN BMW 325i. A/A, D/A, elevalunas, cierre, cuero, llantas, diciembre año 89. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX 1.4 TDR, diesel, 5v. Año 91. Precio total: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX Volcane 19 Iny. ABS, A/A, D/A, elevalunas, cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX 16 Iny Aura. A/A, elevalunas, cierre, M-NZ. Mes: 24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Fiat Uno 70 SXI Iny. Elevalunas, cierre, alarma, M-MS. Pre-

cio: 925.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort 1.6 Iny Ghia. A/A, elevalunas, cierre, M-IJ. Precio total: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 91. Precio total: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 D Ghia. Diesel, elevalunas, cierre, M-IG. Precio total: 550.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 Ghia. A/A, elevalunas, cierre. M-JX. Precio total: 650.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Sierra 2.0 Iny. S. D/A, elevalunas, cierre, año 90. Mes: 22.050 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Mercedes 220E 16V Iny. Airbag, ABS, climatizado, D/A, nacional, M-OY. Precio total: 4.400.000 ptas. Teléfonos: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Nissan Sunny 1.6 Iny. SGX. Aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas, cierre, M-LD. Mes: 17.850 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Corsa 1.4 Gl. 4p, 5V, elevalunas, cierre, año 91. Precio total: 675.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

MARCENADO 50 Mitsubishi Pajero. Año 91, diesel corto. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300D. Año 92, full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300D. Año 88, full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 TD. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 TD. Año 91, F/E. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 250D familiar. Año 88, full equipo. Teléfono: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Año 90. Full equipo, varios. Teléfono: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E 24V. Año 90. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 260 E. Año 90. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 320 24V. Año 91. Full equipo. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 2.1. Año 92. Full

equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 750 II. Año 88. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 91. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 24V. Año 92. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 TDS. Año 92. Full equipo, varios. Tel: 416 66 34.

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN
VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE
GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE
Y FESTIVOS MAÑANA

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

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

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

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

Motor 16

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

**32 AÑOS
VENDIENDO LAS
MEJORES
OPORTUNIDADES**

ALFA ROMEO 155 2.0 AIA	85	1.680.000
AUDI 100 2.0 E AIA	83	2.560.000
AUDI 100 2.0 E AIA	92	2.850.000
AUDI CABRIO F/E	93	3.500.000
BMW 320i MOWERNO AIA	91	2.450.000
BMW 318i 4P AIA	92	2.550.000
BMW 320i COUPE AIA	93	3.175.000
BMW 325 4P F/E	91	2.950.000
BMW 520i AIA	92	2.850.000
CITROEN AX 1.1 TRE	91	850.000
CITROEN AX 1.4 TRS	91	890.000
CITROEN AX 1.4 DIESEL	93	1.075.000
CITROEN ZX AURA AIA	92	1.225.000
CITROEN ZX MANTAGE AIA	92	1.375.000
CITROEN ZX VOLCANE AIA	92	1.550.000
CITROEN ZX DIESEL AIA	94	1.650.000
FIAT UNO 450	91	590.000
FIAT UNO 70 0X	91	745.000
FIAT UNO DIESEL	92	825.000
FIAT TEMPO 2.0i 16V AIA	92	1.275.000
FIAT TEMPO TURBO DIESEL AIA	89	925.000
FIAT TEMPO 1.3 S	91	825.000
FORD FIESTA 1.1	89-90-91-92	D. 445.000
FORD FIESTA NEWPORT SP	94	1.050.000
FORD FIESTA 1.4	90	895.000
FORD FIESTA 1.3 4P	92	875.000
FORD FIESTA 1.4 SPORT	93	950.000
FORD FIESTA 1.6 5A AIA	91	975.000
FORD ESCORT 1.6	88	875.000
FORD ESCORT AIA	91	1.125.000
FORD ESCORT GHIA AIA	92	1.375.000
FORD ESCORT NOMADE AIA	92	1.575.000
FORD ESCORT SPORT 16V	92	1.175.000
FORD ESCORT DIESEL AIA	94	1.845.000
FORD ESCORT XR3i	91	975.000

FORD SIERRA 2.0i AIA	88	890.000
FORD SIERRA 2.0i F/E	92	1.675.000
FORD SCORPIO 2.0 F/E	92	1.575.000
FORD SCORPIO 2.0 GL AIA	88	1.100.000
FORD MONDEO 1.6 16V AIA	94	2.100.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA AIA	93	2.450.000
FORD PROBE 2.5 24V F/E	94	3.100.000
LANCIA DEDRA 1.6 AIA	92	1.575.000
LANCIA DEDRA 2.0 AIA	91	1.475.000
LANCIA DELTA 2.0 GTI AIA	93	1.575.000
MAZDA MX3 V6 AIA	92	2.500.000

Canalcar

350 COCHES

**FACILIDADES
DIGANOS COMO
QUIERE PAGAR**

MERCEDES 190E 2.6 AIA	88	2.200.000
MERCEDES 190E 16V AIA	88	2.500.000

Canalcar

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

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

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

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

Canalcar

350 COCHES

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

PEL OMEGA 2.0i CO AIA	89	1.175.000
PEL OMEGA 2.0i CO AIA	94	2.650.000
PELUEOT 106 XT AIA	93	1.225.000
PELUEOT 106 XSI	93	1.225.000
PELUEOT 205	88	565.000
PELUEOT 205	92	790.000
PELUEOT 205 4P	87	390.000
PELUEOT 205 GTI AIA	90	1.175.000
PELUEOT 306	93	1.190.000
PELUEOT 306 LOOK	91	775.000
PELUEOT 306 GTI AIA	88	790.000
PELUEOT 405 AUT. AIA	91	1.475.000

RENAULT 19 GTS AIA	92	1.075.000
RENAULT 19 TXI CHAMADE AIA	91	1.275.000
RENAULT 21 GTS AIA	92	1.225.000
RENAULT 21 GTX SP AIA	92	1.475.000
RENAULT 21 TURBO DIESEL AIA	92	1.795.000
RENAULT 21 TXE AIA	89	975.000
RENAULT 21 NEWADA 7PL AIA	91	1.575.000
RENAULT CLIO	91	790.000
RENAULT CLIO 1.2	91	790.000
RENAULT CLIO 1.4 AIA	92	1.125.000
RENAULT CLIO 1.7 AIA	92	1.225.000
RENAULT CLIO DIESEL	93	1.275.000
RENAULT ESPACE 2.2 AIA	92	2.750.000
RENAULT TWINGO	93	890.000
ROVER 114 GTI 16V	92	1.175.000
ROVER 214 GSI AIA	92	1.275.000
SAAB 900 2.3 GSI F/E	94	3.450.000
SAAB 900 TURBO F/E	92	2.950.000
SEAT Ibiza 1.2	92	890.000
SEAT Ibiza	88	425.000
SEAT Ibiza 1.5 CLX	93	790.000
SEAT Ibiza 1.5 AIA	92	790.000
SEAT Toledo 3.8i AIA	92	1.445.000
SUZUKI SAMURAI LARGO	89	890.000
SUZUKI VITARA AIA	93	1.675.000
VOLKSWAGEN POLO COUPE	89	575.000
VOLKSWAGEN PASSAT	86	375.000
VOLKSWAGEN GOLF	88	790.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI AIA	91	1.425.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V	89	1.050.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI G-60	91	1.625.000

Canalcar

350 COCHES

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

SEAT MARBELLA	90	375.000
FORD MONDEO 1.8	94	2.275.000
PEUGEOT 309 AUT. AIA DIA	92	1.040.000
FORD SCORPIO 2.0i	92	1.575.000
ALFA ROMEO 155 2.0 AIA	93	1.880.000
AUDI 100 2.0 E AIA	93	2.550.000
AUDI 100 2.3 E AIA	92	2.650.000

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

Canalcar

350 COCHES

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

Canalcar

350 COCHES

**LEA Y COMPARE
CON LA
NUESTRA LAS
DEMÁS
GARANTIAS**

Canalcar

350 COCHES

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

FORD ESCORT CABRIO	93	1.750.000
FORD ORION 1.8 AIA	84	380.000
FORD ORION 1.8 AIA	92	1.275.000
FORD ORION 1.8 16V AIA	92	1.475.000
FORD ORION DIESEL AIA	92	1.275.000

MERCEDES 300E AIA	92	4.290.000
MERCEDES 300 TD AIA	92	4.450.000
MERCEDES 300 CE 24V F/E	91	4.450.000
NISSAN PATROL	89-90-91-92	D. 1.790.000
NISSAN SERENA 7 PL. DIESEL	93	1.950.000
NISSAN VANETTE COACHE 7 PL	91	1.950.000
OPEL ASTRA 1.4i 3P	93	1.190.000
OPEL ASTRA 1.4i 4P	93	1.275.000
OPEL ASTRA 1.4i SP AIA	94	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6i 4P	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6i GT	94	1.575.000
OPEL ASTRA GSI AIA	92	1.790.000
OPEL ASTRA GSI 16V AIA	93	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V	93	1.825.000
OPEL CALIBRA 2.0i AIA	92	2.100.000
OPEL CALIBRA 2.0i 16V	92	2.250.000
OPEL CORSA	92	690.000
OPEL CORSA 1.4iS	94	1.225.000
OPEL CORSA 1.4iS AIA	94	1.375.000
OPEL CORSA 1.4i SP AIA	94	1.425.000
OPEL KADETT 1.4	91	725.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.8i 4P	90	825.000
OPEL KADETT 1.8i 3P	91	975.000
OPEL KADETT CABRIO	93	1.875.000
OPEL VECTRA 2.0i GT AIA	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i GL AIA	92	1.675.000
OPEL VECTRA GT AIA	94	2.125.000

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 93, granate metalizado, full equipo. Garantizado. Precio: 2.950.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 318i. Año 93, gris grafito, completo de extras. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i Ghia. Año 94, verde metalizado, máximo equipamiento, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Scorpio Cosworth 24 V. Año 92, azul metalizado, automático, full equipo. Garantizado. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-180 Sport. Año 94,

gris grafito, completo de extras. Garantizado. Oportunidad única. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Toyota Celica 2.0 GTi. Año 91, negro, máximo equipamiento. Garantizado. Gran ocasión. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Porsche 944 S. Año 92, gris metalizado, aire acondicionado y demás extras. Garantizado. Precio: 2.950.000 pesetas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf Cabrio Quartet 1.8. Año 93, rojo, extras. Garantizado. Precio: 2.150.000 pesetas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Safrane 2.2 RNSi. Año 93, granate metalizado, ex-

tras. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Saab 9000 Turbo Airflow-3. Año 91, gris metalizado, full equipo. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00

YAMOVIL Renault Laguna 2.0i RXE. Año 94, gris metalizado, full equipo, pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-280 Elegance. Finales año 93, blanco, full equipo. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Rover 220 Coupe Turbo 200 CV. Finales año 93, blanco, full equipo. Precio: 2.950.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Nissan Terrano II SGX TD. Año 94, azul metalizado, completo de extras. Garantizado. Gran oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Honda Civic 1.6 ESi Coupe. Año 94, blanco, extras, seminuevo, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Clio 1.7 Baccara. Año 92, azul metalizado, aire acondicionado, cuero y demás extras, preciosos. Precio: 1.580.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 93, granate metalizado, full equipo. Garantizado. Precio: 2.950.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 318i. Año 93, gris grafito, completo de extras. Garantizado. Gran oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i Ghia. Año 94, verde metalizado, máximo equipamiento, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Scorpio Cosworth 24 V. Año 92, azul metalizado, automático, F/E. Garantizado. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-180 Sport. Año 94, gris grafito, completo de extras. Garantizado. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 318i. Año 93, gris grafito, completo extras. Garantizado. Tel: 565 20 00.

SPIKES-SPIDER

La solución ideal para cualquier problema

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



Standard



Quick

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.



Long Life

SPIKES-SPIDER Sport Long Life:
La especialista en escalado.
Para profesionales y
para los que viajan mucho.

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.
Cómoda 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:
Motor 16
Pérez Galdás, 40 08012 Barcelona
Tel (93) 237 83 24 Fax (93) 237 93 07

LAS 3 FUERTES

BMW R 850R / YAMAHA TDM 850

Dos mundos

AMBOS fabricantes se dirigen con estos modelos a un público que busca prácticamente lo mismo. No son motos enfocadas hacia lo deportivo y radical, sino motos que tratan de ofrecer un gran placer de conducción a base de unos propulsores suaves y elásticos, una postura razonable de conducción y una gran fiabilidad mecánica. Pero mientras Yamaha se decanta por un moderno propulsor bicilíndrico en línea con culatas de cinco válvulas por cilindro, BMW se mantiene fiel a su

eterno motor boxer, y ofrece la más moderna tecnología aplicada en este tipo de mecánica. Son dos conceptos radicalmente diferentes, y ambos cuentan con soluciones muy distintas respecto a otros modelos del mercado. Por un lado, Yamaha insiste con su sistema de culatas de cinco válvulas por cilindro, mientras que, por otro, BMW apuesta fuerte por la inyección electrónica como sistema de alimentación, en lugar de los más tradicionales carburadores. Mientras BMW declara

70 caballos a 7.000 revoluciones por minuto en su nuevo motor boxer, Yamaha llega hasta los 77 caballos a un régimen muy similar, 7.500 vueltas. También ofrecen unos valores de par motor muy parecidos, con una cierta ventaja para la BMW pero, una vez en marcha, el comportamiento de ambos es radicalmente distinto. Quizás el enfoque de la Yamaha sea algo más deportivo que la BMW y, por eso, su bicilíndrico en línea empuja muy bien desde abajo ofreciendo al mismo tiempo ♦♦♦

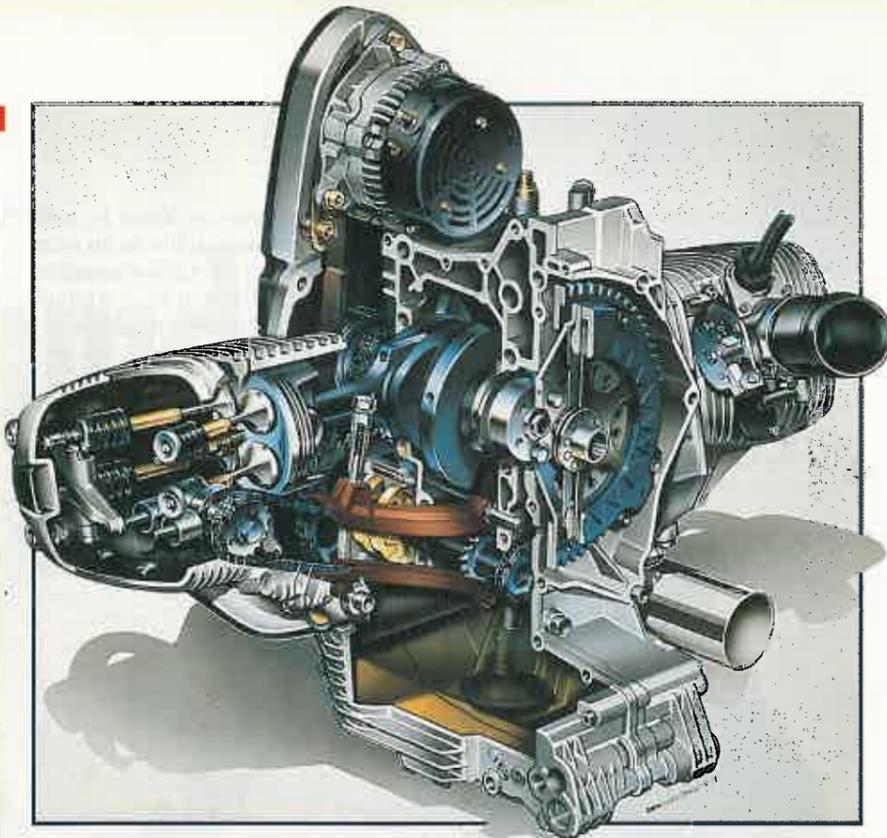


BMW y Yamaha representan el eterno motor boxer frente al clásico bicilíndrico en línea, dos estilos con un mismo propósito, el placer de la conducción.



FICHA TECNICA

MOTOR: Bicilíndrico boxer, 4 tiempos, refrigerado por aire/aceite. Diámetro por carrera: 87,7 x 70,5 mm. Cilindrada: 848 c.c. Relación de compresión: 10,3 a 1. Potencia: 70 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 77 NM a 5.500 rpm. **ALIMENTACION:** Inyección electrónica Motronic MA 2.2. **TRANSMISION:** Primaria por engranajes. Secundaria por cardán. Cambio de cinco velocidades. Embrague monodisco en seco. **BASTIDOR:** De tubo en celosía. Motor como elemento portante. **FRENOS:** Delanteros: Doble disco de 305 mm. de diámetro. Traseros: Simple disco de 276 mm. de diámetro. Sistema antibloqueo de frenos: Opcional. **SUSPENSION:** Delantera: Telelever con amortiguador central. Trasera: Paralever con amortiguador central. **NEUMATICOS:** Delantero: 120/70-17. Trasero: 160/60-18. **DIMENSIONES:** Peso: 235 kilos. Distancia entre ejes: 1.485 mm. Longitud: 2.197 mm. **PRESTACIONES:** Aceleración 1.000 m. salida parada: 26,7 sg. Velocidad máxima: 190 km/h.



El cuadro de mandos de la BMW cuenta con un mejor acabado, aunque en su contra está su escasa instrumentación de serie, ya que no dispone de los relojes laterales.



un gran rendimiento en la zona alta del cuentavueeltas, es decir, prácticamente hasta la zona roja. Por contra, las excelencias del motor boxer de cuatro válvulas por cilindro e inyección Motronic se dejan sentir mucho mejor en la zona baja del cuentarrevoluciones, ofreciendo una respuesta más lineal y progresiva y proporcionando una mayor suavidad que el bicilíndrico en línea de la TDM, más propenso a algunas brusquedades cuando en marchas largas giramos a fondo el puño del gas. Las prestaciones se decantan ligeramente a favor de la Yamaha en lo referente a aceleraciones y velocidad máxima, mientras que la BMW ofrece unos mejores valores de recuperación en marcha.

También el comportamiento difiere entre ambos modelos. La excesiva altura de la TDM y de su centro de gravedad hace que la R 850 R, con su sistema Telelever delantero, se muestre más efectiva, especialmente en curvas cerradas de baja velocidad, mientras que en carreteras amplias con curvas largas la cosa queda más igualada. Ambas disponen de anchos manillares, que permiten una extrema facilidad de manejo, tanto en carretera como en ciudad, y cuentan con cómodas suspensiones, algo más enfocadas ha-



La Yamaha TDM 850 ofrece un cuadro de instrumentos muy sencillo, pero tiene la ventaja de disponer de una pequeña cúpula que es muy útil al realizar largos viajes.



FICHA TECNICA

MOTOR: Bicilíndrico en línea, 4 tiempos, refrigerado por agua. Diámetro por carrera: 89,5 x 67,5 mm. Cilindrada: 849 c.c. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia: 77 CV a 7.500 rpm. Par máximo: 79,4 NM a 6.000 rpm. **ALIMENTACION:** 4 carburadores Mikuni de 38 mm. **TRANSMISION:** Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite. **BASTIDOR:** Doble viga tipo Deltabox realizado en acero. **FRENOS:** Delanteros: Doble disco de 298 mm. de diámetro. Traseros: Simple disco de 245 mm. de diámetro. Sistema antibloqueo de frenos: No disponible. **SUSPENSION:** Delantera: Horquilla telescópica. Trasera: Monoamortiguador central sistema Swing-Arm. **NEUMATICOS:** Delantero: 110/80-18. Trasero: 150/70-17. **DIMENSIONES:** Peso: 217 kilos. Distancia entre ejes: 1.475 mm. Longitud: 2.175 mm. **PRESTACIONES:** Aceleración 1.000 m. salida parada: 24,5 sg. Velocidad máxima: 216 km/h.

cia el confort en la BMW y de corte más deportivo en el modelo japonés. Los frenos mantienen en ambos casos una misma configuración, doble disco delantero y simple disco trasero, siendo de mayor diámetro los de la R850R, que además cuenta con la ventaja de poder disponer en opción de frenos con sistema antibloqueo ABS.

A la hora de viajar, ambas muestran muy buenas aptitudes. La TDM tiene a su favor el disponer de un pequeño carenado que protege lo suficiente del viento y, por su parte, la BMW, como todos los modelos de la firma bávara, dispone de una extensa lista de opciones que la convierten en una magnífica rutera, pudiendo montar entre otras cosas maletas, puños calientes e incluso una pequeña cúpula para evitar en gran medida el empuje del aire, que ni siquiera prescindiendo de ella se muestra demasiado incómoda, ya que la acertada postura de conducción y el propio cuadro de relojes te aísla en buena medida del molesto aire. En definitiva, dos modelos con una clientela similar, que podrán tener una duda lógica a la hora de decidirse por uno u otro modelo. ●

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSE ROBLEDO

PADDOCK

EL TROFEO CINQUECENTO REPITE

Fiat entregó los premios del Trofeo Cinquecento a Vidal y Piferrer como ganadores de la primera edición y presentó la segunda edición de su trofeo que no presenta cambios, salvo el incremento de los premios. Fiat estudia la posibilidad de ofrecer al ganador del siguiente trofeo un Cinquecento Kit Car -en el que Abarth está trabajando- para correr como oficial de Fiat Hispania el Campeonato de España.

LISTO EL YAMAHA TRES LITROS

El motor tres litros V10 de Yamaha que equiparán este año los Tyrrell de F-1 ya está listo. Partiendo del motor del pasado año, Yamaha ha desarrollado un nuevo propulsor según las normas FISA para 1995, que supera los 600 caballos de potencia.

EL MCLAREN GTR EN MONTMELO

La escudería West Competition estuvo en el Circuito de Cataluña probando el McLaren GTR, el coche derivado del Fórmula 1 que competirá en pruebas de resistencia en la clase GT1, y John Nielsen fue el encargado de conducirlo. El coche cuesta 15 millones de pesetas y ya son seis las escuderías que han encargado unidades a McLaren para correr el Campeonato de Gran Turismo.

Calendario definitivo para Fórmula 1



SERA el Gran Premio de Brasil, el 26 de marzo, y no el de Argentina el que abrirá la temporada del Campeonato del Mundo de Fórmula 1. El terremoto que padeció Japón hace imposible la celebración del Gran Premio del Pacífico en el circuito de Aida, el 16 de abril como estaba previsto, por lo que la FIA ha tenido que modificar el calendario, retrasando 15 días el inicio de la temporada y pasando la carrera de Argentina al 9 de abril. Según el nuevo calendario, el Gran Premio de España se celebrará como estaba previsto en el Circuito de Cataluña el 14 de mayo y Jerez queda apeado definitivamente. Otra de las modificaciones es el cambio del 8 al 1 de octubre del Gran Premio de Europa que tendrá lugar en Nürburgring y, a falta de la

confirmación definitiva, Aida se celebrará el 22 de octubre, justo una semana antes del Gran Premio de Japón en el circuito de Suzuka.

CALENDARIO: BRASIL (Interlagos) 26 de marzo; ARGENTINA (Buenos Aires) 9 de abril; SAN MARINO (Imola) 30 abril; ESPAÑA (Barcelona) 14 de mayo; MONACO (Montecarlo) 28 de mayo; CANADA (Montreal) 11 de junio; FRANCIA (Magny Cours) 2 de julio; INGLATERRA (Silverstone) 16 de julio; ALEMANIA (Hockenheim) 30 de julio; HUNGRÍA (Budapest, reserva) 13 de agosto; BELGICA (Spa) 27 de agosto; ITALIA (Monza) 10 de septiembre; PORTUGAL (Estoril) 24 de septiembre; EUROPA (Nürburgring) 1 de octubre; PACIFICO (Aida, Japón) 22 de octubre; JAPON (Suzuka) 29 de octubre; AUSTRALIA (Adelaide) 12 de noviembre.

Se retrasa la decisión en Citroën

PROBLEMAS de presupuesto están retrasando la decisión definitiva para que Citroën entre en el Campeonato de España de Rallyes con un equipo oficial. El departamento de competición de la marca, encabezado por José María Barroso (en la foto), cuenta con



un coche competitivo y fiable, el ZX que ya pudimos ver la pasada temporada en dos ocasiones, y está a la espera de la confirmación definitiva del presupuesto para contratar al piloto y poner en marcha el programa. Entre los candidatos al volante del ZX se barajan los nombres de Climent, Puras, Basas o Pedro Diego; con todos se han mantenido contactos aunque de momento no hay un nombre definitivo pero lo que sí se sabe es que sólo habrá un coche. Además, Arturo Rial, apoyado por los concesionarios de la marca en Galicia, hará el campeonato regional y alguna participación en un rallye nacional. Por otra parte, Citroën mantiene sus campeonatos de promoción, encabezados por la Supercopa ZX, en circuitos, donde será el último año de los AX, rallyes de tierra -solo para los Carrerax- y montaña.

Cataluña tiene su Gran Premio

EL último Gran Premio de motociclismo de la temporada, previsto para el 8 de octubre, se llamará Gran Premio de Cataluña y no de Europa. La FIM y Dorna han aceptado la propuesta del Real Automóvil Club de Cataluña y el circuito catalán para el cambio de denominación de esta carrera del mundial que será la cuarta vez que se dispute en Montmeló.



Crivillé estrena temporada



ALEX Crivillé, sus dos compañeros de equipo, Mick Doohan y Sinichi Itoh, y Loris Capirossi que se estrena en la categoría reina en el equipo Pileri, han entrenado en Australia. Crivillé rodó con una moto que contaba con numerosos elementos nuevos que debían probarse para configurar la definitiva. Después de tres meses sin haberse subido en una moto de Gran Premio, este primer contacto ha sido muy provechoso aunque los tiempos no han sido espectaculares, pero «lo más importante era realizar el trabajo de puesta a punto que es lento y laborioso. Ya llegará el momento de forzar a tope», declaró con optimismo el piloto catalán.

Brundle en Ligier

MARTIN Brundle ha decidido no esperar y asegurarse un volante para este año. El piloto inglés, que luchaba con Mansell para ser el segundo hombre de McLaren, ha llegado a un acuerdo con Ligier, escudería en la que compartirá coche con el japonés Aguri Suzuki.

Con la incorporación de Brundle al equipo con el que ya corrió en 1993, Ligier-Mugen ha definido su equipo para 1995, con Olivier Panis como primer piloto, Franc Lagorce como piloto de reserva y Suzuki y Brundle, que correrá diez o doce Grandes Premios de los 16 del calendario, alternándose al volante del segundo coche. Con Brundle ya comprometido queda abierta la puerta para que Nigel Mansell se incorpore a McLaren, equipo en el que tendrá como compañero a Hakkinen.



PADDOCK

PILOTOS PARA GLUCKMAN

Juan Ibarra y José Pérez Fontán correrán con el Glückman Racing el Campeonato de España de Fórmula Renault en el que el equipo participará con dos coches en la nueva categoría Renault Sport y uno en la B. Por su parte, Javier Morcillo, ya restablecido de su accidente, hará este año el Campeonato Europeo e Inglés de la nueva Fórmula Renault.

RODO EL NUEVO CALIBRA

Dalmas, Ludwig, Reuter y Rosberg ya han rodado con el Calibra V6 del DTM. Kyalami fue el circuito elegido para estrenar la nueva versión que, con las especificaciones del 95, presenta un agresivo aspecto aerodinámico además de otros cambios significativos de chasis y suspensiones.

LOS RAIDS A LAS ISLAS

La Baja Fuenteventura 95 será el primer raid que se corra en las Islas Canarias. Prevista para el día 11 de noviembre, los organizadores han solicitado su inclusión en el certamen nacional de motos de la especialidad.

CARDUS QUIERE VOLVER

Carlos Cardús desea volver a la competición. Su objetivo es el Campeonato de España para el que cuenta con el apoyo de Honda. El escenario de su «reñtrée» puede ser el circuito de Albacete el próximo 26 de febrero.

BENETTON RENAULT 195

Candidato a campeón

Todos los elementos juegan a favor del equipo Benetton: el mejor piloto, el mejor motor y un plantel técnico de indiscutible capacidad lucharán con todo el respaldo económico necesario para repetir título.

EN el marco renacentista de Villa Minelli que preside el cuartel general de Benetton en Treviso, se presentó el nuevo monoplaza Benetton 195 propulsado por el codiciado motor Renault RS7-V 10. En un marco digno de pasar a la posteridad, el B 195 sorprendió por su similitud con el B 194 y al mismo tiempo llamó la atención un conjunto de soluciones aerodinámicas tan insólitas como propias de Rory Byrne, el genio de Enstone. Desde el punto de vista estructural, el B 195 ha conservado el perfil del morro hacia arriba, ideado para el B 192 por John Barnard, sin embargo ahora tiene una forma más afilada sin haber alterado las dos sujeciones verticales que anclan el alerón delantero. Sobre la suspensión delantera se ha mantenido gran secreto, más que por la geometría del sistema, por un nuevo dispositivo estabilizador que sustituye las barras de torsión tradicionales. El chasis es de nuevo diseño por la ubicación del nuevo depósito del combustible cuya capacidad se aproxima a los 150 litros, al anclaje del motor RS 7 y al reparto de pesos que implica la longitud de 623 milímetros de este motor. Junto a esto, al no poder aumentar la altura de los pontones para situar los radiadores de mayor tamaño que necesita el propulsor V 10, Byrne y Brawn han optado por unos pontones de perfil irregular que permiten albergar los radiadores y conservar el flujo aerodinámico conveniente en la zona posterior al habitáculo.

Sin poder ver lo que había bajo la carrocería posterior, que escondía una sofisticada suspensión push rod y el cambio transversal semiautomático de 6 velocidades, embrague electrónico y la carcasa experimental en materiales compuestos, destacaba un alerón dividido en dos partes situado muy cerca de la carrocería y de su final. Esta solución inédita en F1,



La plana mayor de Benetton y Renault junto a Schumacher, Herbert y Verstappen.

tiene su origen en los coches de Grupo C, especialidad en la cual Ross Brawn fue el responsable técnico de Jaguar. También en la parte final del estrechamiento aparecen formas abombadas que responden al estilo aerodinámico de Byrne, utilizado con éxito en los Toleman y en los primeros Benetton.

Al margen del buen aspecto del B 195, que se ha confirmado en los fugaces entrenamientos de dos días en Silverstone, hay que contar con la presencia de Michael Schumacher, as del momento, que tendrá a su lado a Johnny Herbert como segundo piloto y a Jos Verstappen para pruebas y sustituciones. En cuanto a la permanencia de Schumacher en Benetton, no se habló de fu-



turo y Flavio Briatore se salió por la tangente diciendo que ahora Schumacher es de Benetton con la esperanza de que siga por mucho tiempo.

Respecto a la financiación del equipo, Briatore aseguró que Mild Seven, el tabaquero japonés, aportará su patrocinio hasta 1997, y junto a esto, Benetton cuenta con el apoyo de la cerveza Bitburger, Elf y 20 patrocinadores más. Otro punto poco claro estriba en el pago de los motores. Briatore dice que Renault

El concepto aerodinámico del B 195 es el vivo reflejo de la imaginación de su creador, Rory Byrne. La adaptación del motor Renault RS7 ha obligado a una reestructuración total del viejo modelo B 194.



El Renault RS7 es el motor más codiciado de la Fórmula 1. Esta versión puede desarrollar 730 CV.

Sport aportará sus propulsores sin contrapartida económica, otros informadores secretos aseguran que Benetton Formula pagará el alquiler de los 80 propulsores, y existe una tercera versión. Renault cobrará a Benetton lo mismo que a Ligier en el '94, con la condición de que en 1996 el motor RS se destinara al mejor entre Williams y Benetton.

La presentación se cerró con unas palabras de Briatore cargadas de megalomanía al afirmar que para Be-



netton, llegar segundos no tiene sentido y que apuntan con toda firmeza y toda clase de medios a lograr no sólo el campeonato del mundo de pilotos también el de constructores.

TEXTO Y FOTOS: GIOI CORBETTA



McLAREN/MERCEDES MP4/10

Pido perdón a Mansell

El equipo McLaren está listo para iniciar la temporada. La mayor novedad está en la vuelta de Mansell y en el uso del motor Mercedes.

EN el marco de un lujoso hotel londinense, el gran patrón de McLaren presentó los planes deportivos de su escudería después de pedir perdón a Nigel Mansell públicamente. Los comentarios de antaño hechos por Ron Dennis respecto al «León Británico», descalificaron su calidad profesional hasta el extremo de afirmar que jamás ese piloto entraría a formar parte del McLaren. Las secuelas de dichas afirmaciones complicaron más de lo previsible las negociaciones entre Mansell y Dennis, hasta que todo llegó a buen fin. Por una parte Mansell rebajó la petición de 15 millones de dólares, a tan sólo la mitad, de los cuales, 100.000 se destinarán para fines benéficos.



Mansell vuelve a la Fórmula 1 tras no haber logrado un volante de Williams.

A la espera de poder ver el nuevo MP4/10 equipado con el nuevo motor Mercedes, que tendrá lugar en Silverstone el próximo día 15 de febrero, Dennis ha anunciado a Mansell como primer piloto, Mika Hakkinen en la faceta de segundo y a la joven promesa Jan Magnussen como piloto de pruebas. Este alternará su participación en la Fórmula 1 con el campeonato DTM alemán con Mercedes. La validez de los contratos están sujetos a la ya conocida cláusula de la renovación por común acuerdo, o viceversa; sin embargo, respecto a Mansell la cosa cambia al existir para McLaren la posibilidad de tener a Michael Schumacher entre sus filas, por una evidente influencia de Mercedes Benz sobre el as germano. A pesar

de las excusas que Dennis prodigó hacia el vehemente piloto británico, lo que está claro es que se trata de un contrato de mutuo interés sin más trasfondo humano. Sin un piloto de la valía de Mansell, McLaren

es un equipo abocado a tristes y esporádicos resultados, que de ocurrir carecerían de excesiva trascendencia publicitaria.

GIGI CORBETTA

A pesar de sus desavenencias con el «León Británico» Ron Dennis se excusó públicamente con Mansell y alcanzaron un acuerdo. Mansell será el primer piloto, Hakkinen, el segundo y Magnussen será el piloto de pruebas del equipo.



NIGEL MANSELL

Nacionalidad: Inglés
Fecha de nacimiento: 8-8-53
Palmarés:
 -185 participaciones en Grandes Premios de F-1.
 -482 puntos conseguidos.
 -31 victorias.
 -32 Pole positions.
 -Campeón del Mundo de F-1 en 1992.
 -Campeón de Fórmula Indy en 1993.

MIKA HAKKINEN

Nacionalidad: Finlandés.
Fecha de nacimiento: 28-9-68
Palmarés:
 -48 participaciones en Grandes Premios de F-1.
 -43 puntos conseguidos.

JAN MAGNUSSEN

Nacionalidad: Danés.
Fecha de nacimiento: 4-7-73
Palmarés:
 -60 carreras en Fórmula Ford, Opel Lotus y Fórmula 3 británica.
 -Campeón de Fórmula 3 británica en 1994.

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 VIAJES, S.A. C/ BASAURI, 17. 28023 MADRID

El equipo de Snobeck-Chatriot-Ferté (Opel), ajeno a trompos, salidas o toques, se hizo con la victoria definitiva.



El numeroso público que congrega siempre esta prueba puede disfrutar de las pruebas nocturnas y diurnas: seis mangas decisivas.

Las 24 Horas sobre Hielo de Chamonix son las decenas de las pruebas sobre hielo en Europa. Este año acaban de celebrar sus bodas de plata, nada menos que 25 años de derrapajes... ¡controlados!



El Mega de Chauche y Chomat se hizo con la tercera posición, tras haber comenzado con problemas y haberse recuperado en las últimas mangas.



25 AÑOS DERRAPANDO

TRAS un viaje a Canadá en el que vio emocionantísimas carreras sobre hielo, Jean Brissaud, director de la Oficina de Turismo de Chamonix, pensó que la idea podía importarse con éxito a Europa y muy especialmente a su ciudad. Dicho y hecho, y así en 1971 tuvo lugar la primera Ronda Hivernal. El vencedor fue un nombre mítico: Jean Claude Andruet al volante de un no menos mítico Alpine 1.600. Debido al éxito creciente, en 1974 la fórmula de la prueba cambió y se convirtió en las 24 Horas de Chamonix. Desde entonces la aceptación ha ido «in crescendo» y el nombre de los vencedores ha mantenido el tono de prestigio que inauguró Andruet. Así Darniche, Balestrieri, Lampinen, Nicolas, Pescarolo, Darniche, Ragnotti, etc... han sido algunos de los vencedores aunque el *recordman* indiscutible de la prueba es Jean Pierre Malcher, que se ha impuesto en

unas se disputan a pleno día y otras durante la noche, y además otra peculiaridad es que la segunda y la tercera y la quinta y la sexta sólo están separadas por 20 minutos de tiempo, lo que obliga a los mecánicos a efectuar asistencias meteóricas para reacondicionar unos coches que acaban muy tocados debido a los múltiples incidentes durante la prueba. En cada una de las mangas se otorgan puntos en función de la clasificación y para el cómputo final se toman los cinco mejores resultados.

Son 18 los equipos participantes, todos ellos por rigurosa invitación del organizador. Cada uno lo forman dos pilotos pero se permite tener un tercero como comodín que puede participar en varios coches, como era el caso de Alain Ferté para Opel o Frank Lagorce para el equipo oficial BMW. Hecho insólito, es obligatoria la presencia de un copiloto, pero éste simplemente tie-

Al igual que en el Trofeo Andros, la espectacularidad está asegurada en las 24 Horas de Chamonix. El hielo facilita la posibilidad de trompos, toques y salidas. La afluencia de público es numerosa: nadie sale decepcionado.



cinco ocasiones, la primera en 1984, al tiempo que este año seguía en la brecha plenamente competitivo con su Peugeot 306, que compartía con Vaison y Collard.

El responsable supremo de las 24 Horas es Franz Hummel, ex piloto que entre otras hazañas tiene en su palmarés diversos records de travesías de Africa en diferentes sentidos. La prueba se compone de cinco mangas de media hora y una de 20 minutos en las que se obliga a un cambio de pilotos. Para hacerlo todavía más espectacular, unas son en el sentido horario y las otras al contrario. Evidentemente

ne el papel de invitado, por lo cual normalmente se les ofrece el puesto a personajes conocidos o periodistas a quienes se les exige una licencia federativa y la lógica vestimenta adecuada.

Por último digamos que el reglamento técnico de los coches es idéntico al del Trofeo Andros -ver Motor 16 número 589- con una sola diferencia: aquí están prohibidas las ruedas traseras directrices. En cuanto a los neumáticos, todos los participantes emplean Pirelli Winter con 304 clavos. Con todo ello se confecciona un atractivo espectáculo que logra congrega a más de



20.000 personas alrededor de la pista, mientras que entre los invitados es frecuente ver muchas caras conocidas como la del piloto de Ferrari Jean Alesi o las de Hubert Auriol, Jean Pierre Beltoise, etc...

Las fuerzas en presencia comprendían los dominadores de la temporada sobre hielo tal y como se está viendo en el Trofeo Andros, es decir, los Opel, confiados a Snobeck-Chatriot y Mouton-Dechavanne. Sus máximos rivales eran los tres BMW, dos del equipo oficial Orea en manos de Muller-Balas y Schlessier-Gounon, y el privado de Tarrés-Duez. Los Mega estaban confiados a Chauche-Chomat y Michel Ferté-Gache, mientras que los Ford los conducían Menier-Bernardini y Tambay-Herbert. Seat presentaba sus dos Córdoba pilotados por Loubet-Arpin y Baroni-Vergnaud. La marca más representada era Peugeot, con los dos 309 de Malcher-Vaison y Laffite-Belmondo, a los que se sumaban dos 205. El vencedor del Dakar, Pierre Lartigue, compartía con Pailler un ZX privado y la parrilla se completaba con un Fiat Coupé y un Skoda.

Haciendo honor a su condición de favoritos, los Opel ya se mostraron superiores en los entrenamientos oficiales y Snobeck-Chatriot-Ferté se situaron en cabeza: 1'55"68, seguidos a 17 centésimas por el BMW de Tarrés-Duez, el Mega de Chauche-Chomat y el BMW de Muller-Balas-Lagorce. Estos tuvieron un susto importante, puesto que a Balas le explotó la bomba de inyección y un chorro de carburante inflamado le fue directo al rostro provocándole quemaduras de primer y

segundo grado que no le impidieron tomar parte luego en la competición. Balas, como los demás por cierto, no llevaba el verdugo ignífugo que le hubiera protegido argumentando que le limitaba la visión... En el transcurso de la quinta manga el problema volvió a producirse en el otro coche del equipo, si bien esta vez sin daños personales pero con un BMW totalmente destruido por el incendio.

La meteorología, como ocurre en nuestro país, fue muy suave y eso hizo que la pista perdiera pronto su capa de hielo y en muchas de las curvas los derrapajes eran sobre asfalto entre charcos y nieve derretida, lo que en la noche propiciaba un espectáculo añadido: las chispas que los clavos producían. Pese a ello, a la hora de la verdad, es decir en las seis mangas decisorias, hubo emoción, toques, salidas, trompos y todo lo que se quiera, pero sólo un equipo salió incólume, el de Snobeck-Chatriot-Ferté. Su absoluto dominio de la situación les llevó a imponerse en todas ellas y por eso, yendo delante, pudieron librarse de los numerosos inci-

dentos y obtener su segundo triunfo consecutivo. Y es que en esta carrera se pilota al límite y sin pensar demasiado en las consecuencias de una salida o un toque. Es por ello que los coches acaban muy malparados y en un estado lamentable. Ello requeriría un poco más de mano dura por parte de los responsables, que en una de las mangas nocturnas se vieron obligados a hacer repetir por tres veces la salida, la última de ellas bajo banderas amarillas que impedían los adelantamientos hasta después de los primeros virajes, y a amenazar a los pilotos con suspenderla si no frenaban sus ardores.

Si la victoria de Opel fue clara, también la segunda plaza fue adquirida con cierta claridad y fue a parar a manos de Tarrés-Duez, cuyos mejores resultados fueron cua-

Tarrés y Duez alcanzaron el segundo puesto de la clasificación, habiendo conseguido durante la carrera cuatro segundos lugares.

tro segundos lugares. El podio lo completaron Chauche y Chomat con su Mega, éstos tras haber padecido bastante al principio, pero recuperando en las últimas mangas. El cuarto puesto fue para el Citroën de Pailler-Lartigue, muy regulares al igual que Tambay y Herbert, que se clasificaban a continuación. Vencedores en dos litros eran Wambergue-Bourion-Sourd con su 205 precediendo al Seat de Baroni-Vergnaud.

En el capítulo de los menos afortunados cabe destacar los dos Peugeot 309 que tuvieron que declarar *forfait* el domingo después de ha-

En el cuarto puesto de la clasificación se situó el Citroën de Pailler, Lartigue (vencedor del Dakar) y Caly.



En quinta posición, tras una carrera bastante regular, se situaba el Ford de Herbert y Tambay.



ber roto el motor el vehículo de Malcher y sufrir «exceso» de daños el de Laffite.

Paralelamente se disputaba una carrera para pilotos no profesionales. En ella participaba el andorrano Gerard de la Casa con un Peugeot 306. Pese a unos inicios esperanzadores no pudo llegar a la final.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACION

1º Snobeck-Chatriot-A. Ferté (Opel) 600 puntos, 2º Tarrés-Duez (BMW) 532 p., 3º Chauche-Chomat (Mega) 452 p., 4º Pailler-Lartigue-Caly (Citroën) 444 p., 5º Herbert-Tambay (Ford) 424 p., 6º M. Ferté-Gache (Mega) 416 p., 8º, 1º en 2 litros, Wambergue-Bourion-Sourd (Peugeot) 404 p

24 HORAS DE DAYTONA

El desastre rojo

El recuerdo más entrañable que une Ferrari a la mítica pista de Daytona ha cumplido 23 años. En aquel entonces Mario Andretti y Jackie Ickx llevaron al triunfo el 312 PB. Sin embargo, ocurrió un 5 de febrero la gran hazaña del Cavallino en la pista de Florida, cuando dos Ferrari P4 y un P3 se agruparon en la última vuelta para cruzar la meta en formación. Aquel festival que tiñó de rojo la pista americana tuvo lugar hace 28 años, y casualmente en la misma fecha Ferrari ha vuelto a estar presente en las 24 Horas de Daytona con cuatro 333 SP. De forma solapada, el Cavallino tenía previsto barrer con sus coches, ya que en esta edición de las 24 Horas, los Porsche oficiales o semioficiales no tomaban parte por problemas de patrocinio, y frente a los 333 SP, ni el Porsche K8, ni los Oldsmobile Spice, ni el Ford Mustang podían ensombrecer el poderío ferrarista. Aunque Buitoni, director deportivo del Cavallino en USA, había insinuado que las carreras ♦♦♦



En esta ocasión Vélez vio cómo se esfumaba una posible victoria por los imponderables mecánicos que afectaron al motor de su coche. Se tuvo que conformar con dominar la carrera en los primeros compases de ésta. El Porsche Spyder K8 se hizo con la victoria gracias a su fiabilidad mecánica y a un planteamiento totalmente metódico a lo largo de las 24 Horas de Daytona.

La inadaptabilidad de los Ferrari 333 SP a las 24 Horas de Daytona causó la debacle del Cavallino Rampante. Fermín Vélez, que compartía el coche Van de Poele, Evans y Gentilozzi, se vio obligado a la retirada cuando ocupaba la primera posición.



de resistencia no favorecían a los 333 SP, cuya concepción está prevista para carreras de «sprint», estaba claro que la superioridad técnica de los 333 SP les podía brindar un triunfo.

Sin ir más lejos, los entrenamientos cronometrados dieron lugar a que tres Ferrari ocuparan las primeras posiciones, seguidos por el Oldsmobile Spice que se veía acosado por el 333 SP de Taylor, Moretti, Salazar y Theys. Por otra parte, la elevada competitividad de los Ferrari, incrementada por la falta de rivales a su altura, contaba con equipos formados por Baldi, Alboreto y Johansson, que lograron la *pole position*; Van de Poole, Evans, Gentilozzi y el español Fermín Vélez, se habían situado también en la primera fila de la parrilla, seguidos por Sigala, Brancatelli y Barbazza. La ausencia de los Porsche semioficiales favoreció al Oldsmobile Spice de Dale, Cochran y Schrader.

ra de una válvula en el motor. Sin hacer caso a la estrategia de equipo, Vélez rodaba en un término medio de 1.45.000, algo destacable; sin embargo, al cumplirse la vigésima vuelta Baldi logró arrebatarse la primera posición y así acumular casi 20 segundos de ventaja sobre Vélez. Por el contrario, el liderazgo de Baldi encontró su fin en la segunda parada en boxes, ya que al no funcionar las pistolas extractoras de los bulones de las ruedas perdió casi un minuto, que hubo que sumar a diez segundos de penalización. Evans ocupó la primera posición hasta que el cambio le traicionó por un problema de endurecimiento y error de selección.

A pesar de los acontecimientos, al cumplirse la primera cuarta parte de la carrera, los Ferrari de Baldi, Alboreto, Johansson, Moretti, Salazar y Theys, ocupaban las dos primeras posiciones, seguidos por el Oldsmobile Spice BDG02 de Dale, Schrader y Cochran, que había entrado en boxes a cambiar una suspensión. En cuanto a los Porsche GT 2, que habían remontado hasta la sexta posición a pesar de la gran diferencia respecto a los 333 SP, perdieron varios minutos al sustituir el mando del cambio. Al mismo tiempo, el Oldsmobile de Dale se vio envuelto en un choque múltiple y el cambio entre Alboreto y Johansson se complicó por el motor, que rateaba y no quería arrancar. Por si fuera poco, Moretti incurrió en un trompo que le hizo perder tres vueltas; al Ferrari de Evans hubo que cambiarle el morro y el alerón delantero dañado en una pasada de frenada; y en las sucesivas paradas en boxes de los Ferrari 333 SP, aparecieron preocupantes problemas de

El 333 SP de Vélez fue el primero de los Ferrari en abandonar la carrera. Hasta ese momento fue un coche inalcanzable para cualquiera de los contrincantes.



consumo de lubricante y dureza en el manejo del cambio. Todo esto acrecentado por unas dificultades considerables a la hora de arrancar. Pocas vueltas más tarde el Ferrari de Tehys rompió el motor y el de Alboreto perdió varios minutos al cambiar el capó.

Ferrari en la hora decimocuarta ocupaban las cuatro primeras posiciones, con diez vueltas de ventaja sobre el Oldsmobile y el Porsche Kremer, que a pesar de sus modestas prestaciones rodaba sin problemas y aprovechó para situarse en la tercera posición.

Antes del último tercio de la carrera, el desastre se ciñó sobre el Cavallino: Johansson abandonó al no ponerse en marcha su coche; Sigala fue relegado a la séptima posición por

falta de compresión en el motor que le obligó a no mejorar de la octava posición. En esa misma hora, Baldi abandonó por rotura del motor, quitándole así a Vélez la posibilidad de alcanzar un triunfo más que merecido y por el que había luchado sin cuartel. El sueño de Daytona se desvaneció definitivamente con el abandono del 333 SP de Evans.

La fragilidad mecánica de las guías de válvulas, válvulas y segmentos de los motores Ferrari echó a perder lo que podría haber sido la rememoración de aquella victoria lograda hace tantos años. A la fragilidad de los propulsores se sumó también la falta de disciplina de los pilotos, que provocó repetidas penalizaciones y una cierta confusión en los repostajes.

Esta inesperada situación, conse-

cuencia de una precaria preparación técnica y estratégica de las 24 Horas de Daytona, entregó a Porsche y Oldsmobile el protagonismo en el último tercio de la carrera.

En un primer tiempo, Dale, Eckblom, Schrader y Cochran ocuparon la primera posición al adelantar al Porsche Spyder de Lavaggi, Werner y Lassing; sin embargo, tampoco para el equipo norteamericano el camino hacia el triunfo venía rodado. Un error de Dale al adelantar un rezagado le hizo perder el control de su Oldsmobile. Una parada en boxes para la sustitución de las bujías, del cable del acelerador y del morro le hizo perder su posibilidad de victoria; situación que se agravó en las vueltas sucesivas al fallar el anclaje del morro del coche.

Con estas prebendas, el triunfo estaba en las manos del Porsche 911 Spider K 8 de Lassing, que fue un ejemplo de fiabilidad y regularidad a lo largo de toda la carrera. Fiel a una sensata estrategia de equipo, el Oldsmobile Spice, con Dale a los mandos, optó por no emprender el acoso a Lassing y así asegurar una digna segunda posición y la victoria en la clase WSC, especialmente valiosa ya que el Porsche de Kremer no puntuaba al estar inscrito en la categoría Le Mans. Cargada de sorpresas y simpatía, la tercera posición fue a manos del incombustible Paul Newman, que competía en el grupo GT 1 con el Ford Mustang junto a Kendall y Brockman. En cuarta y quinta posición se situaron otros dos Porsche, que hicieron alarde de su fiabilidad.

Sin lugar a dudas, esta edición de las míticas 24 Horas de Daytona pasarán a la historia por su pobreza de equipos punteros y, sobre todo, por la ligereza con que Ferrari ha preparado su participación con nada menos que cuatro 333 SP; coches que llevan en sus entrañas no pocos detalles de Fórmula 1; sin embargo, se mostraron frágiles a la hora de desafiar el reto de las 24 Horas.

GIGI CORBETTA
FOTOS: PHOTO 4



El primer desconcierto en el seno de Ferrari dio comienzo en el «warm-up», que desveló cierta confusión, nerviosismo por parte de los pilotos y fisuras en la organización técnica de los equipos. En un primer tiempo Baldi choca contra el muro de protección al salir de los boxes y, mientras se le estaba reparando el coche, fue embestido por su compañero de equipo Gentilozzi; junto a esto se verificaron atascos por parte de los mecánicos a la hora de retocar reglajes.

Llegada la hora de la verdad, ese momento estremecedor de la salida, Vélez fue protagonista de una arrancada impecable que le permitió ocupar la primera posición por delante de Baldi, Dyson, Dale y Sigala. Este último, tras emprender una remontada espectacular que en la novena vuelta le llevó a la tercera posición, se vio obligado al abandono por rotu-



Los Porsche lograron también la victoria en los grupos GTS 1 y 2.



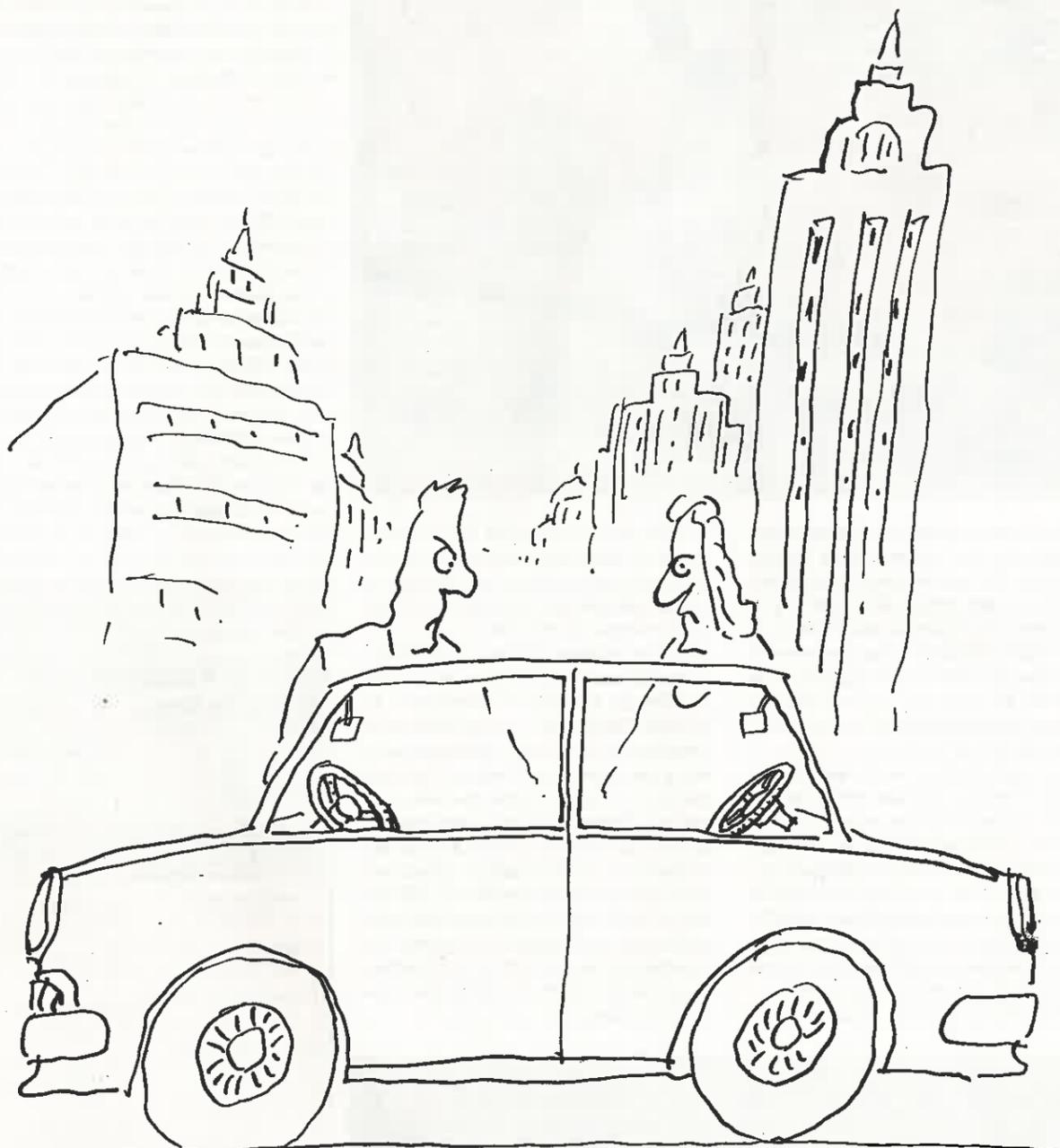
El Nissan 240 SX logró la sexta posición, entre los Porsche 911 y el único Ferrari.

CLASIFICACIONES

Baldi-Alboreto-Johansson (Ferrari 333 SP) 1 43 326	Van de Poole-Evans-Vélez (Ferrari 333 SP) 1 43 461
Sigala-Barbazza-Brancatelli (Ferrari 333 SP) 1 44 461	Dale-Cochran-Schrader (Spice Oldsmobile) 1 44 804
Taylor-Moretti-Salazar-Theys (Ferrari 333 SP) 1 45 041	Dyson-Werner-Slamp-Lavaggi (Riley Scott-Ford MK3) 1 45 785
Schrad-Bell-Wallace-Lammers (Spice-Chevrolet) 1 46 326	Pace-Downing-Hamlet-McAdams (Musta-Mazda D63) 1 48 724
Brown-Bell-Dubhan-Cooper (Spice-Chevrolet) 1 49 777	Payne-Williams-Loving (Denali Oldsmobile) 1 50 139
Bransfield-Diamante-Boer (Oldsmobile Outlass Supreme) 1 51 447	Petery-Dalaso-Biggino-Carter (Oldsmobile Outlass Supreme) 1 51 533

CLASIFICACION FINAL

1. Lassing-Boutch-Lvaggi. 2. Dale-Cochran-Schrader. 3. Newman-Brockman-Kendall. 4. Rohr-Haywood-Murry. 5. Brynn-Clear-Rohr. 6. Taleb-Rojas-Michael. 7. Trejos-Quirós-Ace-Snow. 8. Sigala-Brozza-Jin. 9. Doren-Luck-THK. 10. Heinrich-Pilgrim-Knowles. 11. Hawkins-Skokota-Huber. 12. Downing-Hamlet-McAdams-Pace. 13. Slater-Lewis-Cogbell. 14. Greer-Bacon-Urie-Lingner. 15. Hoerr-Smith-De Vries. 16. Falgueras-Rivera-Castro. 17. R. Modill-B. Modill-Juckett...



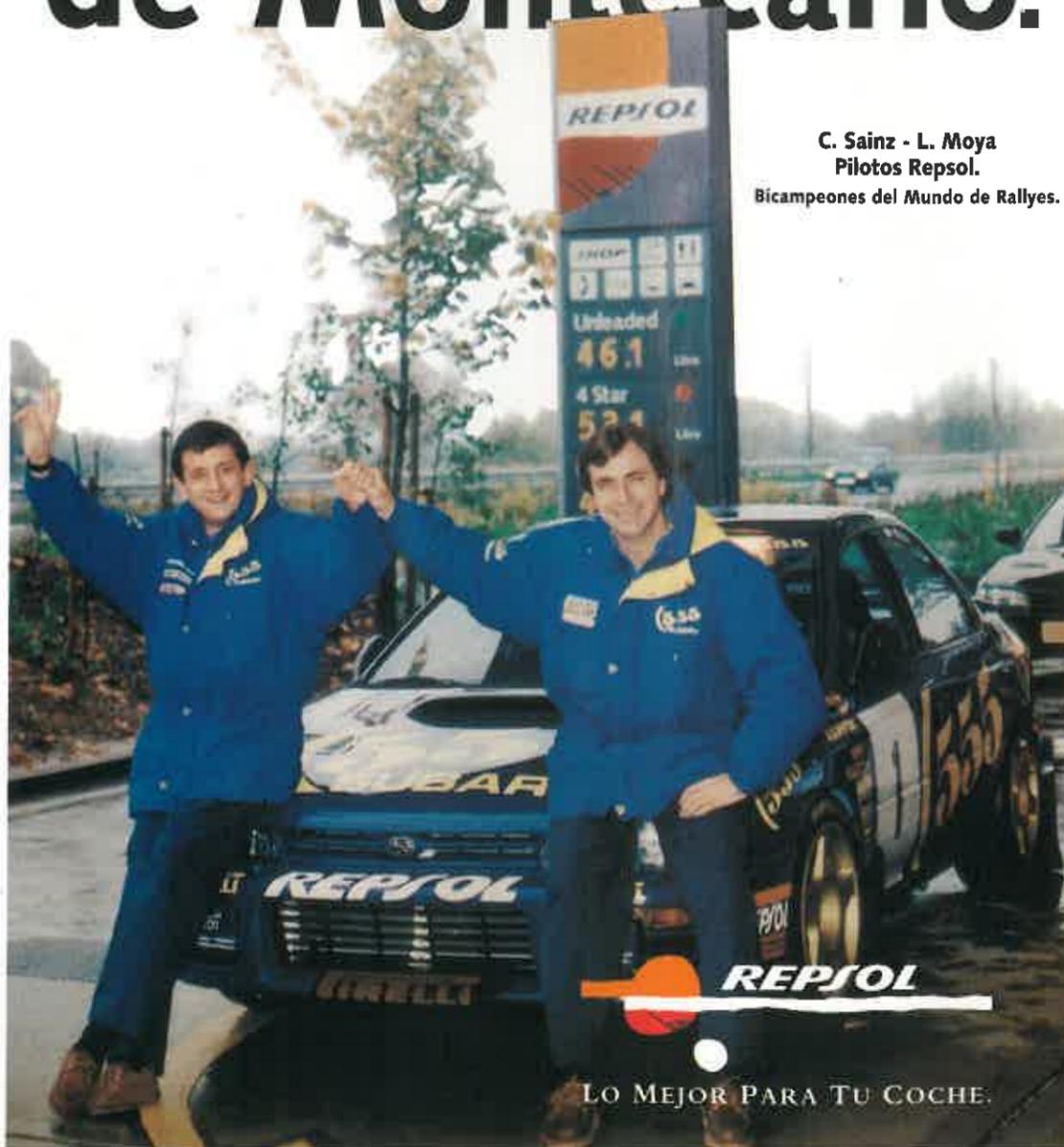
JUAN BALLESTA

NUEVO MODELO
DE COCHE PARA PAREJAS
DIVORCIADAS

DOS PILOTOS. UN EQUIPO. UN TITULO:

Vencedores del Rallye de Montecarlo.

C. Sainz - L. Moya
Pilotos Repsol.
Bicampeones del Mundo de Rallyes.



LO MEJOR PARA TU COCHE.

NUEVO PEUGEOT 806



Gracias papá

Gracias, gracias, gracias papá por habernos comprado el Peugeot 806.

Mi papá está muy contento. Ahora tiene un coche grande y dice que vamos a ir a muchos sitios y a ver muchas cosas. Y con los asientos te puedes poner de un montón de maneras. También tiene aparatos y botones que se llaman de formas raras y que sirven para que no nos pase nada. El dice que es muy seguro y que da gusto ir tan tranquilos. Todos estamos muy contentos, pero mi papá más y se le nota mucho. El dice que lo ha comprado para nosotros.

Equipamiento* - Frenos ABS • Air-Bag • Pretensores en cinturones de seguridad • Estructura de absorción progresiva • Hasta 8 plazas modulables • Asientos delanteros pivotantes • Aire acondicionado • Ordenador de abordo • Arranque codificado • Equipo de audio con mando en el volante (8 altavoces) • Pre-equipo de radio teléfono • Techo abierto delante y detrás eléctrico • Climatizador automático • Tapicería en cuero • 2 motorizaciones: Gasolina ST (123 CV) y SV/SV Pullman (150 CV).

Gama Peugeot 806 desde: 3.043.000 ptas.

806



PEUGEOT

PEUGEOT 806. LOS TUYOS TE LO AGRADECERAN.

*Según versiones.
P.V.P. recomendado Península y Baleares. Incluye IVA y Transporte. Válido hasta fin de mes.



**SALON DE
AMSTERDAM**

EL BIPLAZA AMERICANO DE BMW

SEMANAL

Motor 16

14 de febrero 1995 • Núm.591



FOTO ESPÍA

375 ptas.

PRIMERA
PRUEBA A FONDO



FORD SCORPIO

La renovación de un clásico



SKODA FELICIA
FRETE A
SEAT IBIZA Y FIAT PUNTO