

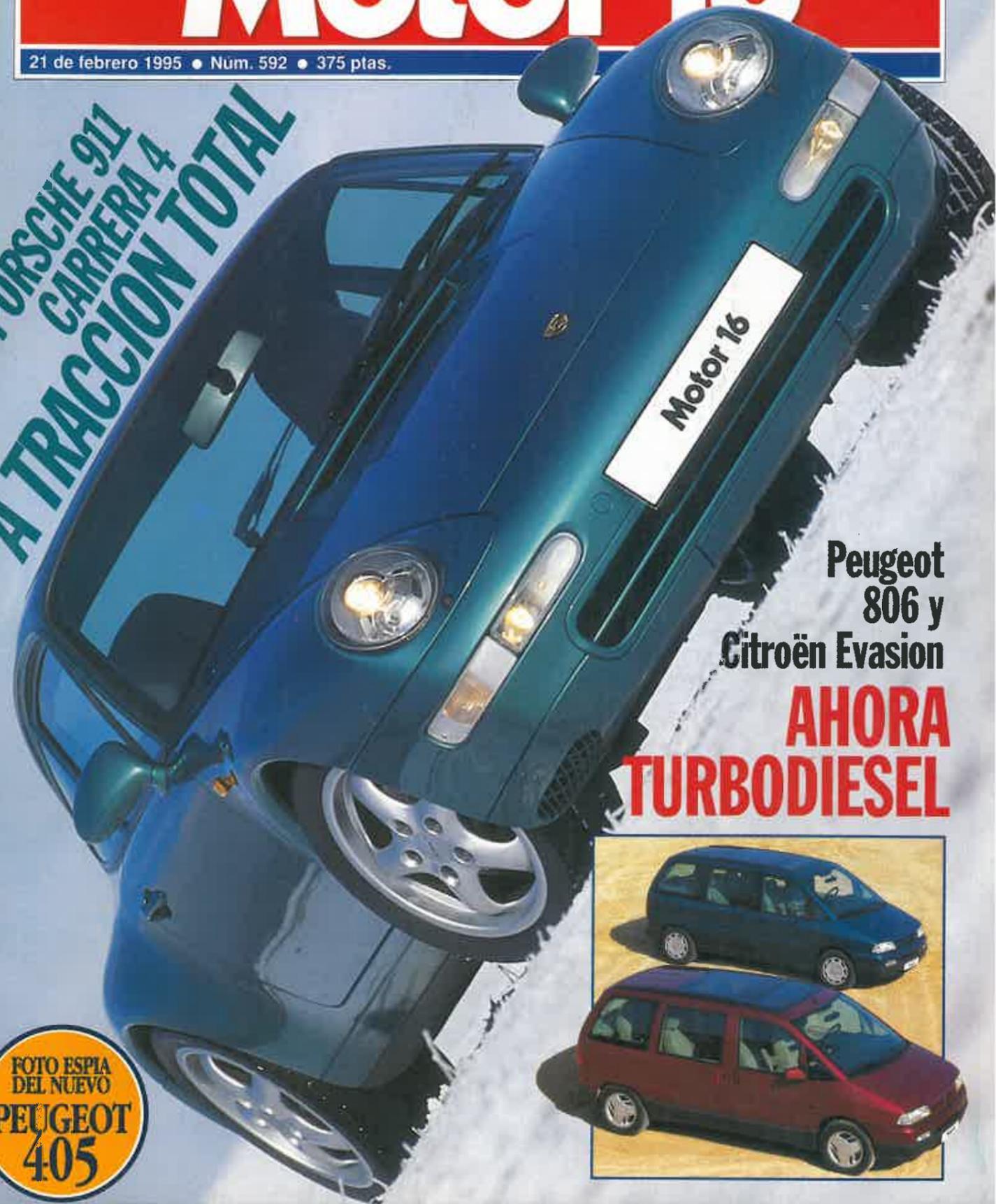


EL BENETTON B 195 NO CONVENCIO A SCHUMACHER

SEMANAL Motor 16

21 de febrero 1995 • Núm. 592 • 375 ptas.

PORSCHE 911
CARRERA 4
A TRACCION TOTAL



Peugeot
806 y
Citroën Evasion

**AHORA
TURBODIESEL**



FOTO ESPIA
DEL NUEVO
**PEUGEOT
405**

**NUEVO
CITROËN ZX**
Flash



○ ESTE NO ES EL COCHE.

Equipamiento de serie: • Cristales tintados • Volante deportivo regulable en altura • Alarma sonora de olvido de luces encendidas. • Molduras laterales de protección de la carrocería • Barras de refuerzos en puertas • Pintura metalizada • Cuentarrevoluciones. • Neumáticos anchos • Embellecedores de ruedas tipo sport • Asientos traseros abatibles • Nuevos colores • Nuevas tapicerías.

**○ ESTA EQUIVOCADO EL PRECIO.
Desde 1.420.000 ptas.***

Todo está correcto. Este es el coche y este es su precio. Ahora puede conseguir el nuevo Citroën ZX Flash, gasolina o diesel, con el equipamiento de un alto de gama. Una nueva serie especial con los sistemas de seguridad más avanzados: barras de protección laterales, habitáculo reforzado, cinturones de seguridad delanteros con pre-

tensores, zona de absorción controlada de impactos... y lo más importante: el tren trasero autodireccional Citroën, un sistema exclusivo que le proporciona al Citroën ZX un comportamiento en carretera excepcional. Nuevo Citroën ZX Flash. Todo está correcto.

CITROËN

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

* PVP recomendado ZX 1.1i Flash 3p. 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.

- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 12 FOTOS ESPIA**
Peugeot 506. El futuro sustituto del 405 ya tiene sus formas completamente definidas.
- 14 LO ULTIMO**
De Tomaso Guarà Coupé. Un singular modelo italiano.
- 16 AL VOLANTE**
Gama Escort '95. El modelo más vendido de Ford cambia de cara.
- 20 A FONDO**
Porsche Carrera 4. El deportivo alemán, ahora con tracción a las cuatro ruedas.
- 28 Ssangyong Musso.** El todoterreno coreano mezcla el lujo oriental y el poderío de su motor Mercedes.
- 36 Citroën Evasion SX TD/Peugeot 806 ST DT.** Los monovolúmenes del grupo PSA se ofrecen ahora con motor turbodiesel.
- 44 FUERA DE SERIE**
Ferrari F355 Challenge. La versión para participar en la Ferrari Challenge.
- 51 PRECIOS**
- 82 CUENTENOS SU CASO**
- 84 MOTOS**
DragMob. Un monstruo sobre la base de una Mobyette, capaz de alcanzar 300 km/h.
- 90 DEPORTE**
A todo gas.
- 94 Entrenamientos F-1 en Jerez.** Varios equipos se preparan en el circuito andaluz
- 98 Ferrari 412 T2.** El nuevo modelo destinado a la Fórmula 1.
- 100 Rallye de Suecia.** Abandono de Sainz y Subaru por problemas mecánicos.
- 106 JUAN BALLESTA**



16 La gama Escort '95: nueva imagen para el emblemático modelo de Ford.



28 Ssangyong Musso: un todoterreno coreano con motor Mercedes.

14 De Tomaso Guarà Coupé.



98 Ferrari 412 T2. En el G.P. de Brasil se dará a conocer este nuevo y esperanzador monoplaza.



44 En Maranello han creado la versión para su Challenge del Ferrari F355.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: +400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 300 euros.

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

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

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

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, s/n. Tel: 72 02 00*
Apdo. 5007 Fax 72 02 16
Telegramas: Filtras Mann
50014 ZARAGOZA (España)



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 Carchenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (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 Garhi, 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 Jürgen 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 Urizarna Valle. Tel: (91) 558 97 09

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: C/ Basauri, 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.

Impreme: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: SCEL. Avda. Valdeparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la RIPP COPY. **RIGHT 1999.** Depósito Legal: M.30.247.1993. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, 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

Primer aviso

CASI todos lo temíamos. La mayoría lo esperaba y ya tenía explicación para la preocupante noticia del estancamiento de las ventas de coches en enero, después de un año de crecimiento. Así, cuando aún sigue vigente el Plan Renove II, se justifica la bajada del 1,2 por ciento respecto a las mismas fechas del año anterior por el aumento del IVA. Con lo que los consumidores adelantaron sus compras a diciembre, mes en el que se superaron las previsiones, para eludir la subida del impuesto.

Cierto que es pronto para vaticinar pronósticos y que el primer mes del año no es del todo significativo, pero tampoco desdeñable. Es un aviso. El primero. Y, entre otros, así lo ha entendido el presidente de la Patronal de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), Carlos Espinosa de los Monteros, que ha calificado estos datos como decepcionantes. Además añadió que según su criterio «plantean serias dudas sobre la evolución de los próximos meses».

Como consecuencia, ha revisado a la baja las previsiones de crecimiento para el primer semestre del año 1995 y donde decía que el incremento de las ventas de coches en el mercado español sería de un 5 a un 6 por ciento, ahora dice que sólo lo será entre un 2 y un 4 por ciento. Esto supone una total discrepancia con la previsión oficial del ministro de Industria, Juan Manuel Eguiagaray, que predice que el mercado automovilístico crecerá este año en torno a un 10 por ciento.

Puede ser una evidencia más de lo lejos que está nuestro Gobierno de la realidad, como ya anunció Francisco Manuel Salazar Simpson, presidente de Faconauto, Federación que agrupa a los concesionarios de automóviles. A Salazar las palabras del minis-

tro le parecían atrevidas e incluso peligrosas por las expectativas que pueden generar. Por ello recomendó a todos extremar la prudencia. Algo bastante difícil para un Gobierno necesitado de buenas noticias, y los buenos resultados obtenidos por los fabricantes lo son, porque en el conjunto general han rebajado las pérdidas de los 260.000 millones de 1993 a unos 30.000 millones en el 94, con una producción de 1.821.696 turismos, de los que el 73 por ciento ha sido para la exportación, superando el récord del 92.

Las cifras anteriores han supuesto que se recupere el quinto lugar en la clasificación mundial, pasando de nuevo a Corea y detrás de Japón, Estados Unidos, Alemania y Francia. Esta situación, que es buena, tiene también sus peligros por lo vulnerable del sector a los cambios del mercado de divisas.

Por eso, es importante que los resultados de ventas mejoren en España y tratar de sobrepasar con creces las 909.599 matriculaciones logradas el pasado año con la ayuda del Plan Renove y las tan conocidas compras de las empresas de alquiler de automóviles. Es necesario acabar con el agravio comparativo que sufre nuestro país y para ello se hace necesaria una revisión de la fiscalidad, que supone un 28 por ciento del precio total del vehículo, mientras, por ejemplo, en Alemania es de un 15; en el Reino Unido de un 17,5; en Francia un 18,6 y en Italia un 19.

Todo lo que sea acercarnos al resto de los países de la Unión Europea y crear nuevos alicientes a los posibles compradores, se traducirá en más ventas y más puestos de trabajo consolidados. Las marcas siguen haciendo todo lo que pueden para animar el mercado.

ANGEL CARCHENILLA

Es importante que las ventas mejoren y se sobrepasen las cifras de 94. Para ello hay que acabar con el agravio comparativo que supone la alta fiscalidad con que se grava el automóvil en España.

SEMÁFOROS

Es inconcebible que el parking del AVE en Madrid tenga unos precios de escándalo. Dejar el coche en Atocha por la mañana y recogerlo a media tarde, cuesta 2.000 pesetas y un día entero casi 4.000. No parece de recibo que cueste más el metro cuadrado de estacionamiento que el de un hotel de lujo. En Renfe podrán argumentar que el que no quiera pagar, que vaya en metro o en taxi, pero también hay que pensar en los cientos de miles de ciudadanos que viven en los alrededores y sólo cuentan con su coche como medio de transporte. Así las cosas, ya a nadie nos sorprende que nos vaya a costar más el estacionamiento que el billete.

Los terremotos que han asolado Japon han causado, especialmente en Kobe, enormes daños personales y materiales. Es reconfortante conocer el que algunas de las más importantes empresas de automoción, como Nissan y Mazda, se han volcado en la ayuda a los damnificados. Y más emocionante aún es constatar que en esta lista de ayudas figura la aportación de los trabajadores españoles de Nissan. La solidaridad, decididamente, no tiene fronteras.



SE LLAMA SPRINTER

Nuevo furgón Mercedes

LA marca de la estrella ya ofrece en el mercado alemán el sucesor del T1, el Sprinter para el que ha realizado una inversión superior a 120.000 millones de pesetas en el nuevo modelo. La llegada del Sprinter se enmarca dentro de una gran ofensiva de Mercedes Benz, que tiene como paso siguiente la City Transporter (la que sustituye a la MB 100), un monovolumen con el nombre de Viano verá la luz en 1996 y las gamas ligera y pesada se renovarán a fondo; en automóviles, el paso inmediato

es la presentación de la Clase E. En Alemania se van a ofrecer más de 450 versiones del Mercedes Sprinter por el resultado de combinar tres tipos de motores, tres batallas, dos alturas de techo, cambio manual y automático y distintas multiplicaciones del eje trasero; habrá hasta una combi de lujo. En el mercado español la comercialización está prevista para abril y se anuncian unos precios sorprendentes. El 308D, de 3,5 toneladas, costará 2.500.000 pesetas 700.000 menos que el T1.

CAMBIOS EN LA DIRECCION DE FASA RENAULT

Gerard Gastaut se va a Francia

DURANTE los últimos siete años, Gerard Gastaut ha desempeñado la Secretaría General de Fasa Renault, pero ahora lo deja, al ser nombrado Director de Análisis de Estrategia Internacional del grupo Renault, encargado de la puesta en marcha y desarrollo de nuevos mercados emergentes. Su nombramiento se aprovecha en Fasa para hacer pequeños ajustes en el staff directivo de FASA, ya que su puesto no será cubierto y las distintas direcciones bajo su responsabilidad, se reparten. Así, la Dirección de Comunicación, que desempeña Jesús Collazos, pasa a depender de Presidencia, mientras que las otras Direcciones que dependían de Gastaut se su-



bordinan a Juan Antonio Fernández de Sevilla, responsable de Asuntos Sociales y Generales, incluida la Dirección de Personal.

En este área de Personal hay un nombramiento al ser sustituido Fernando Azofra por Angel Díaz Merchán como Director de Recursos Humanos. El nuevo Director, diplomado en Personal y Master en Recursos Humanos, era el responsable de Gestión y Desarrollo de Recursos Humanos en Renault Vehículos Industriales.

Desde MOTOR 16 deseamos a Gerard Gastaut el mayor de los éxitos personales y profesionales, a la vez que le felicitamos por la gran labor en su etapa española, donde deja, un enorme grupo de amigos.

¿QUIEN HA DICHO QUE LA BELLEZA NO SE PUEDE COMPRAR?



NUEVO VOLVO 480 2.0I. GT. 3.095.000 PTAS.*

Quien haya sido estaba equivocado. Porque el nuevo Volvo 480 GT edición limitada ha llegado de Suecia. Un coupé deportivo para cuatro personas que le dejará con la boca abierta. No sólo por su equipamiento

y el diseño de sus líneas increíbles. Por toda la seguridad que da tener un Volvo. Acérquese ahora al nuevo Volvo 480 GT edición limitada. Y tenga la belleza en sus manos. *Equipamiento de Serie:* Airbag conductor.

ABS. Climatizador manual. Llantas de aleación. Luces antiniebla delanteras. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos. Sistema de alarma.

VOLVO
Respuesta segura.

*Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos.

NUEVO DIRECTOR COMERCIAL DE VW

Dentro de la reestructuración de la cúpula directiva de Volkswagen-Audi España, Brício Calvache es el nuevo Director Comercial de Volkswagen, tras haber desempeñado este mismo cargo en el área de vehículos comerciales.

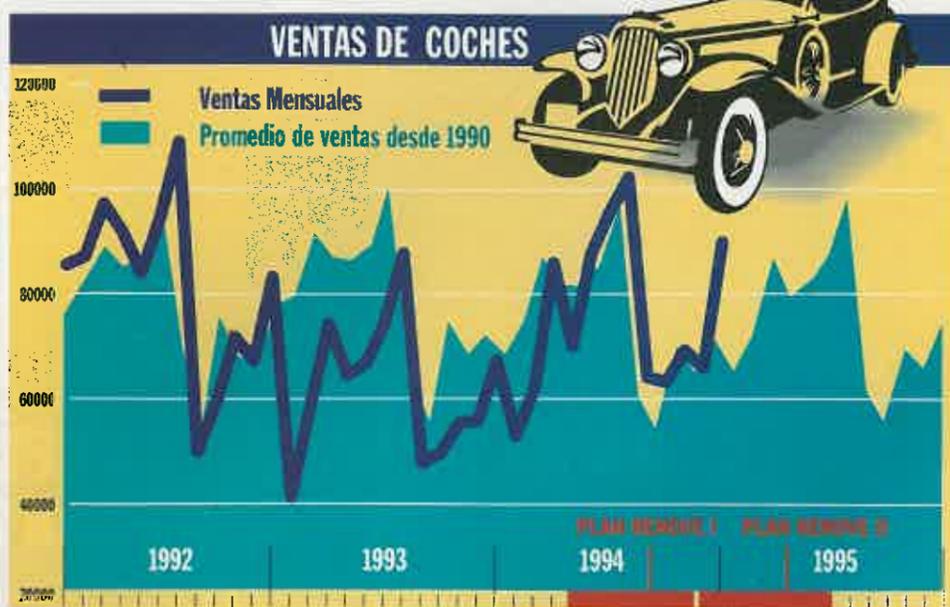


CAJA DE CATALUÑA COMPRA MNA

La Caja de Cataluña ha logrado el control financiero de una de las empresas de seguros más importantes del país, Multinacional Aseguradora. La entidad de crédito va a suscribir una ampliación de capital de 1.200 millones de pesetas, más una prima de emisión por el mismo valor, lo que le permitirá controlar la firma barcelonesa. MNA dispone de casi medio millón de pólizas, con una cartera que roza los 30.000 millones de pesetas

NUEVA DIRECCION DEL CLUB FERRARI

El Club de Amigos de Ferrari de Granada cambia de dirección. La nueva es: Calle Puente Verde, 10, 3º A. 18008 Granada.



ESTADISTICA

Cifras finales de un año de transición

EL Presidente de la Asociación de Fabricantes (Anfac), Carlos Espinosa de los Monteros, convocó la tradicional rueda de prensa en la que se comunicaba de manera oficial los resultados del mercado español de automóviles durante 1994.

Aunque las grandes cifras se conocen desde hace algunas semanas e incluso las hemos publicado en estas mismas páginas, conviene recordar algunos datos:

•EL número total de turismos matriculados en 1994 ha sido de 909.599, lo que representa un incremento sobre el año anterior del 22,12 por ciento. En el periodo 1989 a 1993 (cinco años anteriores), el promedio de matriculaciones ha sido de 943.535 unidades. Por tanto, en el año 94 se han matriculado menos coches que en la media de los cinco años anteriores.

•DEL total de matriculaciones, un 26,5 por ciento corresponden a coches de motor diesel. En el año 1991, la cuota de turismos diesel era de 12,8 por ciento. En los últimos tres años se ha duplicado este porcentaje, en lo que supone el crecimiento mayor de Europa de la tasa diesel.



•EN el año 94 se han fabricado en España 1.821.696 coches, lo que significa un récord absoluto de producción, con un crecimiento del 20,97 por ciento respecto al año anterior. Con esta cifra, España vuelve a ocupar el quinto puesto mundial, detrás de Estados Unidos, Japón, Alemania y Francia y justamente por delante de Corea e Italia. Italia había superado a España en el año 93, pero hemos vuelto a recuperar la quinta posición.

•SE han exportado 1.343.927 coches, lo que supone casi el 70 por ciento de la producción. Este porcentaje no lo alcanza ningún país del mundo. Las exportaciones de coches se incrementaron en un 13,18 por ciento respecto al año anterior.

•DEL total de matriculaciones, el 50,9 por ciento correspondieron a coches de importación y el 49,1 por ciento a coches fabricados en España. En el año 93, se matricularon más coches de importación (55,6 por ciento) que nacionales. La tendencia se ha invertido gracias a que, con los planes Renove, se han incrementado las ventas de coches de pequeño

tamaño y precio, que son habitualmente los fabricados en España.

•DURANTE 1994, el conjunto de las empresas agrupadas en Anfac invirtieron 193.241 millones de pesetas. En los últimos seis años, el promedio de inversiones ha venido siendo de 211.000 millones.

•EN el conjunto de los cinco países europeos productores de automóviles, la fiscalidad se mueve en el entorno del 17 por ciento: 18,6% en Francia, 15% en Alemania, 17,5% en Gran Bretaña y 19% en Italia, a lo que hay que añadir, para éste último caso, una tasa anual. España, con el 28 por ciento entre IVA e Impuesto de matriculación, se sitúa en la cabeza de Europa.

•PERO es más: en un estudio elaborado por Anfac, el esfuerzo fiscal del ciudadano español es de más del doble de la media de los otros países europeos. En el estudio se ha tenido en cuenta el PIB per cápita y el coste fiscal por la compra de un coche de



10.000 dólares. Mientras que un ciudadano alemán paga 76, un francés 92, un italiano 112, un inglés 116 y un español 245!

•EN su intervención, Espinosa de los Monteros adelantó que el conjunto de las empresas de Anfac han perdido (datos sin auditar ni confirmar) 30.000 millones de pesetas. Si consideramos que han invertido 193.000 millones, no puede decirse que el neogocio haya sido bueno en números absolutos. Queda el consuelo de pensar que en el año 93, estas mismas empresas perdieron un total de casi 260.000 millones.

Avance de las ventas de enero: pesimismo

Las cifras de ventas de enero han causado no poca preocupación en el sector. Con un total de 52.255 matriculaciones, supone una caída de la demanda del 1,21 por ciento respecto al pasado año. Por vez primera en muchos meses las cifras arrojan un balance negativo y en un mes en el que se compara con otro en el que no estaba en vigor ningún Renove.

De buena fuente

No hay conflicto entre Chrysler y la Mutua.

La semana pasada recogimos la noticia de que entre la Mutua Madrileña Automovilística y los concesionarios de Chrysler había dificultades. La información no es correcta. En estas fechas, se están negociando los precios de los repuestos para las reparaciones y simultáneamente, se llevan a cabo negociaciones entre la entidad aseguradora y algunos concesionarios, para llegar a una concertación. En modo alguno hay conflicto entre ambas partes y mucho menos han dejado de repararse coches por este motivo. Aclarado.

Daewoo, 300 millones de lanzamiento.

Una fuerte campaña publicitaria está marcando el inicio de las actividades del grupo coreano Daewoo en España. El coste de esta campaña es de algo más de 300 millones de pesetas, cifra muy poco usual y que pone a las claras los ambiciosos planes de ventas de esta marca, que ha batido ya algunos records en Gran Bretaña.

Paros por las inundaciones.

Las inundaciones que han asolado el centro de Europa van a ocasionar paros en la producción. La falta de abastecimientos originará dos jornadas de paro en la fábrica de Rennes de Citroën, donde no han podido llegar los camiones.

Eurotúnel: también allí hay chapuzas.

La obra cumbre de la tecnología europea, el Eurotúnel, también tiene sus chapuzas. Decenas de automóviles, especialmente los de carácter deportivo, han sufrido daños de consideración en los bajos o en el cárter porque los vagones encargados de su transporte tienen unos rebordes para evitar el desplazamiento de la carga, que hace que los coches rocen en el suelo. La compañía transportista ha decidido correr con los gastos de reparación hasta que sea subsanado el problema.

Coches de colección, más baratos.

Sin que se conozcan muy bien las causas. O para ser más precisos, vuelven a la normalidad tras años de subidas espectaculares. Hace pocos meses, se han adjudicado en París un Ferrari 308 GTB por 178.000 (4.500.000) francos y un BB512 Berlinetta por 450.000 francos (más de 11 millones); la cuarta parte que hace tres años.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Los cantautores vuelven a estar de moda... 25 años después. Fue a comienzos de los 70 cuando vivieron su primera edad de oro, tomando el relevo de los llamados «cantantes protesta». Carlos Varela es un cubano que vive en la isla y se atreve a levantar su voz hasta donde le deja una titubeante liberalización política. No es un cantor del castrismo, pero tampoco un enemigo declarado. Pero sí es un excelente cantautor que renueva la todavía viva «nueva trova» de su Cuba. Con «**Como los peces**» (BMG Ariola 25754 2) se presenta discográficamente en España tras un año de presentaciones personales de calentamiento. Merece la pena escucharle, como a otros cantautores a punto de emerger, porque en ellos y en discos como éste, está el futuro.

No suelen ser los utilitarios los escondites favoritos para un vampiro bicentenario. Pero por una ocasión les recomiendo que le hagan un sitio, si no en el asiento del conductor, ahí al lado, en la pletina de su cassette o CD móvil. «**Entrevista con el vampiro**» (MCA Geffen 24719) es una de las películas de moda, con Cruise, Pitt y Banderas y tiene una interesante banda sonora ¡original!. Tan sólo han empleado un tema ya conocido, el

«Symphony for the devil» de los Stones en interpretación de Guns N Roses mientras el resto es obra de Elliot Goldenthal. En la tradición de los

mejores compositores de cine de antaño, que gozan ya de la categoría de clásicos. Así que será mejor conocerlo ahora, cuando convivimos con su obra, que cuando nos lo descubran eruditos en música antigua.

Más real, más apabullante como

presencia escénica para llevar en el asiento de al lado en el coche, Olga Guillot resuena en parte de su inmensa obra en un nuevo álbum titulado «**Los más grandes éxitos de Olga Guillot**» (Manzana AFMCD-1). Son 15 canciones y otros tantos cañonazos. Desde el «Contigo en la distancia», todo un clásico del bolero, al «Comunicando», premio de Benidorm que debe mucho de su difusión internacional a esta versión de Olga. Toda la entrega, toda la pasión, toda la exageración dramática de Olga Guillot, condensados en un compact disc y 15 canciones. Ponga una de las grandes estrellas de la música hispanoamericana en su coche.

Rita Pavone no sólo sigue en activo, sino también en forma. 30 años después de sus primeros éxitos vuelve a la palestra desdoblándose en dos facetas muy distintas: la nostalgia y el baile discotequero. En su álbum doble «**No sólo nostalgia**» (Divucsa 31-749) dedica un disco completo a recuperar sus viejos «Cuore», «Como tú no hay ninguno» o «Qué me importa del mundo» en fieles versiones a las originales. Y en el segundo se pone moderna y repite las canciones pero en versión *dance*, *bakalao* o como ustedes definan los actuales ritmos de baile. Así que es un disco de doble uso para el coche. Según las condiciones del tráfico, elija unas u otras versiones y tendrá calma o agitación a voluntad propia.

JOSÉ RAMON PARDO



EXPO AVENTURA '95

Bajo la segunda presidencia consecutiva de Miguel de la Quadra-Salcedo, Expo Aventura '95 ofrece espacio durante los días 11, 12, 13 y 14 de mayo, bajo el stand del Aventurero, a todos aquellos aventureros profesionales o aficionados que quieran exponer sus proyectos de futuro en el salón con la intención de establecer contactos con posibles patrocinadores, socios o acompañantes. Deberán ponerse en contacto con la organización antes del 15 de abril en el teléfono de Barcelona (93) 426 94 28. Además, los amantes de la aventura encontrarán en Expo Aventura un salón interactivo al aire libre donde poder adquirir las últimas novedades en sectores como el alpinismo, espeleología, trekking, trineos, kayaks, submarinismo, ala delta...

PREMIO A UN ESPAÑOL

José María París González, ha sido el ganador del segundo Concurso de Diseño de Transporte del Art Center College of Design, prestigiosa escuela europea, con sede en Suiza y afiliada al Art Center College of Design de Pasadena, en USA. Como premio por su excelente trabajo sobre un imaginativo coche urbano, este estudiante de tercero de arquitectura podrá disfrutar de una beca para completar su formación en el centro suizo.



MÜNCHEN RD 104

Nuevo autorradio Blaupunkt con CD

PARA quien se sienta especialmente atraído por el impresionante sonido del Compact Disc en el automóvil, Blaupunkt ha lanzado recientemente al mercado una fascinante combinación de autorradio y reproductor CD bajo la denominación München RD 104. El aparato, que incorpora las avanzadas ventajas del sistema de radio datos RDS Plus, permite una óptima recepción en las bandas de FM, onda media y onda larga, con identificación de la emisora sintonizada. Su frontal, siguiendo la línea del nuevo diseño «Wave», aparece a la vista con unas líneas suavemente onduladas. Cuenta, además, con la excelente protección contra robo de la llave tarjeta o Keycard, y la disposición de etapas de potencia integradas que permiten el funcionamiento del nuevo München sin necesidad de amplificadores externos.

El manejo centralizado del München se realiza a través de un mando en forma de balancín multifuncional que permite controlar las funciones más importantes de la radio y del CD. Además, cuenta con una tecla para la selección de pistas Track Program Memory (TPM) de funcionamiento del CD, capaz de programar hasta 600 títulos procedentes de 30 Compact Disc, ya que el aparato reconoce inmediatamente el disco que se coloca y los cortes preferidos del disco. Igualmente cuenta con una tecla que permite el acceso al control directo de software (DSC) para variar el volumen de reproducción de los mensajes ARI (en los países en los que funciona este sistema de información de tráfico), así como para la sensibilidad de búsqueda automática de sintonía, el control fisiológico *loudness* y el color *display*.

MAS ALLA DE LA FRONTERA

Recorrido por Marruecos

LOS amantes del todoterreno tienen la posibilidad de conocer y disfrutar de un Marruecos distinto al que se recorre haciendo turismo por los circuitos convencionales, con la ayuda del libro «Más Alla



de la Frontera» elaborado por Antonio Fuster y Santiago Fernández. Esta detallada guía, que también recoge informaciones prácticas sobre la conducción de un todoterreno, ofrece una treintena de itinerarios acompañados de un completo rutómetro para recorrer el país llegando por sus hermosas pistas hasta las aldeas y paisajes más desconocidos. Además, el libro consta de una tercera parte con informaciones útiles para el viajero de las ciudades y pueblos que tienen un interés especial. Además de en grandes librerías, el Corte Inglés y FNAC, «Más alla de la Frontera» se puede pedir al teléfono 91/543 86 52.

ALTAVOZ «SUBWOOFER» PIONEER

Pioneer ha lanzado al mercado unos exclusivos y revolucionarios formatos de «subwoofers» para ocupar el mínimo espacio en el automóvil. El TS-W50 lleva un «subwoofer» de 13 cm. con caja acústica personalizada para su montaje en la rueda de recambio. Exclusivo de Pioneer, este diseño único proporciona excelentes resultados de subgraves. Resulta muy fácil instalarlo en la rueda de recambio. Incorpora una doble cavidad con salida Bass Reflex con un filtro acústico consiguiendo que la presión de aire expulsada por el woofer, al salir por el tubo, tenga una mayor eficacia en graves.

FORMULA UNO 1994/1995

Editado por el Grupo Editorial CEAC, Fórmula Uno 1994/1995 es uno de los anuarios más prestigiosos de los que se publican en Europa y Latinoamérica, con una reconocida permanencia de más de veinte años en el mercado. Su editor es el periodista Francisco Santos, con muchos años de experiencia en el automovilismo deportivo y la Fórmula 1, destacando también entre su equipo a nombres del prestigio de Alan Henry, Paolo d'Alessio, Mike Doodson, Enrique Scalabrini, Orlando Ríos, Nigel Snowdon, Dominique Leroy, etc...

PEUGEOT 506 Sucesor del 405



Llegado el momento de jubilar al 405, la marca francesa Peugeot ha creado una berlina de mayor tamaño que probablemente se denomine 506.

TRAS nueve años de éxito y una dilatada trayectoria en los mercados internacionales, el Peugeot 405 está a punto de jubilarse. Lo cierto es que por habitabilidad, comportamiento, capacidad de maletero e incluso por línea habría aguantado más tiempo. No obstante la competencia no perdona. Xantia, Laguna, Mondeo... aportan una imagen renovada, fresca, al margen

de las soluciones más recientes en todos los ámbitos. El sustituto del 405 se llamará casi con toda seguridad 506, en una clara alusión a que se trata de un coche superior en tamaño a la media del segmento. Se presentará oficialmente en el salón Internacional de Frankfurt y, según su diseñador Gerard Welter, será mucho más elegante y estará mejor cuidado que el modelo ofrecido en la actualidad. Con el estilo inconfundi-

ble de la marca del león, el 506 ofrecerá un frontal mucho más afilado y unos faros más rasgados. Detrás un pequeño spoiler integrado en la tapa del maletero le proporcionará una personalidad marcada dentro de un diseño clásico de tres volúmenes con cuatro puertas y maletero separado. El 506 compartirá motorizaciones con el Xantia. Desde el 1.4 de 75 caballos que no vendrá a España, hasta el dos litros de 152. Llevará algunas nuevas incorporaciones, como un nuevo V6 de tres litros de cilindrada y una potencia de 170 caballos que no verá la luz antes



Existe un proyecto de Peugeot 506 en versión coupé.



La intención de Peugeot con el 506 ha sido conseguir un modelo más elegante y mejor cuidado que su antecesor, el 405.

de 1996 y un tope de gama con 196 caballos. En otoño de este año, se dará a conocer la versión break del 506 y se podría estar trabajando sobre un coupé de dos puertas, que sin duda animaría un segmento algo aburrido y demasiado conservador.

A.M.

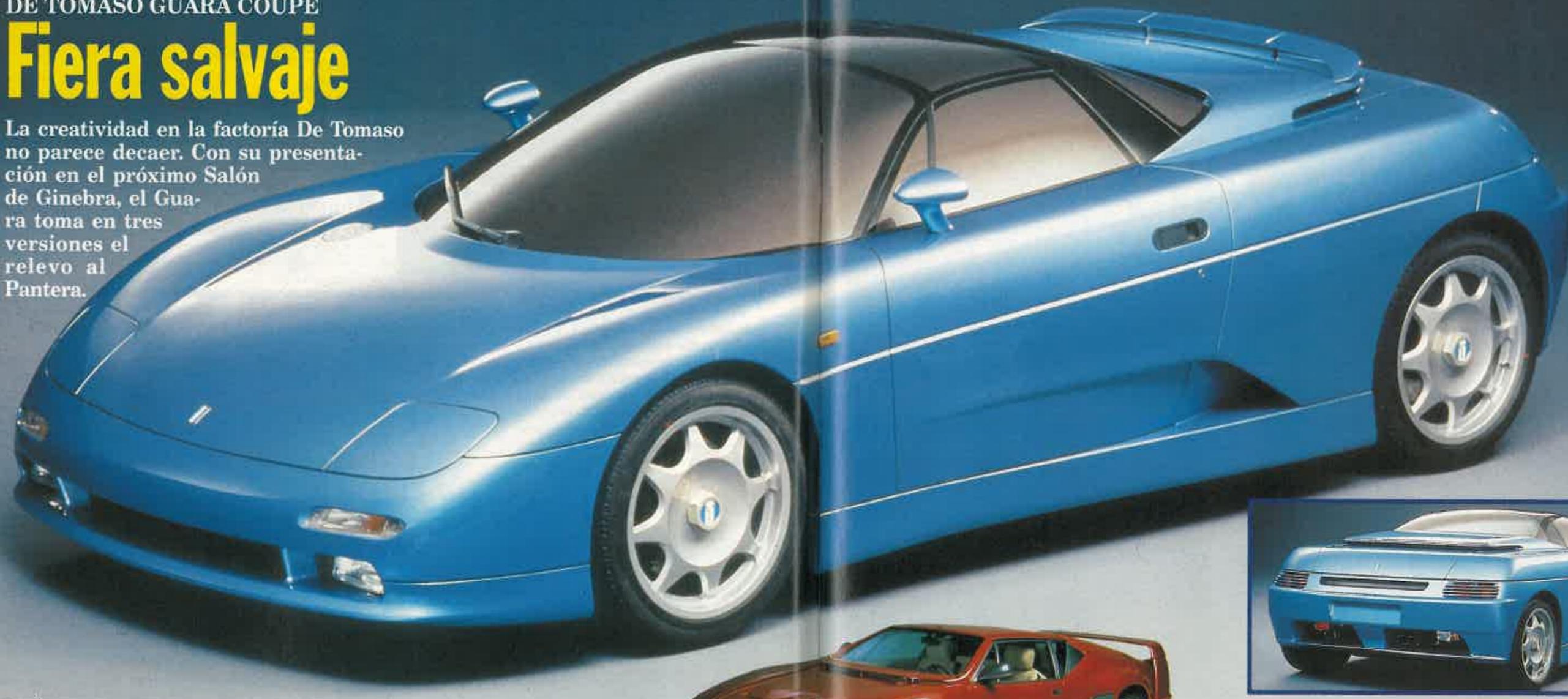


El 506 compartirá motorizaciones con el Xantia, pero aportará nuevas versiones como el V6 de 170 CV.

DE TOMASO GUARA COUPE

Fiera salvaje

La creatividad en la factoría De Tomaso no parece decaer. Con su presentación en el próximo Salón de Ginebra, el Guara toma en tres versiones el relevo al Pantera.



Equipado con motor BMW V8, el Guará alcanza los 275 kilómetros por hora.

CUANDO todavía no han empezado las pruebas en pista del nuevo modelo superdeportivo De Tomaso, ya se conoce cómo será esta última creación de la marca fundada por el ex piloto de Fórmula 1 italo-argentino. El propio nombre de Guará proviene de la Pampa, donde se llama así a una especie de lobo predador, feroz enemigo de los gauchos y sus rebaños.

Tres van a ser las posibilidades del nuevo y fascinante deportivo, digno sucesor del Pantera: una barchetta abierta, un spider-targa con techo duro y un elegante coupé. Esta ha sido la ingeniosa solución de la pequeña fábrica italiana para poder ofrecer una gama de coches distintos sin tener que desarrollar proyectos diferentes.

La carrocería del Guará está realizada en ligerísima fibra de carbono que, ensamblada de forma modular, posibilita las tres distintas conformaciones. Para revestir los interiores, previendo la utilización en forma de barchetta, se ha recurrido a un sofisticado material sintético impermeable y resistente a la intemperie. Por otra parte, estos interiores sorprenden por su austeridad y sencillez. El diseño de las fibras es del italiano Carlo Gaino, de la firma Shyntesis Design, de Turín. Resulta un coche de dimensiones contenidas, de sólo 4,19 metros de largo, similar a las de un Ford Escort y que en la versión Barchetta reduce su altura a un poco más del metro de altura. La trasera es quizás lo más característico del co-

che, con un alerón inferior aerodinámico por encima del cual aparecen los cuatro tubos de escape.

El chasis está configurado por una espina central en forma de cajón que soporta una estructura tubular de aluminio, al estilo de los pequeños deportivos diseñados por Alejandro de Tomaso durante los años 60. La sencillez del diseño garantiza rigidez ante los esfuerzos torsionales muy adecuada a los elevados niveles de potencia previstos para el Guará. La seguridad ha sido muy contemplada en el proyecto y, como ejemplo, decir que el depósito de gasolina va ubicado en la espina central del chasis, en el centro del coche. Con este tanque lleno, el

peso del coche se limita a tan solo 1.000 kilogramos, valor posible gracias a lo liviano de las fibras y el aluminio.

La suspensión delantera de doble brazo y la dirección van montadas en un bloque al extremo del chasis. Los amortiguadores, situados en posición vertical, son de gas y están dotados de muelles helicoidales para mejorar el confort a baja velocidad. Los discos de freno, de factura Brembo, son de considerable tamaño, comparable al de un LP.

De Tomaso, durante la esplendorosa década de los 60 y posteriormente, se ha nutrido para sus creaciones de broncos motores V8 de origen Ford. Pero ahora, para su última creación, ha sorprendido a propios y extraños al acudir a la

factoría BMW y adoptar su motor de cuatro litros y configuración V8. Los 304 caballos proporcionados por la mecánica germana posibilitan que el Guará alcance los 275 kilómetros por hora y acelere de 0 a 100 en menos de cinco segundos. El ocho cilindros va anclado en posición central, muy bajo respecto al centro de gravedad, y a él se ha acoplado una caja de cambios de seis relaciones.

Mangusta, Pantera y ahora Guará, la presencia de los nombres argentinos en el mundo de los superdeportivos sigue vigente. Pero aún habrá que esperar a la temporada que viene para escuchar el aullido de este lobo pampero. ●

JOHN E. BECH/J.L.S.

Cada vez más cómodos

GAMA ESCORT '95

La gama Escort '95 presenta innovaciones de diseño tanto en el interior como en el exterior. En las mecánicas se han mejorado aquellos aspectos enfocados hacia el confort.



ESTA claro que los coches de fin de siglo tienen como meta ofrecer, sobre todo, comodidad. Es en este sentido en el que los fabricantes de automóviles dirigen sus esfuerzos. Los últimos productos de Ford así lo demuestran: el nuevo buque insignia, el Scorpio, puesto a la venta hace escasos días, es de los coches más cómodos en el que se puede viajar en su parte trasera; en cuanto al Mondeo, el título de coche del año en Europa no se lo han regalado precisamente. El Escort, que ha sido líder de ventas en España el año pasado, es ahora más confortable gracias a una serie de mejoras.

Para que el nuevo Escort sorprenda con un funcionamiento agradable, Ford ha introducido una serie de cambios en suspensiones, dirección, caja de cambios y tubo de escape, sobre todo para reducir ruidos.

El nivel sonoro interior se ha reducido a base de mejorar el aislamiento del habitáculo, sellar pequeñas aberturas y sustituir las juntas de las puertas por unas de nuevo diseño que reducen el ruido del vien-

to, sin contar con un acolchado insonorizante especial para el suelo, techo, aletas, guardabarros, salpicadero y para el vano motor. Todo esto conlleva una reducción de tono de cinco decibelios sobre un máximo de 74, que será normativa en Europa en el año 1997.

Parte de los cambios en la suspensión también van dirigidos a atenuar los ruidos de la carretera. Para esto, entre otras mejoras, se ha dotado al nuevo Escort de unos bujes especiales montados sobre soportes individuales, tanto para la suspensión delantera como trasera. Pero lo más importante es la adopción de amortiguadores de gas para todas las versiones de la gama Escort. Estos amortiguadores presentan la gran ventaja de no per- ◆◆◆



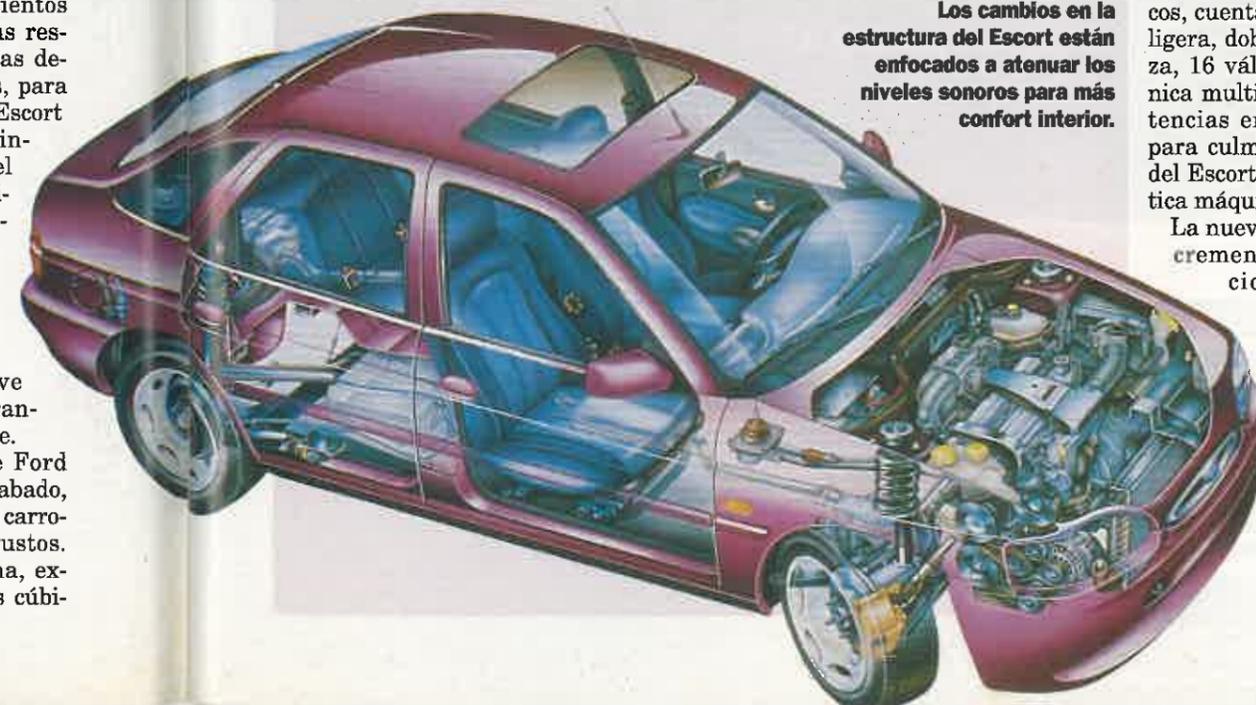
La parte frontal del nuevo Ford Escort es la que ha experimentado mayores retoques como la parrilla, el capó o el paragolpes.



En la parte trasera se puede apreciar cómo se ha cambiado algunos detalles, como parachoques y la posición de los anagramas.



Los cambios en la estructura del Escort están enfocados a atenuar los niveles sonoros para más confort interior.



cos, cuentan con culatas en aleación ligera, doble árbol de levas en cabeza, 16 válvulas e inyección electrónica multipunto secuencial. Las potencias empiezan con 60 caballos para culminar con los 220 caballos del Escort RS Cosworth, una auténtica máquina de competición.

La nueva gama de Ford Escort incrementa ligeramente sus precios; éstos varían desde 1.819.000 pesetas para el modelo bajo de gama, el 1,3 litros, hasta los 3.469.000 pesetas para el Cabrio de 1.800 centímetros cúbicos. El Escort diesel más barato cuesta 1.949.000 pesetas, mientras el turbodiesel 2.317.000. ●

S.G.P.

Motor 16 /19

der eficacia, cuando se les somete a un esfuerzo intenso y prolongado.

También la suspensión trasera se ha modificado. Adopta ahora un nuevo eje de torsión que opone mayor resistencia a la torsión y aumenta la rigidez de la carrocería, de tal manera que hace innecesaria la utilización de una barra estabilizadora. Todo esto modifica el comportamiento del nuevo Escort, que se defiende por terrenos virados y con mal piso con mayor estabilidad y precisión.

Las cajas de cambio han experimentado modificaciones, no en los desarrollos, sino en sus elementos más externos para reducir niveles de ruidos y vibraciones. Lo mismo ocurre con la columna de la dirección que mejora la articulación para ofrecer más tacto y sensibilidad. La servodirección es de serie o se pue-

de comprar como opción según versiones, salvo para la versión baja de gama, la de 1,3 litros de 60 caballos.

La última reforma funcional es la sustitución del tubo de escape por uno de acero inoxidable de larga duración que además, reduce ruidos.

En el exterior, la parte del Ford Escort que más ha variado es la delantera. Los parachoques y el capó son de distinta factura y están separados por una parrilla de líneas muy ovaladas con un reborde cromado al estilo de su hermano mayor el Mondeo. Los laterales incorporan nuevas bandas y tiradores de las puertas integrados, mientras que la parte posterior modifica el paragolpes para cambiar de imagen.

En el interior, el salpicadero, el panel de instrumentos, la consola central y los guarnecidos de las puertas sorprenden por un diseño

moderno y funcional. Los asientos gozan de mayor altura en sus respaldos así como reposacabezas delanteros y traseros ajustables, para cansar menos el cuerpo. Los Escort con acabado Ghia incluyen incrustaciones en madera en el salpicadero, pero el detalle original lo pone un reloj analógico de considerable tamaño.

El equipamiento varía según versiones y destaca, en algunas de ellas, el inmovilizador PATS, un sistema electrónico integrado en la llave que impide que el coche arranque si no es con su propia llave.

La nueva gama Escort de Ford cuenta con seis niveles de acabado, siete motores y siete tipos de carrocerías, para casi todos los gustos. Todos los motores de gasolina, excepto el de 1.300 centímetros cúbicos,

PORSCHE CARRERA 4

Especie protegida

El Porsche Carrera es, por sus singulares características, una especie única a la que se ha decidido proteger. Por ello esta versión, de cuatro ruedas motrices cuenta, intencionadamente, con un comportamiento muy similar al de su hermano de tracción trasera.



PORSCHE 911 CARRERA 4

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento eficaz	Posición de los pedales
Prestaciones brillantes	Volante no regulable
Ligereza del conjunto	Plazas traseras simbólicas

PRECIO: 13.168.640 PTAS.

Motor 16
Prueba

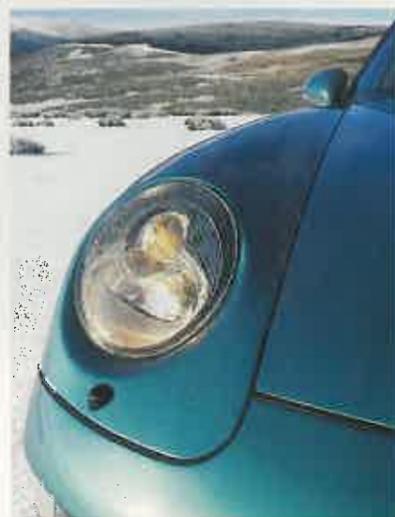
DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★
PRECIO	★★

La sensación al volante es un tanto extraña. Un Porsche Carrera con tracción a las cuatro ruedas que se comporta por regla general como el tracción trasera de siempre, o mejor dicho como el Carrera más moderno. Acusada tendencia al deslizamiento del eje trasero, ♦♦♦



idéntica agilidad, prestaciones similares... aquí hay algo que no cuadra, o quizá que cuadra demasiado. En el centro técnico de Weisach (Alemania) recibieron las estadísticas con una sonrisa cómplice. En los últimos tiempos, el 30 por ciento de todos los clientes del 911 se había decidido por la versión con tracción a las cuatro ruedas, pero la mayoría echaba de menos (?) la personalidad 911, el morbo de alguna cruzadita en determinado momento y el comportamiento selectivo de un auténtico tracción trasera pura sangre. Se había traicionado el espíritu del carismático modelo. Las emociones habían disminuido en favor de la seguridad y la eficacia. En general el propietario de un Carrera 4 estaba contento con el coche pero...

Y con mucho gusto, en Weisach han conseguido que no haya pero que valga. Además de que las nuevas características del Carrera permitirían mayores alegrías en cuanto a reparto de par entre ejes sobre todo por peso, nueva suspensión



Exteriormente, en poco se diferencia de su hermano el Carrera. Espectacular.

trasera multibrazo y mejor comportamiento, los técnicos de la marca alemana decidieron utilizar un sencillo sistema de eje con tubo central (Transaxel) que une los dos trenes

rodantes y que reparte la potencia entre ellos por medio de un embrague viscoso situado en la salida de la caja de cambios por delante del eje posterior. Pero la clave estaba en ese reparto de potencia. En condiciones normales de adherencia el antiguo Carrera 4 repartía la fuerza disponible en una relación del 69 por ciento detrás y el 31 por ciento delante. Y en condiciones precarias de agarre se podía llegar a una relación 50-50. En el nuevo Carrera 4 y con la intención de acercarlo lo más posible al cliente que no quiere perder el encanto de un tracción trasera, el reparto es bien diferente. En condiciones normales, el 95 por ciento de la fuerza se transmite a las ruedas traseras y sólo el 5 por ciento al tren delantero. Realizando un tipo de conducción deportiva por un conductor experto se puede llegar a pasar hasta el 30 por ciento del par al tren delantero, y nunca, sean cuales sean las condiciones de adherencia se llega a superar el 45 por ciento de par transmitido a las



ruedas delanteras. Es decir, intencionadamente se ha mantenido invariable el carácter del 911 Carrera de tracción trasera.

¿Y de qué sirve entonces pagar 800.000 pesetas más por un Carrera 4? Pues de poco si el comprador no suele sacarle el partido que se puede lograr de un deportivo de estas características.

En condiciones de adherencia ideales y conducción normal el nuevo Carrera 4 no es más eficaz que un Carrera, el tren trasero multibrazo común a ambos y la nueva rigidez del chasis convierten en una lapa a los dos deportivos alemanes sin distinciones. Sólo realizando una conducción de alto nivel el conductor de un Carrera 4 puede apreciar en seco un mayor agarre pudiendo aprovechar al máximo el potencial del motor y situar algo más lejos el límite de adherencia del coche. En mojado o asfalto deslizante el nuevo Carrera 4, como su hermano de tracción trasera, no perdona una mala trazada en mojado, se va de frente



La banda trasera de pilotos se ha unificado, ahora toda ella es de color rojo.

siempre que no se anticipe la curva a tiempo. Si la maniobra se borda y se acelera con decisión a la salida de la curva, el coche se va de atrás y justo en ese momento es cuando el

conductor del Carrera 4 tiene que confiar en el nuevo sistema y también valorar hasta dónde puede llegar él mismo. Si se continúa acelerando, el embrague viscoso manda par al tren delantero y el coche supera la situación con una sencilla maniobra de contravolante, pero la cruzada está asegurada, justo lo que se pretendía. En definitiva que se trata de una situación extraña para aquellos que buscan la neutralidad y nobleza de un tracción total de los de siempre. Y una solución ideal para aquellos conductores expertos que no quieren renunciar a ciertos desmanes del tren trasero a sabiendas que en un momento dado la tracción total «light» del Carrera 4 les va a sacar del apuro.

Por lo demás, el coche es prácticamente idéntico al Carrera de tracción trasera. Exteriormente los más observadores se fijarán en que el 4 se suma al logotipo trasero de Carrera y que se utiliza el color titanio tanto en el nombre como en el pomo de la palanca y en las morda- ◆◆◆



zas de freno. La banda trasera de pilotos es ahora toda de color rojo y los intermitentes delanteros son blancos. Además, los embellecedores centrales de las llantas llevan la inscripción «Carrera 4».

Técnicamente se utiliza el mismo propulsor del Carrera con la misma potencia y par y curiosamente se mantienen las prestaciones, mejorando incluso la aceleración en los 100 metros con salida parada gracias al mejor agarre y la poca resistencia mecánica de la transmisión. Lo cierto es que el secreto también se esconde en la reducción salvaje de peso. El antiguo Carrera 4 pesaba 100 kilos más que el Carrera 2, mientras que en esta versión esa diferencia se ha conseguido rebajar a la mitad. En comparación con la transmisión antigua las pérdidas mecánicas por arrastre también se han reducido en un 50 por ciento. Y todo ello a pesar de que se ha montado un diferencial autoblocante para el eje trasero y un diferencial de frenado automático (ABD) ofrecido en opción en el Carrera de tracción trasera. La misión del ABD es la de detectar por medio de sensores situados en el ABS las pérdidas de tracción de cada una de las ruedas, procediendo al frenado automático de la rueda que patina para restablecer la óptima transmisión de fuerza al asfalto.

El diferencial autoblocante del eje trasero va desde el 25 por ciento de bloqueo en aceleración hasta el 40



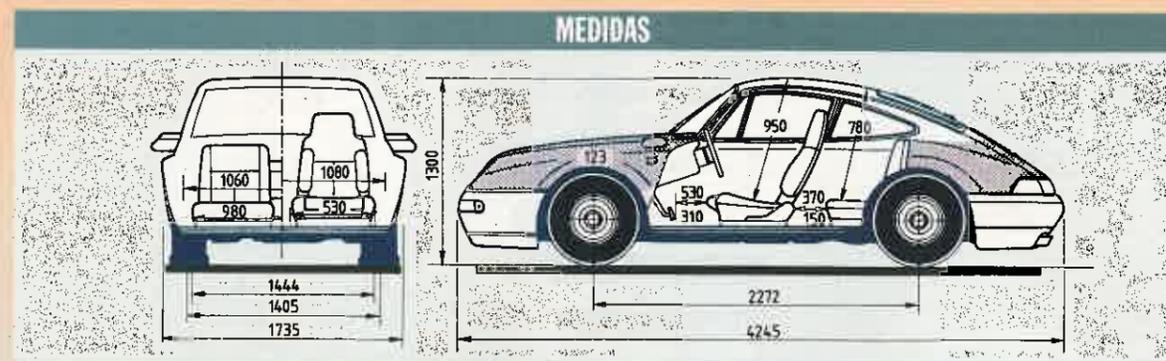
Sólo cambia el color de la palanca. Las plazas traseras son tan pequeñas como siempre, aunque se mantiene el mismo volumen del maletero.

por ciento de bloqueo en retención lo cual ayuda sobremanera a mantener la trayectoria del coche en curvas si se reduce de forma salvaje en apoyo o se levanta el pie del acelerador con la consiguiente y peligrosa transferencia de masas.

Ni que decir tiene que el peso extra, aunque considerablemente reducido, recae sobre todo en el tren delantero con la consiguiente mejora del reparto de pesos. Esto mejora el aplomo del coche y sobre todo de un tren delantero que se muestra todavía más preciso y con un tacto de dirección extraordinario.

Por lo demás todo sigue igual y encontramos los mismos defectos que en el tracción trasera. Volante no regulable y demasiado vertical, interiores bien cuidados pero con 20 años a sus espaldas, posición de los pedales poco idónea y muy incómoda y un embrague que ofrece más resistencia de lo normal y que requiere paciencia y práctica para una utilización ideal. Pero a la hora de la verdad da exactamente igual. El coche frena aún mejor (que ya es decir), suena igual de bien (impresionante) y la caja de cambios de seis velocidades vuelve a dar vida a una mecánica prodigiosa, permitiendo una utilización relajada sin demasiados cambios de marcha en ciudad y al aprovechamiento óptimo de toda la potencia en carretera. ●

ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



FICHA TECNICA

MOTOR

Trasero longitudinal de seis cilindros horizontales opuestos en 2 bancadas. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de ocho apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 272 CV (200 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (329 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 98 octanos.

TRANSMISION

Tracción integral. Caja de cambios manual de seis velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,3 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 40,4 Km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11,7 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Sistema antibloqueo de frenos: De serie. Bosch ABS 5

SUSPENSION

Delantera: Ruedas suspendidas independientemente en brazos transversales y patas telescópicas tipo McPherson, amortiguadores de dos tubos y barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo con sistema LSA, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante y 245/45 ZR 16 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.420 kilos. Capacidad del depósito: 73,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	270
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	13,5
1.000 m salida parada	24,7
De 0 a 100 km/h	5,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 6ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,9
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	37,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,5

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	17,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,9
En conducción rápida	19,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,3
A 140 km/h de cruceo	14,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	14,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	460

FRENOS

A 60 Km/h:	12,4 m.
A 100 Km/h:	35,2m.
A 120 Km/h:	53 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	57,2 dB.
A 60 Km/h:	65,4 dB.
A 90 Km/h:	70,1 dB.
A 120 Km/h:	73,9 dB.
A 140 Km/h:	75,2 dB.
A Tope:	79,8 dB.

EQUIPAMIENTO

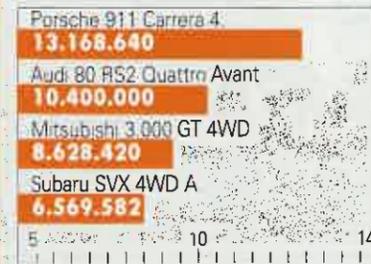
EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
Manómetro de aceite	●		
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de a bordo			●
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante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

OPCIONES:

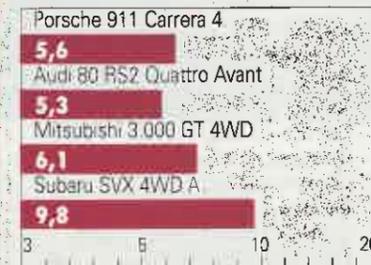
Pintura metalizada: 200.000 ptas. Color a elegir: 392.000 ptas. Asientos de cuero: 547.000 ptas. con calefacción: 657.000 ptas. Salpicadero de madera: 697.000 ptas. Chasis sport: 304.600 ptas. Limpialuneta trasera: 69.120 ptas. Control automático de velocidad: 98.560 ptas. Equipo de sonido con ocho altavoces: 142.080 ptas. Depósito de 92 litros: 62.720 ptas. Techo corredizo eléctrico: 313.600 ptas. Ordenador de abordo: 67.840 ptas. CD con cambiador de seis discos: 192.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



VELOCIDAD MAXIMA (En Km/h.)



CONCLUSION

Nos las hemos visto y deseado para encontrar los suficientes rivales como para rellenar este apartado. Sin duda es difícil encontrar un ejemplar como el Porsche Carrera 4, como lo es encontrar un rival del Audi 80 RS2 Avant. El Porsche ofrece el carisma de siempre redondeado con un tipo de tracción ideal para que los más expertos se diviertan con seguridad. El resto lo enfoca de diferente manera. El Audi para el que sueña con espacio para personas y equipaje, el Mitsubishi para los que pretendan desmarcarse con el oriental más sofisticado y el Subaru para lo que no dispongan de tanto dinero pero a la vez no quieran renunciar a la exclusividad de un deportivo 4X4.

COMPRADOR

Importador: Porsche España, S.A. Avda de Burgos 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Red de postventa:** 19 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 1.316.864 ptas. **Plazos:** 48 de 338.966 ptas. **Precio final aplazado:** 17.587.209.

COSTE POR KM.

Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 96,33 ptas/km. **Coste financiero:** 217,17 ptas/km. **Coste por km. Total:** 313.50 ptas/km.

SEGURO

Seguro de Responsabilidad Civil: 54.667 pesetas/año.

Seguro Gran Todo Riesgo: 859.708 pesetas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de más de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



EQUIPO TRES



PARA LOS QUE QUIEREN MUCHOS AÑOS DE GARANTIA



DAEWOO

3 Años o 100.000 Kms. de Garantía.



Hay decisiones que deben estudiarse detenidamente, analizando cuidadosamente todos y cada uno de los detalles que influyen en una relación duradera.

Sabemos que a la hora de elegir su nuevo coche, usted busca las máximas garantías en tecnología, en seguridad, en confort, en asistencia técnica y en disponibilidad de recambios originales.

Por eso, antes de presentarle nuestros modelos, hemos cuidado cada detalle para estar seguros de que cumplan todas sus expectativas. Y esto nos ha permitido ofrecerle una sólida garantía: 3 años o 100.000 kilómetros, incluyendo piezas y mano de obra contra cualquier defecto de fabricación o montaje.

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

SSANGYONG MUSSO 602 EL

Poderío asiático

El SsangYong Musso ha creado mucha expectación en nuestro país. Y no es para menos, puesto que este nuevo modelo del fabricante coreano presenta una estética muy llamativa, un completo equipamiento y todo un motor Mercedes «con mayúsculas».

SSANGYONG MUSSO 602

VIRTUDES	DEFECTOS
Equipamiento completo	Rumorosidad
Engranaje automático de la tracción total	Rebotes de la suspensión
Habitabilidad	Ausencia de bloqueo de diferenciales

PRECIO: 3.996.720 PTAS.



Motor 16
Dacia

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

AUNQUE la marca Ssangyong pueda sonar todavía a «chino» para la mayor parte de los conductores, lo cierto es que su andadura en territorio nacional comenzó hace ya casi dos años. Lo que ocurre es que se dio a conocer con el nombre de Korando, denominación que corresponde únicamente a los modelos K4 y Family y que fueron los primeros Ssangyong que aparecieron en España. Ahora, los todoterreno importados por Interred S. A. recuperan ya su nombre original, curiosa denominación que significa «Dos Dragones Gemelos» y hace referencia a una leyenda oriental que tiene como protagonistas a estas criaturas sagradas.

Y aunque la cosa va de dragones, al Musso hay que asociarlo con el rinoceronte, animal de gran tamaño y fuerza que forma parte del logotipo de este modelo y que sintetiza en pocas palabras la esencia del nuevo todoterreno de Ssangyong.

Una carrocería con nada menos que 4,6 metros de longitud permite ofrecer al Musso un espacio interior enorme para viajar cómodamente cinco adultos y todo el equipaje que sean capaces de transportar. En el Musso no se puede hablar de problemas de habitabilidad y además cuenta con un maletero que permite realizar las maniobras de carga y descarga con mucha facilidad. La única pega la podemos encontrar en el acceso a las plazas traseras, que mejoraría sensiblemente si las puertas tuviesen un ángulo de apertura mayor.

La presentación se encuentra a un buen nivel, aunque en el salpicadero se ha recurrido a ciertos materiales que tienen un aspecto demasiado «plástico» y empobrecen ligeramente el buen acabado interior.

El puesto de conducción resulta

agradable y es sencillo encontrar la postura acertada. Para ello, el Musso cuenta con reglaje en altura del volante, los cinturones de seguridad y el asiento del conductor. Esto se complementa con una disposición correcta de los pedales y un reposapiés muy útil en conducción todoterreno.

Una vez acomodados, lo primero que llama la atención es la necesidad de pisar el pedal del embrague para que el Musso arranque, algo muy extendido sobre todo en el mercado americano y que trata de evitar incidentes si se intenta arrancar con una marcha metida. El traqueteo del motor delata rápidamente que estamos montados en un diesel. El nuevo modelo de Ssangyong equipa el conocido motor Mercedes Benz OM 602 de cinco cilindros y casi tres litros de cilindrada que ya utilizaron en su día las

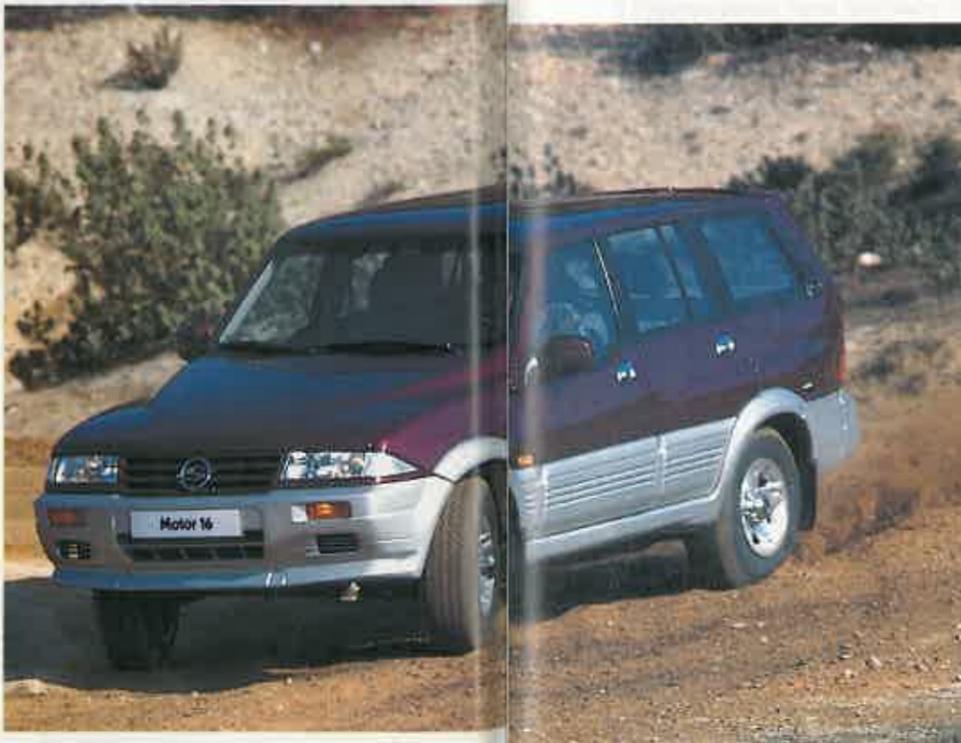
versiones todoterreno G 300 D de la marca alemana, lo que ya de por sí es todo un síntoma de calidad y fiabilidad mecánica. Sus 95 caballos de potencia son más que suficientes para mover sin problemas a este «rinoceronte» coreano, aunque las casi dos toneladas de peso del coche no facilitan mucho el trabajo a la hora de obtener unas prestaciones brillantes. Como «animal» de gran tamaño y peso

que es, el Musso se mueve lento pero seguro; y esto de lento no hay que tomarlo realmente al pie de la letra, puesto que superar los 145 kilómetros por hora no resulta difícil gracias al excelente rendimiento del motor y a un coeficiente aerodinámico muy depurado, con un valor Cx de 0,36.

La excesiva suavidad de las suspensiones permiten disfrutar de un confort notable en el interior del Musso, aunque le hacen perder cierta eficacia en carreteras con curvas y en zonas bacheadas. Cuando se circula sobre buen asfalto, el esquema independiente del tren delantero consigue guiar con bastante precisión al Musso, aunque muestra la habitual tendencia a tirar de morro cuando se va ya algo rápido en este tipo de vehículos. Sin embargo, hay que agudizar más la atención en cuanto el pi-



Su carrocería de 4,6 metros de longitud hace gala de una estética muy llamativa. El culto estético también se traduce en una buena aerodinámica.



Las suspensiones del Musso son suaves y cómodas y le hacen perder algo de eficacia en carreteras con curvas y zonas bacheadas. Aunque el coche no está concebido para hacer demasiadas virguerías por campo, en las zonas trialeras se defiende dignamente y también admite alguna que otra «alegría» al volante en las pistas y caminos.



A pesar del buen acabado interior y de la buena presentación, la utilización de algunos materiales demasiado «plásticos» empobrecen el conjunto ligeramente.



Cinco adultos y todo el equipaje que sean capaces de transportar. Así de claro.



El Muso recurre al motor de origen Mercedes con cinco cilindros, casi tres litros de cilindrada y 95 caballos de potencia que en su día utilizaban los Mercedes G.

so se encuentra bacheado puesto que la suavidad de las suspensiones y el eje trasero rígido provocan bastantes rebotes que, sin resultar realmente peligrosos, obligan a prestar un mayor interés a la conducción y a bajar el ritmo de marcha.

Esto mismo ocurre en los caminos y pistas forestales, el terreno preferido por el Ssangyong al abandonar el asfalto. Si el piso es uniforme permite incluso darse alguna que otra alegría volantística, pero cuando se circula rapidito y se entra en una zona llena de baches, el Musso empieza a botar espectacularmente y hay que agarrarse «hasta los pelos» para mantener el cuerpo sobre los asientos. El desmelene, entonces, está asegurado.

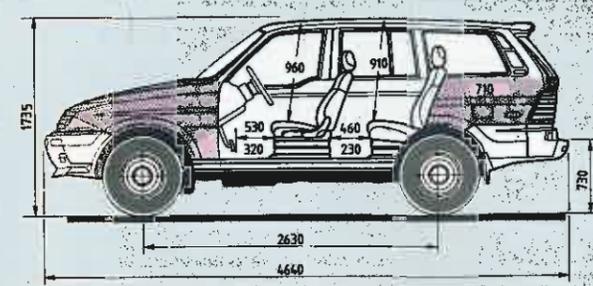
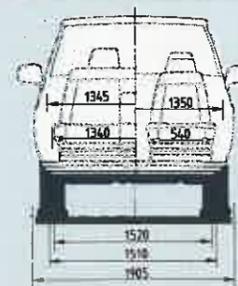
En cuanto el nivel de adherencia empeora o se quiere atacar alguna zona trialera es el momento de engranar la tracción total, algo que no puede ser más fácil en el Musso. A través de un mando situado en el salpicadero se acciona de forma electrónica el engranaje de la tracción a las cuatro ruedas y la caja de reductoras. Además, este sistema ofrece la ventaja de pasar de dos a cuatro ruedas motrices y viceversa sin detenerse, siempre que se circule a menos de 80 por hora.

En zonas trialeras el Musso se defiende, pero su tamaño y peso le limitan. El ángulo de salida no es muy grande y es fácil tocar con el paragolpes trasero en el suelo al salir de un obstáculo. El corto recorrido de las suspensiones delanteras y la ausencia de bloqueo de diferenciales también le resta eficacia en obstáculos conflictivos y en cuanto pierde motricidad en una rueda se escapa por allí la capacidad de tracción. Por lo demás, el Musso se muestra sensacional fuera de carretera y el buen valor de par del motor, junto con una caja de reductoras muy bien adaptada permiten subir y bajar por terraplenes que ponen los pelos de punta.

La competencia en el boyante mundillo de los todoterrenos es dura y hay que presentar productos realmente atractivos para captar la atención de los conductores. El Ssangyong Musso viene pisando fuerte y muestra argumentos atractivos para defender bien su territorio. Una de las cosas más difíciles, que es gustar, ya lo ha conseguido, el tiempo dirá el resto. ●

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DIAZ

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.874 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89 mm. Carrera: 92,4 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 19,6 mkg (192 Nm) a 2.600 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: gasóleo.

TRANSMISION

Tracción trasera o engranable electrónicamente a las cuatro ruedas, con caja de reductoras y diferencial autoblocante en el eje trasero. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª: 12,6 km/h. En 3ª: 20,2 km/h. En 4ª: 29,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,7 km/h.

DIRECCION

Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS

Delante: discos ventilados (257 m.m. de Ø). Detrás: discos (264 m.m. de Ø). Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de doble brazo triangular con amortiguadores de gas, barra de torsión y estabilizadora. Trasera: eje rígido, con cinco puntos de anclaje amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 235/75 R 15. Llantas de acero de 7J x 15 pulgadas. Llantas de aleación ligera en opción.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.930 kgs. Depósito de combustible: 75 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **149,9**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **21,1**

1.000 m salida parada **40,2**

De 0 a 100 km/h **19,7**

Recorriendo (metros) **360**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **21,4**

400 m desde 40 km/h en 5ª **23,4**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **40,9**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **45,2**

De 80 a 120 km/h en 4ª **21,0**

recorriendo (metros) **595**

De 80 a 120 km/h en 5ª **27,4**

recorriendo (metros) **770**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD **11,8**

A 29 km/h de promedio **11,8**

CARRETERA **7,9**

A 90 km/h de cruceo **7,9**

En conducción T.T. **16,3**

AUTOPISTA **12,4**

A 120 km/h de cruceo **12,4**

A 140 km/h de cruceo **13,8**

CONSUMO MEDIO POND. **10,7**

Litros 100/km **10,7**

AUTONOMIA MEDIA **650**

Kilómetros recorridos **650**

FRENOS

A 60 Km/h: **18,5 metros**. A 100 Km/h:

47,8 metros. A 120 Km/h: **73 metros**.

SONORIDAD

Al ralentí: **52,8 dB**. A 60 Km/h: **63,5 dB**. A

90 Km/h: **68,4 dB**. A 120 Km/h: **73,7dB**. A

140Km/h: **75,1dB**. A Tope: **75,9 dB**.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Llantas de aleación: 134.200 ptas. Pintura metalizada: 38.430 ptas.



FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



PESO (En kilos)



CONCLUSION

El Musso entra a formar parte de un selecto grupo de vehículos 4X4 que ofrecen unas posibilidades familiares destacables y un notable nivel de equipamiento. El Ssangyong cuenta a su favor con una carrocería de grandes dimensiones, que ofrece una de las mejores habitabilidades y con un equipamiento de serie de los más completos, aunque no hay que olvidar a la competencia, con modelos también atractivos y bien equipados que, en general, recurren a mecánicas turboalimentadas con algo más de potencia. Además de los modelos señalados también habría que considerar al nuevo Jeep Cherokee 2.5 TD (3.967.000 ptas), al Mitsubishi Montero TDi GLX Largo 3.531.400 ptas), al Nissan Terrano II SGX 2.7 TD 5p (4.014.000 ptas) y al Opel Frontera 2.3 TD 5p (3.607.000 ptas), unos modelos que, por motor, precio, carrocería y equipamiento también son sus rivales directos.

COMPRADOR

Importador: Interned, S.A. Avda. de la Industria, 28 bis. 28760 Tres Cantos. (Madrid). Teléfono: (91) 803 16 46. **Red de postventa:** 65 puntos de asistencia en toda España **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 399.672 ptas. **Plazos:** 48 de 102.877 ptas. **Precio final aplazado:** 5.337.768 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 35,45 ptas/km. **Coste financiero:** 65,91 ptas/km. **Coste por km. Total:** 101,36

SEGURO

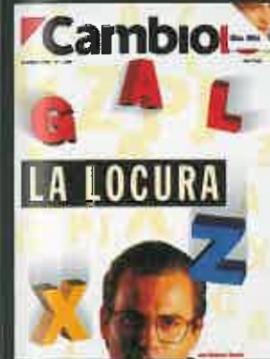
Seguro mínimo obligatorio: 50.006 ptas/año. **Seguro Gran Todo Riesgo:** 304.222 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



¿Por qué Cambio16 es la Revista TOTAL ?

Porque es ...

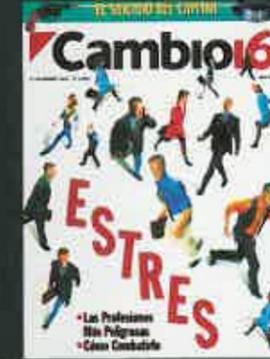
POLITICA



CULTA



PRACTICA



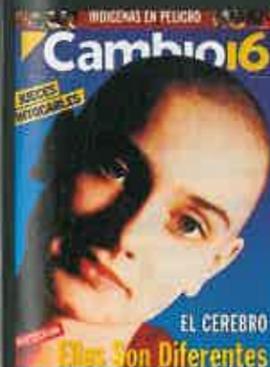
ESPECTACULAR



APASIONADA



FEMINISTA



SESUDA



DIVERTIDA



DE CINE



VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS

Cambio16

Llegan los más esperados



Los monovolumen llevan camino de conseguir hacerse un hueco en el mercado español. Las marcas hacen verdaderos esfuerzos para conseguirlo y estos modelos de nuestra prueba, con ligeras diferencias sólo en cuanto a diseño de carrocería, son una buena muestra de ello. Capaces, de bajo consumo, grandes rodadores, fáciles de conducir y versátiles, son el futuro.

Citroën Evasión/ Peugeot 806 TD

VIRTUDES	DEFECTOS
Coche cómodo y versátil	Tacto del cambio
Consumo mínimo	Radio de giro grande
Facilidad de conducción	Asiento central estrecho

PRECIO APROX.: 4.000.000 Ptas.

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

CUANDO los grupos Fiat y PSA presentaron sus modelos monovolumen, Citroën, el Evasión, Peu-

geot, el 806 y Fiat, el Ulysse, las gamas no estaban completas, carecían de uno de los puntales más importantes, las versiones equipadas con la mecánica turbodiesel, auténticas estrellas de este segmento.

Pues bien ese ansiado momento ya ha llegado, Citroën y Peugeot ya ofrecen en sus respectivas redes de concesionarios el Evasión y el 806 con motor de gasóleo turboalimentado, modelos que al igual que suce-

de con las versiones de gasolina, comparten todos los apartados técnicos y se diferencian entre sí por pequeños detalles estéticos típicos de cada marca. Estos coches, a las múltiples virtudes que tienen, unen una muy importante, una considerable economía de funcionamiento.

El motor elegido para impulsar a estos vehículos, es el ya superconocido del grupo PSA de 1.9 litros, que ha probado más que de sobra ♦♦♦



su buen rendimiento en coches como el Citroën ZX y Xantia o en el Peugeot 306 y 405. Es una mecánica de 92 caballos de potencia, con un rendimiento más que suficiente para mover a este coche con alegría y, lo que es mejor, con un consumo en todo momento ajustado. En un viaje de largo recorrido, con el coche cargado y manteniendo en una velocidad de cruce alta, es muy difícil superar la barrera de los 12 litros de gasóleo cada cien kilómetros, un consumo sorprendente teniendo en cuenta el peso del vehículo en esas condiciones de uso, siendo estas versiones, por lo tanto, muy esperadas por todos aquellos que realizan muchos kilómetros al año, principalmente en tiempo de ocio, algo para lo que se revelan como las versiones más idóneas.

En nuestras pruebas de consumo hemos obtenido una cifra de 8,3 litros de gasóleo cada 100 kilómetros. Si tenemos esto en cuenta y la capacidad del depósito de combustible, 80 litros, nos encontramos con una autonomía sorprendente de más de 900 kilómetros.

Otra cualidad que tiene esta mecánica es su suavidad de funcionamiento y su facilidad de conducción, es un motor que sube muy bien de vueltas y a partir de 2.000 revoluciones, momento en el que el turbo comienza a soplar con fuerza, muestra lo mejor de sí mismo. Además



La capacidad de carga que ofrecen estos modelos se puede ver mermada con la tercera fila de asientos. Ambos ofrecen una bandeja que tapa el equipaje.



Las únicas diferencias entre los dos modelos se encuentran en el cuadro de mandos. Los asientos, similares en ambos, ofrecen un buen nivel de confort.



de ofrecer un consumo muy razonable usándolo en viajes con la familia, con una buena carga, los 92 caballos de potencia del motor mueven con suficiente soltura al vehículo. Uno de los secretos de este milagro es su caja de cambios, dotada con unos desarrollos muy acertados que permiten sacar el máximo partido en todo momento a esta magnífica mecánica.

Este vehículo está pensado para utilizarlo principalmente como un gran familiar, con lo que su sistema de suspensiones, está en consonancia con esta filosofía. Es por eso que dispone de unos tarados suaves, pensados para favorecer al máximo el confort de marcha, pero a la vez con unos niveles muy altos de seguridad. Las carreteras por las que mejor se desenvuelve este monovolumen son las de tipo autopista o autovía, donde devora kilómetros prácticamente sin notarlo. En carreteras de montaña también se muestra ágil y sus suspensiones blanditas, en los virajes no producen unos balanceos de carrocería exagerados, más bien todo lo contrario. Aunque hay que decir que en este tipo de trazados su comportamiento y confort de marcha varía en función de la carga, con lo que cuando se utiliza muy cargado, es recomendable bajar un poco el ritmo de marcha.

La dirección tiene un mane- ♦♦♦

jo suave y se mueve sin esfuerzo, en su contra tiene un radio de giro un poco elevado. El sistema de frenos cumple su cometido, sin más. También su rendimiento varía mucho en función de la carga del coche, en condiciones de plena carga hay que tener cuidado y no abusar mucho de ellos, porque en ese caso aparecen pronto síntomas de fatiga.

El monovolumen del grupo PSA y Fiat, viene a situarse entre la élite de los coches de uso familiar. Esto lo demuestra con el generoso espacio que ofrece a sus ocupantes. En él pueden viajar, holgadamente, hasta ocho pasajeros, eso va en función de la configuración de asientos con que se elija. Hasta siete plazas, cada pasajero dispone de un asiento individual con reglaje de respaldo. En el caso de optar por ocho plazas, la



El motor que ofrecen estos dos modelos es el conocido turbodiesel de 92 caballos de potencia creado por el grupo PSA y utilizado en modelos de Citroën y Peugeot.



Detalles como la salida posterior de aire, la regulación de asientos o la bandeja portabebidas caracterizan estos modelos.

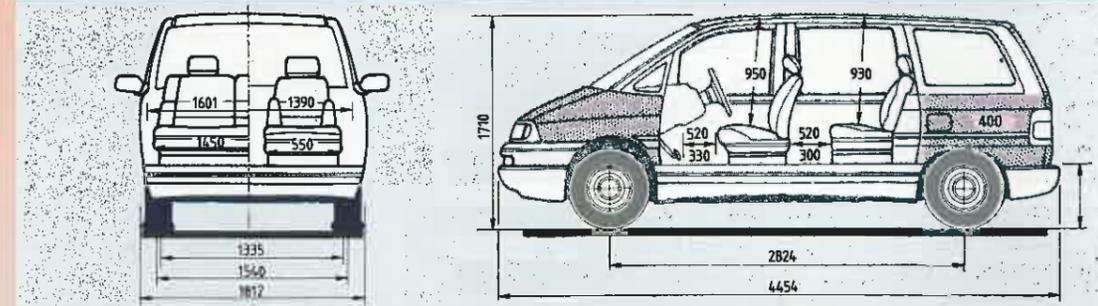
tercera fila de asientos es una banqueta corrida. Algo muy favorable de este coche, es que dependiendo de la configuración de asientos elegida, hay una tapa específica para cubrir el maletero y que no se vea desde el exterior lo que se guarda en él.

Otro punto favorable de este coche son las puertas laterales de tipo corredizo, que permiten un buen acceso a las plazas traseras incluso en sitios estrechos. Hablando de acceso, este es difícil a la tercera fila de asientos. Para acceder a ellos hay que abatir uno de los asientos de la segunda fila y contorsionarse un poco. La capacidad de carga del maletero varía también en función de las plazas que se ocupen del vehí- ◆◆◆



La línea trasera del Citroën Evasion y el Peugeot 806 es exactamente igual. Sólo se diferencia en el anagrama posterior con el que se identifica cada uno.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 21,8 a 1. Potencia máxima: 92 CV(67,5 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 20,5 mkg (196 Nm) a 2.250 rpm. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,0 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 12,3 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 281 mm). Traseros: Tambor (ø 255 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson con barra estabilizadora y muelles helicoidales. Trasera: Eje torsional con barra estabilizadora Panhard y muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de chapa de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.640 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	161,2
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,0
1.000 m salida parada	37,2
De 0 a 100 km/h	16,6
Recorriendo (metros)	302
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	16,6
recorriendo (metros)	479
De 80 a 120 km/h en 5ª	21,7
recorriendo (metros)	614

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	9,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,4
En conducción rapida	13,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,2
A 140 km/h de crucero	10,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	914

FRENOS

A 60 Km/h:	18,9 m.
A 100 Km/h:	50,9 m.
A 120 Km/h:	69,1 m.

SONORIDAD

Al ralenti:	49,5 dB.
A 60 Km/h:	59,8 dB.
A 90 Km/h:	64,2 dB.
A 120 Km/h:	70,7 dB.
A 140K m/h:	73,4 dB.
A Tope:	75,3 dB.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

El precio de las opciones al igual que el precio del coche están sin determinar, algunas de ellas serán similares a las del resto de la gama. **Citroën Evasion:** Arranque codificado, sistema antibloqueo de frenos, llantas de aleación, pintura metalizada y techo solar delantero manual y trasero eléctrico. **Peugeot 806:** Pintura metalizada, techo solar delantero manual y trasero eléctrico, sistema antibloqueo de frenos y llantas de aleación.

FRENTE A SUS RIVALES

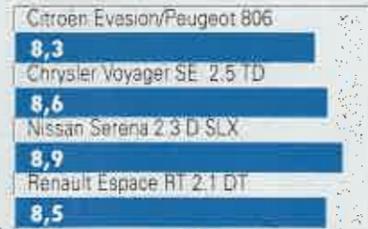
PRECIO (En pesetas) (*Precio estimado)



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



CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



LONGITUD TOTAL (En metros)



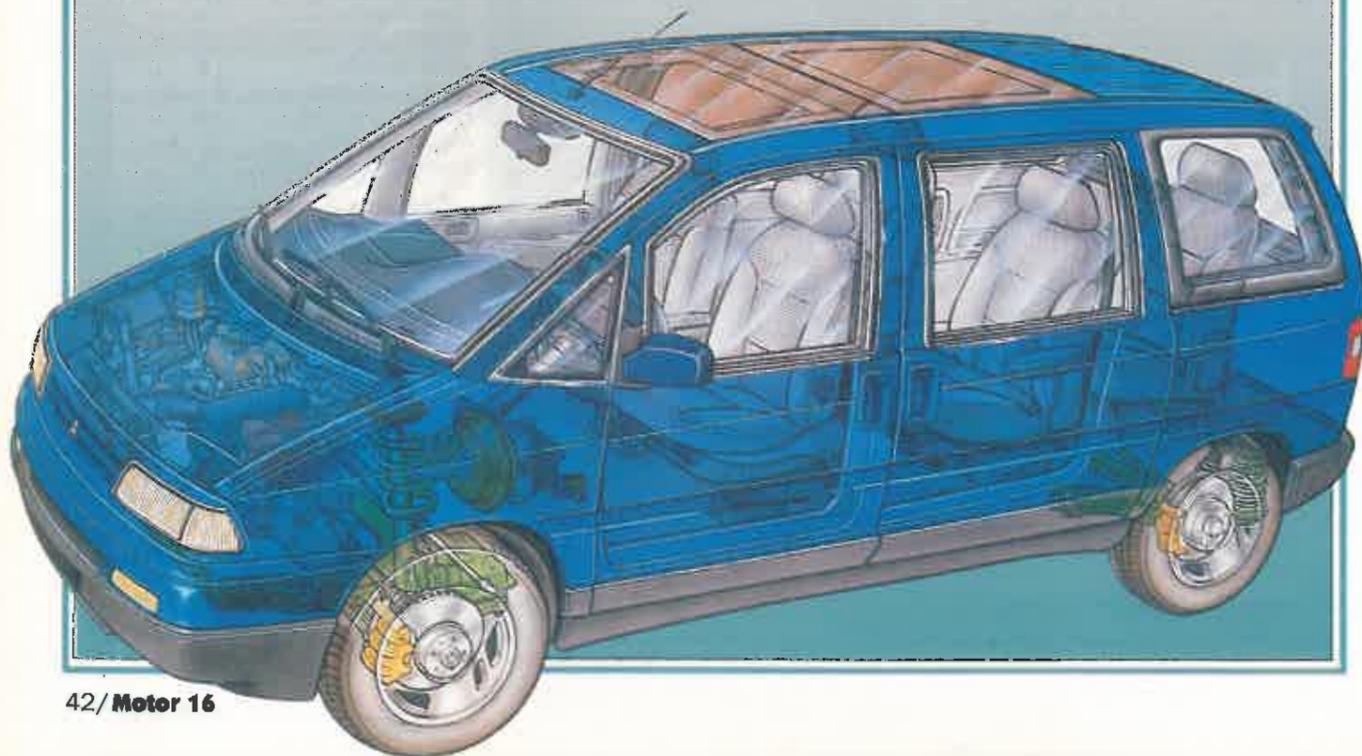
CONCLUSION

El Citroën Evasion y el Peugeot 806 con motor turbodiesel, vienen a aumentar la atractiva oferta de monovolúmenes existente en nuestro país. Sus rivales hay que buscarlos en el Chrysler Voyager, Nissan Serena y Renault Espace dotados de mecánica diesel. A la hora de hablar de precios el Serena, que es el coche más vendido de este tipo, es el más barato con un precio muy inferior a sus rivales, si bien es cierto que tiene un tamaño y un nivel de equipamiento inferior, su mecánica también es menos potente. El más caro es el Renault, su carrocería de fibra de grava en este aspecto. El Voyager es, de todos el de mejor relación calidad/precio.

COMPRADOR

CITROËN Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 1.245 puntos de asistencia en toda España.

PEUGEOT Fabricante/ Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1.097 puntos de asistencia en toda España.



La versatilidad que ofrecen estos dos modelos es una de las causas fundamentales de su éxito. Ahora se une a ello la economía de su motor.

culo, en el caso de utilizar cinco asientos, el maletero tiene una capacidad increíble. Si por el contrario se utiliza la tercera fila de asientos este merma considerablemente hasta hacerse insuficiente en caso de máxima ocupación.

El puesto de conducción está muy bien resuelto, al conductor le cuesta muy poco aclimatarse al volante de este vehículo ya que la postura de conducción es muy similar a la de un turismo. Por otro lado todos los mandos están perfectamente al alcance de la mano, incluido el selector de la palanca del cambio, que está integrada en el salpicadero. Una solución muy acertada, que permite, a través de una pequeña palanca, cambiar de marchas sin ningún esfuerzo. Lo peor conseguido en este sentido es el tacto del selector, un poco aspero y en algunos casos impreciso. Al margen de esto, desde el puesto de conducción se controla perfectamente todo cuanto ocurre alrededor del coche, esto es posible gracias a su buena superficie acristalada y a sus dos grandes espejos retrovisores exteriores, una curiosidad sobre éstos es que disponen de un mecanismo eléctrico que permite plegarlos para poder pasar por sitios estrechos.

Este monovolumen dispone de un



FIAT ULYSSE TAMBIEN EN TURBO DIESEL

En el momento de realizar la prueba del Citroën Evasion y del Peugeot 806 con motor turbo diesel, no estaba disponible el Fiat Ulysse, hermano de estos dos modelos y con los que comparte todos los apartados técnicos. Siguiendo con la política de estas marcas, que han colaborado a partes iguales en la realización de este monovolumen, Fiat también tiene ya a punto para comercializar su versión con mecánica turbodiesel, un coche que al igual que el Evasion y el 806 equipa el motor de 92 caballos de origen PSA.

buen número de detalles para hacer agradable la vida a bordo a sus ocupantes, como es el caso de huecos en las puertas para depositar objetos y soportes específicos para poder dejar botes de bebidas. Además el sistema de aireación y calefacción dispone de salidas en las plazas traseras para crear un ambiente similar en todo el coche, por otro lado el vehículo también está equipado con luces de cortesía en los asientos de atrás.

El Citroën Evasion y el Peugeot 806 con motor turbodiesel, están disponibles con dos niveles de equipamiento X y SX en el caso del Citroën y SR y ST en el del Peugeot. En esta ocasión hemos podido disponer de las versiones más equipadas la SX y la ST, sobre esto hay que decir que su equipamiento que ofrecen de serie es muy completo, dejando las marcas la posibilidad de elegir ente unas cuantas opciones. En el momento de realizar esta prueba sus respectivas marcas no habían dado a conocer los precios de venta de ambos modelos, aunque nosotros nos atrevemos a aventurar un precio de alrededor de cuatro millones de pesetas.

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

F E R R A R I F 3 5 5

C H A L L E N G E

En la versión Challenge, el Ferrari 355 ha alcanzado su máxima expresión deportiva. Dotado de un motor de 380 caballos adaptado a la competición y de múltiples retoques para su adaptación a las pistas, el F355 Challenge viene a sustituir al ya conocido 348 que en esta temporada seguirá compitiendo junto al 355 en el campeonato «Ferrari Challenge» que se disputará a lo largo de 34 carreras.



EN otros tiempos lo más gratificante era ir a Maranello para atender la llamada del Commendatore Enzo Ferrari, que invitaba a una larga conversación frente a un plato de «tortelloni al forno» en el restaurante Cavallino, justo frente a la fábrica. Ahora esos privilegios forman parte de un pasado irrepeti-

ble que se ve compensado por otras llamadas no menos ansiadas, como por ejemplo poder probar en exclusiva el nuevo Ferrari F355 Challenge, que como una bestia entrañable y cautivadora espera inerte la curiosidad del periodista en el diminuto box del circuito de Fiorano, exactamente en el mismo lugar don- ●●●



OTRA DIMENSION



Bajo el capó se esconde el poderoso motor de 8 cilindros en V con 380 caballos de potencia, especialmente regulado para el Ferrari Challenge.



de se alinean los monoplazas de Fórmula 1.

Si por una parte el hecho de poder probar el F 355 Challenge es una experiencia más que gratificante, por otra, no se puede alejar de la mente la obsesiva incógnita de si el Ferrari 355 Challenge es de verdad un coche de carreras o uno de calle disfrazado, tal y como ocurría

anteriormente con el modelo 348 Challenge.

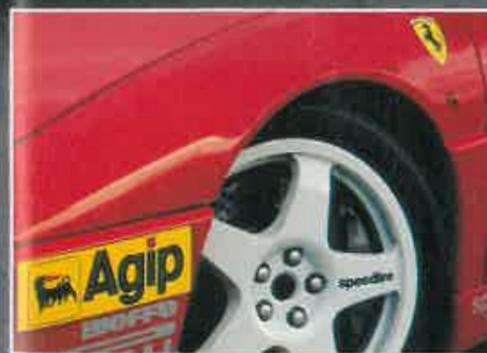
Como se ha dicho en un principio, la belleza violenta del F 355 esperaba en Fiorano, y sin llegar a poderlo tocar, su aspecto imponente se había acrecentado con la anchura de los nuevos neumáticos de tipo «slick» y las suspensiones rebajadas. Su estética al filo de la elegancia

más agresiva, se había convertido en algo imponente con ese toque «racing» que parecía pedir a gritos al anterior modelo. De hecho, bajo su mítico manto rojo con forma de monstruo de la nueva mitología tecnológica, el F 355 Challenge escondía una larga labor de Nicola Larini que, en función de probador y evolucionador, había aportado mucho

de lo aprendido en la Fórmula 1 para convertir con tan sólo unos pocos cambios, al F355 Challenge en un verdadero coche de competición capaz de satisfacer esa sed de emociones que muchos clientes padecen sin poder llegar a la alta competición. Disputar 35 carreras desde la vieja Europa a Japón pasando por los Estados Unidos, es, sin lugar a

dudas, un programa más que cautivador que en esta temporada se veía corroborado por la presencia de los Ferrari 348 Challenge adaptados de algún modo a la competitividad que ofrecen los nuevos F355 Challenge.

En el preciso momento de tomar contacto con el habitáculo del F355 Challenge, se aprecia la labor. ●●●



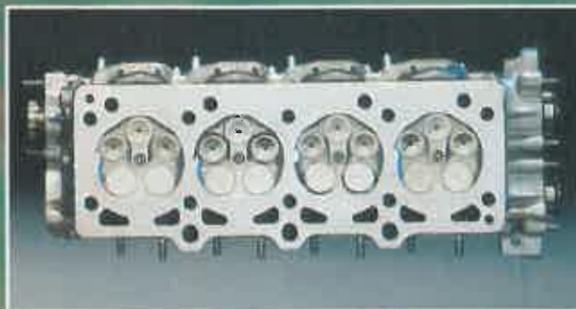
F E R R A R I F 3 5 5

C H A L L E N G E



Los escapes de serie se han modificado parcialmente en relación a la regulación del motor.

De gran belleza técnica se puede calificar esta culata de 20 válvulas que esconde alguna reminiscencia de Fórmula 1.



de Nicola Larini. El asiento elegido ofrece una ergonomía correcta, el volante ligeramente más cerca del piloto por medio de un separador permite mantener los brazos a la justa distancia y el armazón de las barras antivuelco están perfectamente guiadas.

Tal y como establece el reglamento, el motor ha de ser estrictamente

de serie regulado por una centralita que Ferrari modifica en cuanto al rendimiento de la curva de potencia, en combinación con unos escapes también de serie, pero retocados. Respecto al cambio, también conserva su estructura original con la posibilidad de poder variar los desarrollos, y cuenta con un embrague reforzado que es capaz de so-

portar el uso estresante a que obliga la competición.

Tras abrochar el cinturón de cinco arneses y pulsar el botón de puesta en marcha, el F355 Challenge deja oír el acompasado ronquido del poderoso motor Ferrari V8 que tiene el límite de rotación en los 8.500 revoluciones por minuto.

Para cualquiera, el trazado del

circuito de Fiorano es una trampa metro a metro que hay que estudiar para poder negociar con cierta exactitud. Dos vueltas al trazado para llevar los lubricantes y los neumáticos a la correcta temperatura de funcionamiento, desvelan que la versión Challenge corresponde más a un coche de competición que a un híbrido disfrazado de carreras.

Ha llegado el momento de la verdad. El F355 Challenge encarado a la recta del circuito de Fiorano siente que el acelerador llega al fondo de su recorrido; el piloto engrana con decisión las primeras cuatro velocidades sin que el cuentarevoluciones baje en ningún instante de las 7.000 revoluciones, instantes en los que se nota una respuesta. ♦♦♦



F E R R A R I F 3 5 5 C H A L L E N G E



El lujo no tiene cabida en el concepto espartano de la competición. La ergonomía del habitáculo es un acierto de la labor llevada a cabo por Nicola Larini.



especialmente rabiosa del motor a partir del momento en el que se alcanzan las 5.000 revoluciones por minuto.

El amago de engranar la quinta velocidad es abortado por la proximidad de las eses que conducen a la curva más cerrada de Fiorano. La frenada es a tope y se pasa de cuarta a segunda para negociar la chicane con el acelerador casi a fondo y un ligero derrape controlado derecha-izquierda que desemboca en un punto de apoyo total a negociar en primera y con «o pé em baixo» como decía Senna. Está cla-

ro, el Challenge responde con exactitud a las toques de volante, no se descoloca en las frenadas y en el cambio de apoyos repentinos da muestras de buen equilibrio; o sea, se trata de un verdadero coche de carreras.

Después de una pequeña recta se negocia una curva a izquierda de tercera a tope, y ahí se aprecia una ligera tendencia del coche a subvirar que se corrige con un ligero tanteo del acelerador sin que en ningún momento el tren posterior haga amago de perder adherencia. Este buen comportamiento se reafirma

en el preciso momento de cambiar de poyo en plena aceleración. Esto, de haber sido con el 348 Challenge, habría que haber previsto una inmediata tendencia a pasar desde el subviraje al sobreviraje. Llegado el momento de negociar la subida al puente que termina en una curva a derecha de crítico peralte, el Challenge muestra una sorprendente nobleza de comportamiento, aunque la frenada al terminar el puente se ha llevado a cabo con algo de retraso.

Nada de constantes retoques violentos de volante, ni temores a unas reacciones imprevistas con pérdidas de direccionalidad o adherencia. La labor llevada a cabo por Nicola Larini en relación a las suspensiones y los nuevos neumáticos de medida 245/645 ZR 18" - 305/645 ZR 18", es de todo respeto debido a su completo acierto. En las zonas restantes de la pista de Fiorano, en las que se combinan tramos rápidos con curvas de diferente radio, se reafirma la elasticidad del propulsor sin síntomas de fatiga ni de sobrecalentamiento; esto mismo es aplicable a los frenos, dotados de un especial repartidor de frenada, y al cambio que, a pesar de ser el de serie, nunca carece de precisión ni pierde ese tacto semiduro característico del F 355.

Después de dar alrededor de 20 vueltas al circuito de Fiorano, se llega a la deducción de que el parecido del comportamiento del nuevo F355 Challenge con su antecesor, el 348, es simplemente una mera coincidencia. Todos aquellos detalles negativos que se justificaban con el hecho de que el 348 era un coche de calle adaptado a la pista, forman parte del pasado. La estructura moderna y sobre todo acertada del F355, se ha adaptado al comportamiento en pista de una forma sorprendente, y sobre todo, sin perder sus dotes de relativa nobleza. Con sus 380 caballos de potencia y un «kit» de adaptación a la pista que reduce su peso a 1.355 kilos, el F 355 Challenge representa una alternativa especialmente interesante por su comportamiento y por la envergadura internacional del campeonato.

FASSITELLI/CORBETTA
FOTOS: PERINI



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 sumarles 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 1.8i	1.989.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
145 1.7i 16V	2.563.000	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	6,3	409,3	250.000	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 Lux	2.899.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 1.8 TS Fórmula	2.987.000	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
155 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
155 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
155 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 Súper	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 Súper	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 Súper 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	7.468.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Súper	4.716.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000		110.000			125.000	
243 D	1.707.667	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								

ASIA MOTORS

Rocsta 2.2 DX T. Lona	2.028.100	2.184	72	136			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	136			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	3.790.000	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	9,4	9,3	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6	4.165.000	2.568	190	230	9,1	9,8	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6 Quattro	4.599.000	2.568	190	218	9,1	10,0	447,9	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6	4.990.000	2.771	174	230	8,7	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	5,3	447,9	245.000	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	148.000	Serie
80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.568	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	2.568	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	8,1	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	9,1	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	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6	4.656.000	2.568	190	214	9,3	10,2	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.568	190	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	7.266.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.6 V6	6.164.000	2.594	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	10,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.6 V6	4.955.000	2.596	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	2.596	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	2.596	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Aut.	6.013.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 S-6 2.2 Quattro	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 S-6 4.2 V8 Quattro	9.793.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.5 TDI	4.845.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.6 V6 Avant	5.341.000	2.596	150	205	10,3	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.862.000	2.596	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant	6.091.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant Quattro	6.606.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A8 V-6 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 V-6 2.8 Quattro	8.134.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 V-6 2.8 Aut.	7.834.000	2.771	174	225	10,2	11,6	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, apoyo brazos central delantero, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de cuero, la varanos y la regulación eléctrica de los asientos delanteros. la columna de dirección y los cinturones de seguridad: 753.000 ptas.

BERTONE

Frecciamber 2 R I	2.852.501	1.996	100	150	16,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	64.369	
Frecciamber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Frecciamber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Frecciamber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Frecciamber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2									



MAZDA

Esta semana hay importantes novedades en la marca japonesa. Los cambios fundamentales son que desaparecen el MX-6, y el 626 Hatchback con el motor de 2.5 litros, sustituido por el nuevo 626 con motor DOHC de 2.0 litros y 117 caballos. También desaparecen los conocidos modelos de la Serie 323, excepto el modelo 323 GT-R, quedando a la espera de las importantes mejoras de los nuevos Mazda 323 Gama 95.

OFERTAS Mazda 626 2.0 16 V.
Este modelo dispone ahora, además de su amplio equipamiento de serie, de aire acondicionado gratis. Esta promoción se hará en todos los concesionarios oficiales Mazda de la península y Baleares y será válida hasta agotar las unidades en stock, tanto en las versiones sedán como hatchback.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
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
S 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	10.880.000	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	7,7	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	2.298	126	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	2.298	126	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	2.298	126	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	6.562.624	2.996	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	7.183.260	2.996	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	6.594.928	2.996	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	3.996	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, Espirit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Espirit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrecoste de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas., respectivamente. El acabado «Espirit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero e listones laterales antirrozco 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 elevavolantes eléctricos 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 antirrozco 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

Colt 1.600 GLXI	2.320.500	1.597	113	190	9,9	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Galant 2.000 GLSI 16V 4p	3.169.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	150.000
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	150.000
Galant 2.000 GLSI 16V 5p	3.219.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	150.000
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.929.721	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	150.000
Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.623.920	2.972	265	250	9,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 2.000 GLXI	3.195.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.162.530	2.477	105	145	16,4	11,1	407,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto	3.659.500	2.477	105	145	16,4	11,1	412,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS 2.8 Corto	4.531.800	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. TDI GLS 2.8 Corto Lujo	5.214.000	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Corto	4.531.800	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Corto Lujo	5.214.000	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.5 V6 GLS Corto Lujo	5.662.500	3.497	208	185	9,5	15,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.631.400	2.477	105	145	21,5	12,5	470,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX 2.8 Largo	4.199.960	2.835	125	155	17,3	13,1	470,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS 2.8 Largo	4.728.276	2.835	125	155	17,3	14,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. TDI GLS 2.8 Largo Lujo	5.822.000	2.835	125	155	12,1	13,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Largo	4.728.276	2.972	181	175	12,1	14,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. 3.5 V6 GLS Largo Lujo	6.398.000	3.497	208	185	10,5	15,4	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	88.500							Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.298.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	88.500							Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,4	10,0	396,0	88.500							Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	88.500							Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.638.055	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	88.500							Serie

NISSAN

Micra L 1.0 16V 3p.	1.245.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5								28.000
Micra Beat 1.0 16V 3p.	1.365.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	155.000	28.000	25.000					
Micra Beat 1.3 16V 3p.	1.455.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	155.000	28.000	(1)	(1)				
Micra Beat 1.3 16V Aut.	1.700.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	155.000	28.000	Serie	Serie				
Micra Super S 1.3 16V 3p.	1.507.000	1.275	75	170	12,0	6,4	370,5	193.000	28.000	Serie	Serie	Serie			
Micra Super S 1.8V ABS 3p.	1.705.000	1.275	75	170	12,0	6,1	370,5	155.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie		
Micra L 1.0 16V 5p.	1.245.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5								28.000
Micra Beat 1.0 16V 5p.	1.425.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	155.000	28.000	25.000					
Micra Beat 1.3 16V 5p.	1.515.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	155.000	28.000	(1)	(1)				
Micra Beat 1.3 16V Aut. 5p.	1.780.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	155.000	28.000	Serie	Serie	Serie			
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.800.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	28.000	Serie	Serie	Serie			
Sunny LX 1.4 16V 4p.	1.860.000	1.392	87	177	12,6	6,9	423,0								41.000
Sunny SR 1.6 16V 3p.	2.210.000	1.597	102	185	10,0	7,5	397,5								41.000
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.170.000	1.597	102	185	10,0	7									

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 1.6V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Ber 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1180	980
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX I	1840	1570	1430	1260	—
R-21 GT	1720	1460	1320	—	—
R-21 2.1 Turbo	2490	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	1480	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTX	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 TX I	—	1960	1670	1510	1340
R-25 V6 I	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 I Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTIS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quatra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2 i	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2190	1970	—	—
Espace RT Quatra 2.2 i	2750	2330	2110	—	—
Espace RXE V6 i	3130	2650	2410	—	—
Espace RN 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L Sp	780	660	600	—	—
114 S/S	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/S 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTI	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	470	420	—
216 Sprint	—	—	500	450	—
216 SE/FR	—	—	580	420	—
216 Vitesse	—	—	660	580	—
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTI 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTI 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTI	1400	1180	1080	—	—
420 GTI	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	340	290	—
Metro MG	—	—	420	340	—

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

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900Si	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	1070	920	—
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1960	1530	1360
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2560	—
9000 CDI T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L., Playa Sp. y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	580	520	440	390	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	390
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L. GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L. GL y Bn y Tour. 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	380	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	910	—	—
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	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	280	230	210
136 Favorit	—	400	350	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	—	—	—

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

MODELO	93	92	91	90	89
Corolla 1.6	—	—	1420	1140	1030
Corolla 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR2	—	—	1860	1410	1270
Supra 3000	—	—	2340	1900	1710
Supra Turgo	—	—	2340	1900	1710
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Turgo Turbo	3370	2890	2580	—	—
Carry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.5	—	—	1190	1070	—
Corolla 2.0 GTI	2330	1960	1790	—	—
Corolla Turgo 4X4	2750	—	—	—	—
Corolla 1.1 1.6	1610	—	—	—	—
Corolla GLI 2.0	1900	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	280
Polo 45 Cy Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 CL y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	950	810	740	660	560
Polo Coupé GT 640	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1290	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf CL 90 3p GT	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf GLD 3p	1330	1140			

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS

VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

*FINANCIACION VW CREDIT
*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

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 2 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. Momó-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. Cualquiera 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.

¡COMPRO! llantas de Renault Clio iniciación. Llamar noches, preguntar por Aquiles. Teléfono: (91) 657 06 54.

¡COMPRAMOS! automóviles urgentemente. Pago contado. Máximas tasaciones. 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.

CITROËN AX GT. Todos los extras, A/A, rojo, como nuevo, garantía escrita, muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Escort Cabrio 16 V. 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, seminuevo, negro, techo corredizo, etc. Garantía 1 año. Muy buen precio. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Calibra 2.0. Blanco, supercuidado, M-LS. Garantizado. Admitimos cambio coche o moto. 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, asientos eléctricos, etc. Buen precio: 1.750.000 ptas. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN BX 19 TGS Prestige. M-NB. Año 92, todos los extras, nuevo, pocos Km. Garantía total. Precio: 890.000 ptas. Teléfono: 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 conservación, único propietario, 90.000 Km originales, A/A, etc, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

NISSAN Micra 1.3 16V. Dirección asistida, etc, sólo 500 Km. Ganga. Teléfono: 725 86 21/22.

SUZUKI SJ 413 descapotable, techo fibra, muchísimos extras, rojo, muy buen estado, precio interesante. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

SAAB 9000 Turbo 16. Full equipo, muy interesante. Admitimos cambio. Teléfonos: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 D familiar. Año 81, buen estado, precio interesante. Teléfonos: 725 86 21/22.

TRIUMPH Spitfire M Kill original. Año 62, restauración 100%, perfecto, buen precio. Admitimos cambio por coche o moto. Teléfonos: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E. Año 90, impecable, garantizado, buen precio. Teléfonos: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, original año 66, estado impecable, restauración 100%, único. Admitimos cambio por coche o moto. 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 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

A. ARGÜELLES

Andrés Mellado, 78. Tels.: 548 57 88 - 549 64 71. 28015 Madrid

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

SEGURIDAD

a la hora de
COMPRAR
SU AUTOMOVIL

ALFA ROMEO	MES	525I 24V,91	78.000	JAGUAR	MES	OPEL	MES	TOYOTA	MES
33 1.5,88	13.000	525I 24V,91	69.000	3.6 SOVERING,87	78.000	ASCONA 1.6,82,A/A	12.000	CAMRY SX AUT,92	85.000
164 TURBO,91,A/A	57.000	525I 24V AUT,90	76.000			CALIBRA 2.0 16V,91	51.000		
		525 TDS AUT,92	96.000			OMEGA TD,87,A/A	30.000		
		525 TDS,94	90.000						
AUDI	MES	CITROËN	MES	LANCIA	MES	PEUGEOT	MES	VOLKSWAGEN	MES
80 TD,92	70.000	AX 1.4 IMAGE,90	18.000	DEDRA 1.8,90,A/A	26.000	205 LACÔTE,88	18.000	CORRADO 16V,89	43.000
90 2.2E,91,A/A	56.000	AX 1.4 TGS 3P,91	18.000			405 MI 16V,91	42.000	GOLF 1 81NY,87	35.000
90 2.2INY,89	46.000	BX 1.6 ATENAS,89	20.000			405 SRI,90	33.000	GOLF GL,90	24.000
100 2.2,88	42.000	BX 1.9 TRS,87,A/A	15.000					GOLF B 60,91	41.000
100 2.2,90	50.000	BX TRD TUR,88,A/A	26.000					PASSAT 1.8 CL,85	15.000
100 2.2I,89	39.000	XANTIA 2.0I VSX,94	83.000	MASERATI	MES	PORSCHE	MES		
100 2.6I,93	80.000	XM 2.0I GL,91	38.000	222,90	54.000	911 TARGA,82	38.000		
100 TDI,91	75.000	ZX 1.6I AV,5P,92	34.000	MERCEDES-BENZ	MES	RENAULT	MES		
100 TURBO Q,91	50.000	ZX 1.9I VOLC,91	28.000	190E 2.0 5V,91	68.000	CLIO RT 1.9D 3P,90	24.000		
COUPE S2,91	88.000			230E,86	40.000	ESPACE TXE Q,90	52.000		
BMW	MES	FIAT	MES	300CE,90	100.000	R-11 GTD,87	16.000		
316,87	24.100	TEMPRA 1.6,92	38.000	300CE 24V 5V,91	135.000	R-18 FAM,83,A/A	14.000		
318IS,92	73.000	UNO 70 SXI,92	21.000	300E 24V,93	98.000	R-19 TSE,90,A/A	23.000		
320I COUPE,92	55.000	UNO 70 SXI,90	18.000	300TE,86	80.000	R-21 GTS,87	19.000		
324D 4P 89,A/A	42.000			500SE,93	237.000	R-21 TURBO,88,A/A	32.000		
325I,86	33.000	FORD	MES	MITSUBISHI	MES	ROLLS-ROYCE	MES		
325I,87	34.000	ESCORT XR3i 89,A/A	25.000	3000 GT VR4,91	130.000	SILVER SPIRIT,85	220.000		
325IX,87	29.000	FIESTA 1.3 PACHA,92	19.000						
325I COUPE,94	86.000	FIESTA 1.6S 3P,91	17.000	NISSAN	MES	SEAT	MES		
520I,90	54.000	ORION 1.6 GHIA,91	24.000	PRIMERA 2.0I SLX,90	35.000	IBIZA SXI,90	20.000		
520I,89	49.000	SCORPIO 2.4I,89	29.000	SERENASGX 2.0,94	39.000				
520I 24V,91	67.000	SIERRA 2.0I,93	28.000						
525I,89	48.000								
525I,91	75.000								

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando
aquí su
coche
puede
ser
gratis



**REVISADOS
Y GARANTIA
HASTA 12
MESES**

Alhambra
AUTOMOVILES

para que usted
elijá el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Ptas./mes(*)	PRECIO
AUDI 100 2.8 V6 F/P	1993	68.919	3.490.000
BMW 325i CABRIO C/ CUERO F/L	1987	12.553	2.098.000
BMW 525i TDS F/E	1991	79.015	3.889.000
BMW M-5 F/E	1989	70.890	3.498.000
CITROËN AX 14 TOS A/A	1987	19.297	909.000
CITROËN XANTIA 2.0I 16V A/A	1991	90.518	2.498.000
CITROËN XANTIA TD V6X	1988	58.398	2.873.000
CITROËN ZX 1.6I A/A	1989	33.515	1.650.000
FIAT TIPO 16V A/A	1987	19.297	990.000
JEOP WRANGLER 2.5I	1988	35.546	1.790.000
LANCIA TEMpra 1.6I FEBRERO F/E	1987	42.453	2.098.000
MERCEDES 260 E	1987	62.965	3.098.000
MERCEDES 300 DIESEL F/E	1989	79.015	3.889.000
MERCEDES 300 L 21V F/E	1989	79.015	3.889.000
NISSAN PATROL TOP LIN/L ARGO	1989	48.546	2.398.000
OPEL CALIBRA 16V F/E	1994	78.990	1.898.000
PEUGEOT 306 XTDI	1994	45.731	2.298.000
PEUGEOT 605 SRDI	1991	30.576	2.498.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.728	1.050.000
SEAT TOLEDO 16V A/A	1992	29.453	1.490.000

(*) Ptas./mes-PSA a 48 meses con el 25% de entrada.

**en Madrid
JUNTO A METRO DELICIAS**
Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELÉFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID
Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELÉFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELÉFONO Y FAX: (95) 231 31 00

**EN HACHUEL,
TENEMOS LO QUE BUSCA,
Y SE LO GARANTIZAMOS.**



**GARANTIA
OCASIONES
DEL LEÓN**

Modelo	Vista	Ptas./mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 S11 1.6 DIESEL	1994	49.471	12 MESES
PEUGEOT 306 XTDI	1993	45.703	12 MESES
PEUGEOT 405 GLD	1994	42.553	12 MESES
PEUGEOT 405 GR A/A	1990	24.177	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1990	26.203	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDI	1991	30.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVTD A/A	1994	81.046	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
AUDI 100 CD A/A	1987	22.140	12 MESES
CITROËN AX 14 FZ A/A	1992	30.109	12 MESES
CITROËN AX G1 A/A	1984	22.140	12 MESES
CITROËN BX 16V F/E	1993	24.328	12 MESES
CITROËN XANTIA 2.0I	1995	44.184	12 MESES
CITROËN XM 3.0 V6 C/ CUERO P/E	1992	18.546	12 MESES
CITROËN ZX 1.6 A/A	1993	32.296	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	24.172	12 MESES
FIAT UNO 45	1989	9.953	12 MESES
RENAULT 19 GTX	1989	18.078	12 MESES
RENAULT 21 1.7E A/A ABS	1990	26.203	12 MESES
RENAULT CLIO 1.2 XE	1992	19.804	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S A/A F/E C/C	1992	22.140	12 MESES

(*) Ptas./mes-PSA a 48 meses con el 25% de entrada.

HACHUEL
SU CONCESIONARIO PEUGEOT
Paseo de las Delicias, 101.
Tel: (91) 468 50 05. Fax: 530 76 90



JUNTO A METRO LEGAZPI

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

COMPRAR Y VENDER

AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94

MADRID



- Honda Civic**
- Mercedes Classe S**
- BMW 325 Cabrio**
- Jeep Grand Cherokee Mod. 95**
- BMW 325.** 4p, año 93, gris met., cuero, airbag, techo eléc., tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular, 3.000 Kms. 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. Tel: 562 06 02.
- PORSCHE Carrera Cabrio.** Color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Kms. Tel: 562 06 02.
- MERCEDES E 280.** Año 93, sport line, automático, 5 v. tapicería cuero, techo eléc., 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 86, azul met., cuero beige, ABS, aire, llantas, buen estado. Precio: 2.750.000 ptas. Teléfono: 562 06 02.
- MERCEDES S 500.** Año 94, negro met., cuero negro, F/E, 9 meses de uso, sólo 6.000 Km, a matricular. Tel: 562 06 02.
- SAAB 9000 CD.** 4p. año 90, perfecto estado. Precio: 1.750.00 ptas. Tel: 562 06 02.
- MITSUBISHI Eclipse GS.** Año 93, 2.000 c.c.,
- MERCEDES 600 SEL.** Año 93, plata metalizado, cuero negro. a matricular, full equip. Tel: 562 06 02.
- BMW 730 I** automático. Año 94, nuevo modelo 8 cilindros, sólo estrenado, pintura metalizada,
- 150 CV, inmejorable estado, 32.000 Km.** Tel: 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.
- 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.
- PORSCHE Carrera Aniversario.** Año 87, metalizado, techo eléctrico, aire acondicionado, tapicería de cuero exclusiva, radiocasete, alarma. Teléfono: 562 06 02.
- GRAND Cherokee Laredo 6 Cil.** Año 94, cambio automático, airbag, radiocasete, A/A, verde metalizado, pocos Km. Tel: 562 06 02.
- PORSCHE Carrera 4.** Año 90, F/E, perfecto estado. Tel: 562 06 02.
- BMW 525 TDS.** Año 93, verde boston metalizado, airbag conductor, techo eléctrico, apoyabrazos delanteros, radiocasete Babaria Tel: 562 06 02.
- FERRARI Mondial Quattrovalvole.** Impecable, recién revisado, año 85, rojo con tapicería beige, pocos Km. Tel: 562 06 02.
- MERCEDES 280 SL Pagoda.** Ultima serie, 5 V, matriculado en España de origen, M-V, azul marino, interior piel y moqueta, estado impecable, todo original Tel: (956) 66 42 00.
- MERCEDES 380 SLC.** Ultima serie, año 82, azul marino, interior piel, moqueta y madera, automático, totalmente equipado. Tel: (956) 66 42 00.
- JAGUAR Sovereign HE, V12 5.3.** Año 83, beige inglés, madera y piel, autom., todo original, totalmente equipado. Tel: (956) 66 42 00.



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.
AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS.
BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS.

PEUGEOT 205 STYLE. AÑO 93. 675.000 PTAS.
RENAULT 21 GTD. AÑO 87. 650.000 PTAS.
RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.

OPEL OMEGA 2.0 I. CD. AÑO 88. 890.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT. AÑO 88. 450.000 PTAS.
RENAULT EXPRESS 1.6D. AÑO 93. 1.190.000 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.

GARCIA PROL Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 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. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Fiat Uno turbodiesel. Año 92. Precio: 875.000 pesetas. Garantía seis meses. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Fiat Uno Punto D. 3 p, 8 meses. Precio: 1.290.000 ptas. Garantía 1 año. Teléfono: (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 Lancia Dedra Integrable. F/E., año 92. Garantía un año. Precio:

2.100.000 ptas. Tel: (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 Mercedes 260E. A/A, Aut, año 91. Precio: 2.550.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 250 E. Año 88. Garantía 6 meses. Precio: 2.475.000 ptas Tel: (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 Mercedes 300 SE. Full equipo, año 90. Precio: 3.690.000 pesetas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Nissan Terrano SLX D. ocho meses. Precio: 2.690.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Nissan Vanette mixta. Año

90. Precio: 975.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Corsa 1.3. Año 89. 450.000 ptas. Garantía 3 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Astra GSI. Año 91. Precio: 1.250.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: 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 Renault Supercinco GTL. Año 89. Precio: 460.000 ptas. Garantía 3 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Renault 21 TXE. Año 90. Precio: 1.150.000 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 Volkswagen Golf GTI. Año 89. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 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.

GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 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 BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, año 91. Garantía 1 año. 3.400.000 ptas. Tel: 541 00 36.

GARCIA PROL Lancia Dedra Integrable. F/E, año 92. Garantía un año. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: 541 00 36.

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

Motor 16



COVA 81



HOLLIDAY CAR VEHICULOS KM "0" TODAS LAS MARCAS Y MODELOS - VEHICULOS DE IMAGEN Y DIRECCION 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

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

MARCENADO 50 Mercedes 300D. Año 90, varios, full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 260E. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año 88. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

MARCENADO 50 BMW 735 IL. Año 88. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

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

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

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

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

MARCENADO 50 BMW 525 TDS. Año 92. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 535 I. Año 89. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 I. Año 91. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ Ford Orion 1.6 Ghia. Año 91, extras. Precio: 1.050.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Trafic Combi 6. Año 93. Precio: 1.700.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Renault Clio 16V. Año 91. Precio: 1.250.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Lancia Thema I.E 16V. Año 89. Precio: 1.400.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Escort XR3i 105 CV. Año 92. Extras. Precio: 1.500.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel Calibra 16 válvulas. Año 90. Extras. Precio: 2.100.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbodiesel. Año 91. Precio: 1.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Clio Diesel. Año 92. Precio: 1.100.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Espace Turbodiesel. 7 plazas. Año 92. Precio: 2.850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Mitsubishi Montero TD. Año 90. Precio: 2.575.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Expres 1.1 Combi. Año 91. Precio: 650.000 pesetas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Volkswagen Golf GTI. Año 91. Precio: 1.300.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 524 Td. Año 90. Extras. Precio: 2.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki GSX 750 F. Año 90, (moto). Precio: 550.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbodiesel. Año 91. Precio: 1.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Clio Diesel. Año 92. Precio: 1.100.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Espace Turbodiesel. 7 plazas. Año 92. Precio: 2.850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Mitsubishi Montero TD. Año 90. Precio: 2.575.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 1.8 Sport. Año 94. Precio: 1.700.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio S 1.7. 5p, año 92, extras. Precio: 1.050.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën C-15 D Combi. Año 91. Precio: 850.000 pesetas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Fiesta S 1.6. Año 90. Precio: 750.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ SISTEMA VEHICULO OCASION TURISMOS-INDUSTRIALES 100 VEHICULOS EN STOCK AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 93, granate metalizado, F/E. Garantizado. Precio: 2.950.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 730i 3.0 218 CV. Año 92, negro metalizado, F/E. Garantizado. Precio: 3.950.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

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

YAMOVIL Porsche 944 S. Año 92, gris metalizado, A/A y demás extras. Garantizado. Precio: 2.950.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

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

YAMOVIL Renault Safane 2.2 RNSI. Año 93, granate metalizado, extras. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Escort Cosworth. Año 93, gris metalizado, F/E, pocos Km. 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 Coupé Turbo 200 CV Finales año 93, blanco, full equipo. Precio: 2.950.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Calibra 2.0i 16V. Año 92, rojo, F/E. Garantizado. Precio: 2.350.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Honda Civic 1.6 ESI Coupe. Año 94, blanco, extras, semi-nuevo, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Pontiac Trans Sport 3.8 V6. Año 94, granate metal, A/A y demás extras. Garantizado. Precio: 3.300.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf VR6 2.8 174CV. Año 93, azul metalizado, Aire acondicionado, airbag y demás extras. 2.750.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL JBA Falcón Sport, a estrenar, entregas inmediatas. Tel: (976) 38 62 12

YAMOVIL Mercedes 220 Sedán. Año 53, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

YAMOVIL Mercedes 220 SE. Año 60, descapotable, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

YAMOVIL Mercedes 280 SL. Pagoda, A/A, dos capotas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Morgan 1.8i, 16V. Año 94, marfil, todos extras. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Maserati Sebring 3.500. 1962. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Lamborghini Espada Año 70, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Corniche Cabriolet. Año 72. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Silver Shadow. Año 76. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Plymouth Sport Fury. Año 65, aire, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Oldsmobile Cutlass. Año 66, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Cadillac Eldorado Biarritz. Descapotable, año 61. Tel: (976) 38 62 12

IMPORTAUTO Renault Dauphine. 1960. Totalmente restaurado. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1300 Gordini. 5 velocidades, 120 CV. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1600 Gordini. 5 velocidades, 160 CV. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Triumph Spitfire 1500. Año 79. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO BMW 3.0 CSI, 180 CV. Cuero, año 75. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Austin Healey Sprite. 3 capotas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Fiat 130 Coupe. Aire, Pinfarina. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Fiat 1500 Cabriolet Pinfarina. Año 65. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Dodge Dart. Año 66, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Citroën 11 Pato Año 54. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO MGA. Año 60, restaurado. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Innocenti Spider. 1967, cuero, madera, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Lamborghini Espada. Año 70, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari 330 GT, 2+2, 12 cilindros. Año 65, estado de concurso. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari Mondial Quattrovalvole. Rojo, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Pá de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Teléfono: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1600 Gordini. 5 velocidades, 160 CV. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Triumph Spitfire 1500. Año 79. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO BMW 3.0 CSI, 180 CV. Cuero, año 75. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Austin Healey Sprite. 3 capotas. Tel: (976) 38 62 12.

pago contado. Tel: 908 60 58 82.

ALHAMBRA Compra al contado de nacionales e importación, también tasamos a domicilio. P^o Delicias, 65. Tel: 528 10 38. P^o Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

PEUGEOT Hachuel Concesionario Tenemos la mejor oferta. Necesitamos comprar usados, a cambio, mejor tasación. Se sorprenderá. P^o Delicias, 101. Tel: 468 50 05.

MERCEDES 260E. Año 91, gris, A/A, ABS, llantas ale., radiocasete. Precio: 3.290.000 ptas. Tel: 468 46 08.

NISSAN Patrol Top Line Largo. Año 90, azul, como nuevo. 2.490.000 ptas. Tel: 468 46 08.

MERCEDES 300E 24V. Año 90, negro metal. ABS, A/A, llantas, airbag, otros. 3.750.000 ptas. Tel: 468 46 08.

AUDI 100 2.8 V6. Año 92, F/E. Precio: 3.450.000 ptas. Alhambra. Tel: 528 10 38.

BMW M-5. Año 90, F/E. Precio: 3.450.000 ptas. Tel: 908 60 58 82

LANCIA Thema 8.32 Ferrari. Año 89, como nuevo. Garantía 1 año. 2.090.000 ptas. Alhambra. Tel: 468 46 08.

FURGON C25 gran volumen. Año 92. 1.690.000 ptas. Eduardo. Tel: 552 44 07.

JEEP Wrangler 2.5. Techo fibra, año 92, negro, muy bonito. Alhambra. Tel: 528 10 38

BMW 325i Cabriolet. Cuero, elev, llantas, azul oscuro metalizado, 87. 2.090.000 ptas. Julián. Tel: 908 60 58 82.



COMPRAR Y VENDER



Canalcar

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

Canalcar

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

AUTOMOVILES

Canalcar

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

P^o STA MARIA DE LA CABEZA, 57
TELS: 474 90 18 - 474 90 19
EMBAJADORES

Canalcar

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

Canalcar

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

Canalcar

350 COCHES

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

AUTOMOVILES

Canalcar

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

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

Canalcar

350 COCHES

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

350 COCHES

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

BMW 328i FE	92	3.250.000
CITROËN ZX 1.8i A/A	94	1.625.000
SEAT TOLEDO 1.8 A/A	94	1.560.000
CHRYSLER LEBARON COUPE	92	1.950.000
PEUGEOT 205 LACOSTE A/A	88	625.000
PEUGEOT 309 DIESEL	92	1.150.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	90	1.275.000
CHRYSLER VOYAGER SE AWD	92	2.875.000
RENAULT CLIO 1.6V	93	1.425.000
RENAULT LAGUNA 2.0 A/A	94	2.375.000
CITROËN XANTIA DIESEL	94	2.475.000
JAGUAR 4.6 SOVEREIGN F/E	92	4.500.000
PEUGEOT 406 TURBO DIESEL	91	1.775.000
PEUGEOT 106 XR	93	880.000
FORD SCORPIO 2.5T DIESEL	94	2.950.000
CITROËN AX 1.4 A/A	92	845.000
OPEL VECTRA 1.6 GL	89	925.000

Canalcar

350 COCHES

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

SEAT MARBELLA	90	975.000
FORD MONDEO 1.8	94	2.275.000
PEUGEOT 309 AUT. A/A DIA	92	1.040.000
FORD SCORPIO 2.0i	92	1.575.000
ALFA ROMEO 166 2.0 A/A	93	1.690.000
AUDI 100 2.0 E A/A	93	2.550.000
AUDI 100 2.3 E A/A	92	2.650.000

POR LA COMPRA DE UN COCHE, CANALCAR LE OBSECUA CON UNA SUSCRIPCIÓN POR UN AÑO A LA REVISTA MOTOR 16, Y UN TALONARIO DE CHEQUES GASOLINA DE 25.000 PTAS. (COMUNIQUESELO AL VENDEADOR AL RETIRAR EL VEHICULO). ESCRIBANOS FACILITANDO LOS DATOS DE SU COMPRA (MODELO, AÑO, NOMBRE, DIRECCION Y SU CURSAL DONDE ADQUIRIÓ EL VEHICULO) A: MOTOR 16 HNOS. GARCIA NOBLEJAS N^o 41 (DPTO DE PUBLICIDAD). 28037 MADRID

COMPRAR Y VENDER

SE VENDE

RENAULT LAGUNA V-6.
Procedente de concurso.

MUY BUEN PRECIO.

Tel: (96) 691 30 95

ARGÜELLES Audi 100 2.2 E. Año 90, ABS, aire acondicionado. Mes: 46.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES Audi 90 2.3E. Año 92, granate metalizado, 38.000 Km. Mes: 58.000 ptas. Teléfono: 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 525 I, 24 V. Año 91, gris metalizado, full equipo.

Mes: 75.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 325 I. Año 87, aire acondicionado, asientos Recaro, suspensión, muy equipado. Mes: 37.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 320 Coupé. Año 92, 30.000 Km. Mes: 78.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES Citroën Xantia 2.0 VSX. ABS, aire acondicionado, radio, 23.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6 I Avantage. Año 93. Mes: 32.000 pesetas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES Ford Escort XR3i. Año 89, rojo,

aire acondicionado. Mes: 26.000 pesetas. Teléfono: 549 57 88.

ARGÜELLES Jeep Wrangler 2.5. Año 90, rojo, techo duro. Mes: 35.000 pesetas. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES Mercedes 300 CE 24V. 37.000 Km, full equipo, antracita. Mes: 137.000 pesetas. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 E 24V. Año 90, sport line, antracita, 44.000 Km. Mes: 99.000 ptas. Teléfono: 549 57 88.

ARGÜELLES Rolls Royce Silver Spirit II. Color gris metalizado, año 85, 40.000 Kilómetros, cuero crema, a matricular. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES Suzuki Vitara. Techo metálico, año 92, 30.000 Km. Mes: 32.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES Seat Ibiza SXI. Año 90, rojo, aire acondicionado. Mes: 20.000 ptas. Teléfono: 549 57 88

ARGÜELLES Opel Calibra 2.0 I 16V. Año 92, antracita, Mes: 49.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

ARGÜELLES Peugeot 405 MI 16V 4X4. Año 92, gris metalizado, 40.000 Km. Mes: 42.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

PORSCHE 944. Color negro, libro revisiones oficial, full equipo. Precio: 2.200.000 pesetas. Teléfono: (96) 341 63 39.

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

COMPRO LLANTAS DE RENAULT CLIO INICIACION.

Llamar noches. Preguntar por Aquiles. Tel: (91) 657 06 54

FORD Fiesta XR2 Tel: 725 86 21/22.

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

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

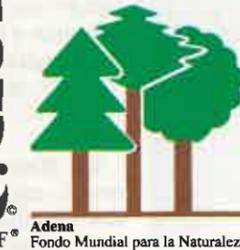
Panama Jack

UNA nueva estación se inaugurará pronto y podremos seguir calzando Panama Jack. La comodidad de una horma técnicamente inmejorable y la elasticidad y durabilidad de una piel de la mejor calidad nos permiten estrenar las nuevas temperaturas por cálidas que sean con las classic de siempre. Panama Jack es noticia porque sigue insistiendo en la misma línea de profesionalidad; mientras las épocas del año se suceden y las modas se imponen desplazándose unas a otras, las classic de Panama Jack siguen siendo imprescindibles para caminar.



DEL ARBOL

CLUB WWF



Club del Arbol de ADENA

GRACIAS a la colaboración de Caja Madrid y la Fundación ONCE, Adena ha puesto en marcha una nueva empresa, el Club del Arbol, con el objetivo de acercar a sus miembros a las labores reales de conservación de bosques, centradas en las labores de viveros, en las que sus miembros pueden participar con su voluntariado. Por cada nuevo socio se plantará un arbol autóctono en la Comunidad de Madrid. Con esta sencilla acción, además de contribuir a la conservación de nuestras masas forestales, estaremos cuidando directamente nuestros pulmones al mejorar el aire de nuestro entorno.

Revolución Rotax en el mundo del kart

HACE nueve años Rotax fue capaz de obtener mejores prestaciones con un motor de 100 cc. que con los viejos 135 cc. Ahora con el modelo 95 presentó una serie de grandes novedades. La primera cosa que salta a la vista es la colocación del encendido en el lado de piñón. Otra solución adoptada por Rotax es un doble carenado que mejora mucho el enfriamiento. Todo esto y muchas novedades más hacen que este nuevo Rotax, comercializado en España por Masalles Comercial S.A. de Ripollet (Barcelona), sea una revolución en el mundo del karting.



Lucas triunfa en Hungría

LA empresa Lucas ha ganado la categoría exclusiva como suministrador preferido de alternadores para la fábrica de autocares Ikarus en Hungría. La firma de este contrato supone unos ingresos de varios millones de libras al año. Con este nuevo convenio, Lucas suministrará alternadores fabricados en la planta de la zona oeste de Londres para todas las aplicaciones y nuevos desarrollos de Ikarus. El primer contrato se firmó hace dos años y supuso el suministro de alternadores Lucas para 100 autocares destinados a Ecuador.



II Encuentro Infantil Internacional Disney



DEL día 17 al 20 de mayo de 1995, 900 niños de 28 países se reunirán en Disneyland París para participar en el II Encuentro Infantil Internacional que organizan las publicaciones Disney en colaboración con la UNESCO. Dicho encuentro dará la oportunidad a los niños españoles de demostrar su capacidad creativa y su preocupación por el medioambiente. Los niños participarán de forma activa, preparando un cuadro de soluciones para resolver los problemas ambientales que posteriormente presentarán en una ceremonia oficial que tendrá lugar en las oficinas centrales de la UNESCO.

Nueva batería Varta para coches eléctricos

LA batería Varta City-Power es el resultado de varios años de investigación en el campo de las baterías de níquel-hidrógeno. En la actualidad, prototipos de esta batería están siendo sometidos a pruebas reales. Aún no han alcanzado su máximo rendimiento porque es necesario ocupar la mitad del espacio disponible en el vehículo de pruebas de VW Citystomer (Golf II). Una batería diseñada específicamente para este vehículo pesaría unos 300 kilogramos y tendría una capacidad de 15 kilómetros/hora.



MOTOS CON TURBO



ciendo una revista tan entretenida e interesante como siempre.

ADOLFO CASTIÑUELA SEVILLA

R.- Recordamos tres motos con soluciones serias de adaptación de turbo a un motor de gasolina. Kawasaki hizo una Z 1000 Turbo, BMW una K-75 Turbo y Honda una CX 500 dotada de ese sistema de sobrealimentación. Para

NO creo que el turbo esté en desuso como he leído alguna que otra vez últimamente en algún medio de comunicación especializado. De hecho, marcas como Audi con el A4, Citroën, Fiat etcétera en gasolina y la mayoría de las marcas en diesel lo siguen utilizando. Dicho esto, me gustaría saber, como seguidor entusiasta del turbo, si alguna vez una moto ha llevado un motor dotado de turbocompresor. ¿Se vende actualmente alguna en el mercado español? ¿Y en el mundo? Les quedo muy agradecido y les animo a que sigan ha-

ser sinceros, ninguna funcionó como debería, o mejor dicho todas funcionaron como se esperaba, convirtiendo a cada una de las motos en una fiera salvaje muy difícil de domar. Hoy en día los modernos motores y la extraordinaria relación peso potencia de las motocicletas desaconsejan semejante combinación. La potencia conseguida sin turbo, la utilización de culatas multiválvulas y la ligereza de los conjuntos más modernos hacen innecesario este sistema utilizado con eficacia en vehículos de cuatro o más ruedas.

Ese gran desconocido

PARECE estar en campaña publicitaria y no sé mucho de él. Se trata del Lancia Y10, un utilitario ¿de lujo? que parece manejable, económico y práctico. El precio no está mal, eso me parece, sin embargo me gustaría que me pusiesen al día sobre el vehículo en cuestión y me aconsejaran, si su posición se lo permite, si es recomendable o no. También quisiera saber cómo anda de espacio el Chrysler Neon, me estoy planteando su compra.

CARLOS RELIN LEON

R.- El Lancia Y-10 es un coqueto y práctico utilitario que destaca entre sus rivales por su completo equipamiento en relación



a su precio. También es el de acabados más lujosos y de alguna manera el más exclusivo de todos, aspectos que le convierten en un vehículo muy querido por las conductoras. Todos los Y-10 cuentan con el mismo motor, el conocido y fiable Fire de 51 caballos de potencia, suficientes para callejear con agilidad y también realizar

alguna escapada fuera de la ciudad. Si va a utilizar el coche básicamente por ciudad nuestra recomendación se inclina hacia la versión Selectronic, un Y-10 automático que le evitará más de un disgusto en los atascos. El Neon tiene un habitáculo muy aprovechado, lo que no ocurre con el volumen del maletero.

Consejos de autopista

LA última semana de diciembre del 94, en un peaje de la autopista Bilbao-Logroño-Zaragoza, recogí un folleto que bajo el título de «Bienvenido a la seguridad» daba una serie de consejos sobre la atención que se debe prestar a los neumáticos.

En el último párrafo de dicho folleto se dice: «Es aconsejable la monta de cuatro neumáticos iguales. Cuando se sustituyan



únicamente dos, los nuevos deberán montarse siempre en el eje trasero». Y ahí nace mi duda. Se supone que cuando se cambian únicamente dos neumáticos es porque hay dos que están muy desgastados, normalmente los de las ruedas motrices, y dos que están en buen estado. Si los que están desgastados son, por ejemplo, los delanteros, parece lógico, si sólo se sustituyen dos, que sean los que están en mal estado, es decir los delanteros. Y si se diese el caso contrario, entonces sería el momento de sustituir los traseros. O al menos eso es lo que parece más lógico.

¿Tiene algún sentido el párrafo del mencionado folleto? ¿Es un error tipográfico? O quizá por las fechas en que llegó a mis manos, ¿es un folleto que se publicó para el día 28 de diciembre?

JOSÉ FÉLIX RUIZ MODROÑO BARACALDO

R.- Como ya comentábamos, no hace mucho, las marcas de neumáticos han decidido (aparentemente después de un buen número de pruebas y análisis de casos reales), que para un conductor normal (más bien poco experto, de los que hay mayoría) es más fácil controlar un coche en el que se haya reventado un neumático delantero que no al contrario. Por tanto ni error tipográfico, ni broma, solamente un consejo.

Las cosas en su sitio

ME referí en una carta que ustedes me publicaron hace meses a la desconfianza que me ofrecen los concesionarios de automóviles en cuanto a su nivel técnico.

Indicaba que, después de dos visitas a su taller para volver a contrapesar las ruedas, mi nuevo Peugeot 306 S-16 continuaba vibrando (más bien retemblando) al llegar a 130/140 Km/h.

Remité al concesionario en cuestión una copia de mi carta publicada por Motor 16 y otra de la factura de un taller ajeno a Peugeot que por unas módicas 4.800 ptas. terminó con el problema. En estos días he recibido el reembolso de aquel importe y las excusas del Jefe de Ventas, quien me asegura que ha tomado las medidas necesarias para que ello no vuelva a ocurrir.



Les agradecería publicaran la presente para dejar las cosas en su sitio. Gracias por todo y saludos cordiales.

MIGUEL VIDAL VILARRUBIA BARCELONA

16 años y un Intercooler

HOLA amigos, tengo 16 años me vuelven loco los coches y las motos y me gustaría hacer una pregunta. ¿Qué es el intercooler? Sé que lo llevan sólo algunos modelos y que beneficia mucho al motor, pero no sé exactamente qué misión cumple.

Me gustaría ver algún reportaje sobre motos de nieve.

CRISTOBAL MARINO MURCIA

R.- El intercooler es un radiador de aire que sirve para mejorar el rendimiento de un motor turbocomprimido. El calor que se almacena en la turbina se transmite al aire que se utiliza en la combustión aumentando de volumen y perjudicando la mezcla. Después de pasar por el turbo, el radiador o intercambiador de calor enfría el aire que llega al cilindro (lo enfría alrededor de un 35 ó 40 por ciento) aumentando la masa del aire y mejorando la mezcla, lo cual redundará en el consumo, la potencia, el par y la emisión de partículas contaminantes.

OPINION

La Primera vez...

MIS amigos de Motor 16 me proponen dedicar unas líneas a algún tema relacionado con el automóvil. No quiero escribir sobre multas, ni guardias, ni carreteras, ni obras, ni atascos. Por mi cabeza pasan palabras como indiferencia, desconsideración, listillos, agresividad, ¡Cabr...! ¡Hijo de p...! y otros amables calificativos que se dedican los conductores. Pero de esto no quiero hablar. No me apetece contar nada sobre diseños, colores, equipamientos, gamas, motores, tendencias o precios. No tengo el cuerpo como para enfrascarme en disquisiciones sobre mercado, matriculaciones, incentivos o parque automovilístico. No me inspiran la publicidad, la imagen, los catálogos, la competición, el patrocinio, los salones... Tampoco estoy por la labor de analizar temas relacionados con la política, los ministerios, direcciones generales o impuestos. No dispongo de suficiente carburante para lanzarme, por supuesto, al limitado límite legal de velocidad, al tema de los combustibles, lubricantes, energías alternativas, prototipos... Hay obras de arte en forma de automóvil, hay ingenieros, carroceros, diseñadores... pero estos temas están más que desarrollados por los medios de comunicación y las marcas de automóviles.



Evan Bodelón*

A mí sólo se me ocurre un tema: la Primera Vez. No me malinterpreten. Hablo de lo que han significado los primeros contactos con el automóvil en mi vida, y en la de muchísimas personas. La excitación de ir con mi papá en el coche siendo muy pequeño, la emoción de sentarme en sus rodillas para llevar el volante (despacito y en el campo, por supuesto), esa agitación que sentía cuando comprábamos un coche nuevo.

Uno de mis recuerdos más vivos es el de la primera vez que me puse a los mandos de un automóvil y apreté el pedal del acelerador. Resulta muy difícil describir las sensaciones de dominio y libertad que se experimentan esa primera vez. Las clases en la autoescuela, los test, el examen... todo grabado en mi memoria como si hubiera ocurrido ayer.

El primer coche de segunda mano, aquel cacharro, compartido con mi hermano: la emoción de sentirte libre de verdad, de comerte el mundo. El primer coche nuevo... la elección, el color, el dinero justo, las letras, el retraso, la entrega, el olor a nuevo, el taller en la primera revisión. Esto es lo que significa el automóvil para la inmensa mayoría de las personas: algo que provoca recuerdos y sentimientos. Lo que no alcanzo a comprender es porqué se empeñan algunos en verlo de otra manera. Yo sólo quiero hacerles a todos una pregunta: ¿Recuerdan la primera vez?

* Jefe de Prensa de Mitsubishi

CICLOMONSTRUOS

DRAG MOB

Si en la puerta del instituto o del trabajo se te ocurre decir que un ciclomotor puede alcanzar más de 300 kilómetros por hora, seguro que tendrás que aguantar lo tuyo por parte de los incrédulos compañeros. Pero ellos son los equivocados, he aquí el Anacronismo II.

ESTA insólita historia se remonta a la década de los 70, cuando Gilles Messaoui empieza a desarmar, preparar y modificar las Mobyette, Motobécane y Peugeot 103, minúsculas máquinas de 50 centímetros cúbicos de cilindrada para competir los fines de semana en las populares carreras de aceleración, celebradas en circuitos improvisados sobre aparcamientos o polígonos industriales. Muy pronto no sólo se titula en una de las más difíciles ingenierías, la aprendida por propia experiencia, sino que se convierte a su vez en monitor de programas de ayuda para jóvenes, en la curiosa especialidad de fabricar verdaderos cohetes sobre ruedas a partir de un sencillo ciclomotor.

Con la ayuda de sus discípulos crea Drag Mob, en la idea de glorificar estos modestos vehículos que han hecho su experiencia vital única en el mundo. Sus primeras creaciones no tardaron en achuchar a otras preparaciones que recurrían como base a motos de hasta 1.000 centímetros cúbicos. Reforzó los raquíticos chasis y los equipó de motores dos tiempos de 125, 250 y hasta 350 centímetros cúbicos. Hasta que llegó el gran debut, durante la multitudinaria carrera de dragsters celebrada en el circuito de Le Mans en 1980.

Semanas enteras de trabajo sobre bancos de experimentación ♦♦♦



A la izquierda, un sencillo ciclomotor antes de que el equipo de Drag Mob lo convierta en el misil de la derecha.

Con mucha pasión y tesón, Gilles Moussaoui se ha hecho ingeniero autodidacta y ahora enseña a sus discípulos la técnica aeronáutica.



improvisados y permanentemente rodeado del penetrante olor a queroseno, el «profesor Mobyette» consigue récord tras récord, hasta superar los increíbles 260 kilómetros por hora y lanzarse a una época distinta, en la que los motores convencionales ya no satisfacían sus insaciables aspiraciones de velocidad. Un ejemplo puede ser el impresionante Rocket Mob de tres ruedas, necesarias para contener la ira desatada por 4.000 caballos que permiten lanzar la máquina a 220 kilómetros por hora en tan sólo 80 metros. Para conseguirlo, se ha utilizado un motor de agua a presión que puede llegar a liberar hasta ¡15.000 caballos!

Surge entonces el prototipo Anacronismo Evolución I, un aerodinámico *dragster* impulsado por dos turbocompresores de coche modificados para comportarse como una turbina a reacción.

Cada día más próximo a la aeronáutica, Gilles se mete de lleno en el mundo de los motores a reacción y, un buen día, consigue lo impensable. Tras una conversación durante un salón aeronáutico, en la que expone las actividades realizadas por él y sus jóvenes alumnos, el director de una industria fabricante de reactores le cede su incondicional apoyo. Gracias a disponer de un suministro regular de turbinas, algunas de las cuales dejaron el alma en las primeras pruebas, la tecnología punta aplicada a los insignificantes ciclomotores convierte en puro y bello surrealismo el trabajo de Gilles. Las recientes, que no las últimas, creaciones de Drag Mob rebasan lo imaginable. El Anacronismo II se sirve de una turbina Allison diseñada para helicópteros, desarrolla el equivalente a 2.500 caballos de vapor y alcanza en unos pocos segundos 328 km/h. Otro monstruo es el Jet Car, con reactor de avión Falcon y 10.000 caballos de potencia.

Gilles aún no ha conseguido todo lo que aspira en su calenturienta fantasía tecnológico-deportiva. Pero de lo que se siente más que orgulloso es de la cantidad de jóvenes que se acercan a las demostraciones de fin de semana, embelesados por el rugir de sus queridos monstruos. ●

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: DINGO



El Anacronismo II se propulsa mediante 2.500 caballos servidos por una turbina de helicóptero.



Ningún coche, ni estos Honda NSX, es capaz de alcanzar al ligero misil que vuela bajo a más de 300 kilómetros por hora y alcanza los 200 en poco más de 50 metros. La brutalidad de los grados G en aceleración requieren una excelente forma física. Las sensaciones son indescriptibles.

DESINTOXICARSE

HACE 20 años Gilles Moussaoui y sus compañeros vagaban sin rumbo en una deprimida barriada parisina, donde los jóvenes se movían entre la droga y el desaliento. La administración, en un intento por llamar la atención de los jóvenes con algo que no fuera la mortífera realidad de la calle, impulsaron entre otros un programa de mecánica para jóvenes.

Gilles Moussaoui dejó de arrastrar los pies por las estrechas aceras en busca de la huida más fácil, y más pe-

CON QUEROSENO

ligrosa. Con la voluntad de dejar una dependencia que nada bueno prometía a su futuro, la ocasión le dio oportunidad de fijarse en algo tan banal como familiar, los pequeños ciclomotores sobre los que miles de jóvenes se desplazaban por las calles de las ciudades francesas. Desmontar uno de sus pequeños motores le descubrió un mundo tan nuevo como impredecible. Un mundo en el que la sensación de volar más rápido que nadie ya no depende más que de su ingenio y su trabajo.



Gilles utiliza en su motor de agua a presión esta pequeña cantidad para conseguir hasta 15.000 CV.

CAMINO DEL MUNDO MAYA

Una española puede lograrlo

Por primera vez tres mujeres llegaban a la selección final del Camel Trophy y, también por primera vez, una de ellas era elegida. En tierras portuguesas Belén Sánchez demostró que era, entre los doce aspirantes, una firme candidata.

La Sierra de Monchique, en el Algarve portugués, fue el escenario elegido este año para la selección nacional del Camel Trophy. Doce aspirantes se enfrentaron a las selectivas pruebas que la organización preparó para valorar la capacidad de cada uno de los candidatos entre los que este año se encontraban tres mujeres, un número al que nunca antes se había llegado. Al igual que los nueve seleccionados masculinos, las tres jóvenes demostraron estar muy bien preparadas e incluso dos de ellas destacaron. Sin embargo, tan sólo Belén Sánchez logró pasar a la selección final de la que saldrá el dúo representante del equipo peninsular en el Camel Trophy de este año.

El primer día fue para los 12 aspirantes una jornada de aprendizaje y por la noche se inició su lucha por cada una de las codiciadas plazas. Eso sí, siempre trabajando en equipo ya que una de las cualidades más buscadas en esta prueba es la capacidad de compenetrarse con el que será su compañero. Así mismo se analiza especialmente la personalidad de cada uno de los aspirantes, un punto muy importante a la hora de efectuar la selección, puesto que los elegidos tendrán que convi-

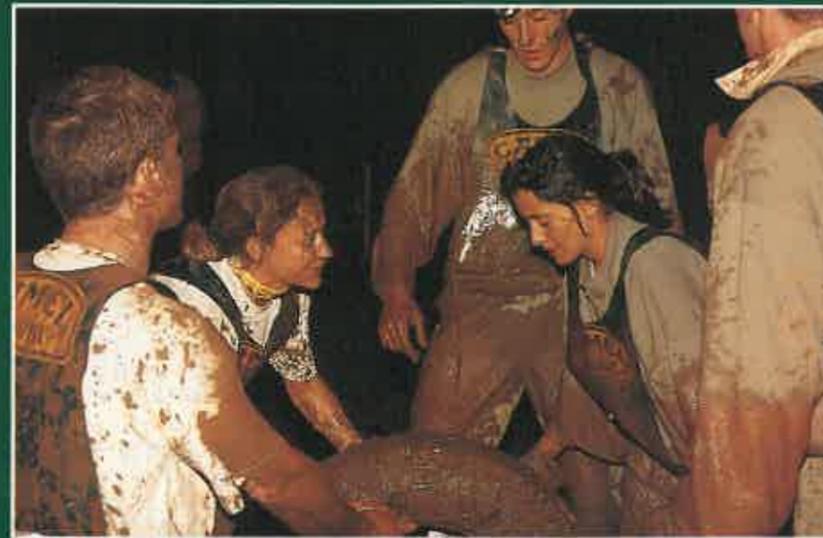
vir durante 15 días y en condiciones muy difíciles con los componentes de los otros equipos que participan en la Gran Aventura. Por supuesto las dotes de orientación, la forma física, el manejo del winch y la habilidad para conducir un todo terreno también son muy tenidos en cuenta.

Junto a Belén, Agustín Guerrero, Luis Sánchez y Lluís Moret fueron los triunfadores de esta primera selección. A los cuatro les queda la cita definitiva de Turquía, donde, junto a los candidatos de los otros 18 países participantes, volverán a ser puestos a prueba antes de formar los equipos definitivos que llevarán los Land Rover Discovery desde la salida hasta la meta.

Los elegidos para representar a sus respectivos países volverán a verse en la cita definitiva que tendrá como escenario la Ruta Maya, un recorrido por el mundo descubierto por aventureros españoles. En palabras de Miguel de la Quadra-Salcedo -con la Ruta Maya, por primera vez cinco países centroamericanos se

han reunido con un objetivo común-. La salida será en Belice, la antigua Honduras británica, -después -explica Miguel- rozaremos México por Quintana Roo, la región del Yucatán en la que se calcula que aún habrá más de 5.000 templos sin descubrir escondidos por la selva-. Y de México, la ruta atraviesa Guatemala, pasa por el Salvador y Honduras para volver otra vez a Belice, un recorrido que Miguel de la Quadra nos desmenuza: -primero recorreremos toda la zona baja de Guatemala donde vivieron las últimas tribus mayas hasta la llegada de Colón. Luego vendrán las altas montañas de más de 2.000 metros con volcanes todavía activos; ya no abandonaremos las montañas hasta llegar de nuevo a Belice-. Para Miguel esta será -la gran aventura arqueológica del todoterreno porque este año la organización aportará fondos para que se inicien estudios en unas excavaciones recientemente abiertas-. Hay que recordar que desde hace algunos años Camel Trophy colabora para realizar estudios científicos en las zonas por donde pasa la caravana.

TEXTO Y FOTOS: ALFONSO J. NIETO



Belén Sánchez, Agustín Guerrero, Luis Sánchez y Lluís Moret han sido los cuatro seleccionados para competir por los dos puestos del equipo peninsular. Durante las pruebas, celebradas en el Algarve, todos los participantes demostraron una excelente preparación, un gran sentido aventurero y enormes dosis de compañerismo.

PADDOCK

NUEVO CIRCUITO EN JAPON

Honda ha puesto en marcha un ambicioso proyecto para construir un nuevo circuito.

Las instalaciones, que estarán a cien kilómetros de Tokio, comprenden una pista de 4.850 metros homologada para carreras internacionales y una pista oval superrápida de 2.400 metros, lo que lo convertirá en el primer circuito del mundo que cuenta con estos dos tipos de trazados en el mismo lugar. Además habrá varias pistas más cortas ya que Honda, siempre preocupada por la educación de los conductores, pretende que las instalaciones sirvan para formar conductores seguros.

CHRISTIAN FITTIPALDI A LA INDY

Al no materializarse sus contactos para volver a estar en la Fórmula 1,



Christian Fittipaldi se ha inclinado por la Fórmula Indy. El joven brasileño correrá con el Derrick Walker Racing y tendrá a Robby Gordon como compañero de equipo. Con su incorporación se convierte en el séptimo brasileño integrado en este campeonato norteamericano.

CONCENTRACION EN EL BIERZO

Por quinto año consecutivo el Club 4x4 Bierzo ha puesto en marcha su concentración para vehículos todoterreno. Prevista para los días 25 y 26 de marzo, los interesados en participar pueden ponerse en contacto con la organización en el teléfono: (987) 45 55 34.



John Barnard deja Ferrari

EL ingeniero jefe del equipo Ferrari de Fórmula 1 y creador del actual monoplace de la marca del Cavallino ha decidido abandonar este equipo. Se incorporará al Paul Stewart Racing que esta temporada va a participar en la Fórmula 3000 británica. Esos, en realidad, no son los planes de Barnard. Su principal ocupación será desarrollar un nuevo monoplace con el que el Paul Stewart Racing debute en la Fórmula 1 en el año 1997. En Ferrari se quedan de nuevo sin quien evolucione el monoplace creado por el ingeniero británico.

Los planes de Oriol Gómez

ORIOLO Gómez intentará revalidar su título de Campeón de España con un Clio Williams más evolucionado que el de la pasada edición. También quiere hacer alguna participación en el extranjero aunque esta posibilidad no está muy clara porque Renault Francia les quiere hacer comprar el coche, lo que sólo para dos rallyes es excesivo. El equipo pretende alquilarlo y dispone de



El equipo Repsol, con Porsche

EL equipo Repsol ya ha ultimado sus planes para esta temporada en la que su meta será finalizar las 24 Horas de Le Mans y hacer siete carreras de la Serie BPR. Sus pilotos serán Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans que contarán con un Porsche Kremer, considerado más competitivo que el Ferrari 355, mientras que otra de las posibilidades barajadas, correr con un F-40, resultaba una alternativa excesivamente cara y no entraba en los planes del equipo de competir en la categoría GT2. Repsol muestra una vez más su apoyo al deporte del motor y, como patrocinador de la primera carrera de este campeonato que se celebrará en Jerez el 25 y 26 de febrero, la entrada será gratuita.

los fondos necesarios. Descartado Córcega, donde con sólo tres pasadas de entrenamiento por tramo poco podría hacer frente a Ragnotti, que lleva participando 20 años, la intención es ir a Finlandia, donde será el único Renault. Naturalmente la otra participación internacional será el Rallye de Cataluña donde volverá a intentar lucirse como en el 94.



Las dos copas de Seat

ESTA temporada Seat va a estar en dos frentes ya que a la Copa Ibiza de Rallyes de Tierra que debutó el pasado año se unirá otra Copa de similares características para los Rallyes de asfalto. Mientras que para la tierra los Ibiza utilizados serán los 2.0 GTi, en el asfalto los protagonistas serán los Ibiza 16V, homologados en Grupo N. En ambos casos los participantes contarán con sendos kit que propor-

cionará Seat Sport y, como viene siendo habitual en las copas promocionales de la marca, tendrán unas importantes ayudas económicas para la compra del coche, así como primas de salida y premios en metálico. Además, los pilotos canarios que se decidan a correr la Copa Ibiza 16V contarán con una prima de desplazamiento de 100.000 pesetas para las pruebas peninsulares.

Jesús Puras con Citroën

AL fin se ha despejado la incógnita de quién será el piloto oficial de Citroën en el Campeonato de España de Rallyes. Aunque en el momento de redactar estas líneas aún no se ha firmado el contrato, Jesús Puras es quien tiene más papeletas en esta rifa. Jesús participará con el Citroën ZX F2 con el patrocinio de Total, y espera poder seguir adelante con su proyecto de correr al menos tres pruebas del Campeonato del Mundo

con un Ford Cosworth grupo A del equipo RAS. El fichaje de Jesús Puras, campeón de España de rallyes en dos ocasiones y reciente campeón del Mundo de grupo N, da idea del nivel con el que Citroën Hispania quiere introducirse en el Campeonato. Junto a Puras estará Juan Petisco, como coordinador deportivo de un equipo que dirigirá Jose María Barroso.



Martínez de la Rosa, a Japón



EL panorama se aclara para Pedro Martínez de la Rosa que no veía salida en Europa a su trayectoria deportiva. «Cuando recibí una llamada para ser piloto oficial del equipo Tom's en el campeonato japonés de Fórmula 3 no me lo pensé dos veces y dije que sí», declara muy contento a Motor 16 el piloto catalán, que no tendrá que aportar nin-

gún patrocinador. El programa comprende diez carreras y el monoplace será un Dallara o bien uno fabricado por el propio equipo. Los motores son Toyota oficiales dado que la escudería está directamente apoyada por la marca. Tras la dura experiencia de 1994, el piloto del RACC espera reencontrarse con los buenos resultados a los que estaba acostumbrado dentro de su nuevo equipo que es el que acaba de ganar el certamen con el piloto germano Michael Krumm.

PADDOCK

RALLYE DE TUNEZ: EN MARCHA

Cyril Neveu presentó la próxima edición del rallye con una altisonante declaración de intenciones: «Será un mini-Dakar porque en esta ocasión serán muy importantes la navegación y la técnica». Entre los inscritos en automóviles destacan los equipos oficiales Citroën y Mitsubishi con Salonen, Lartigue y Vatanen para el primero y Fontenay y Saby en el segundo. En motos estarán Magnaldi, Laporte, Kinigadner, pero no acudirán Peterhansel y Arcarons.

SE ADELANTAN LOS MONTES DE CUENCA

La prueba inaugural de la temporada de rallyes todo terreno, los Montes de Cuenca, se celebrará a principios de abril y no a finales de ese mes. Esta clásica cita, que cumple su undécima edición, tendrá lugar del 7 al 9 de abril.

GULF RACING, CON DOS COCHES

Ganar la Serie BPR y las 24 Horas de Le Mans es el objetivo del equipo Gulf que esta temporada contará con dos McLaren GTR conducidos por Ray Bellm, Maurizio Sala, Lindsay Owen-Jones y Pierre-Henri Raphanel. GTC Motorsport se ocupará de la preparación y el equipo contará con el apoyo de Michelin.





PADDOCK

PUIG Y CHECA EN MALASIA

El equipo de Sito Pons ha finalizado los primeros entrenamientos de la temporada en los que Alberto Puig, que no se ha resentido de sus brazos, ha probado la nueva Honda NSR 500, una moto que cambia chasis y basculante. Carlos Checa, que ha rodado por primera vez con la Honda 250 en los entrenamientos de Malasia, centró el trabajo en la puesta a punto de suspensiones y pruebas de neumáticos. Por otra parte, Pere Riba vuelve al Mundial para correr con una Aprilia privada en 250 centímetros cúbicos, categoría en que la participación española será más numerosa.

MIKA SALO CON TYRRELL

La Comisión de reconocimiento de los contratos de pilotos de la FIA ha decidido a favor de Tyrrell en el contencioso que esta escudería mantenía con Lotus sobre Mika Salo. La decisión se basa en que Lotus, con quien Salo tenía firmado un contrato previo por dos años, no garantiza la participación del piloto en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

ADIOS A LARROUSSE

La unión entre Larrousse y Dams ha terminado antes de comenzar. La escudería, que buscaba una solución a sus problemas financieros con el nuevo patrocinador, ha decidido cerrar sus puertas mientras que Dams retrasa sus planes de entrar en la Fórmula 1 hasta 1996.



Empiezan las obras en Montmeló

LAS excavadoras han entrado en el Circuito de Cataluña para iniciar las modificaciones. La construcción de dos variantes, después del puente de «La Caixa», permitirá disponer de tres trazados: el «integral», con un desarrollo de 4.727 metros y destinado únicamente a los Grandes Premios; otro con una longitud de 3.067 metros y una recta principal de 862 metros para el resto de las pruebas y uno más pequeño, el trazado 3, que tendrá 1.703 metros y se destinará a las escuelas -Elf-Circuit de Cataluña,

Kenny Roberts y la futura de Turismos-. Las obras de adecuación para la Fórmula 1 han llevado a construir una variante recta en la chicane Nissan, con lo cual la frenada en la curva de «La Caixa» será más espectacular y propiciará los adelantamientos; para gozar de este espectáculo se construirá ahí una tribuna. El resto de los trabajos consiste en retrasar y mover ciertos muros y desplazar parte de la tribuna principal. El monto total es de 190 millones de pesetas y la duración prevista de unos dos meses.

Máximo nivel

EL acuerdo de patrocinio de Repsol con el equipo Honda HRC en el mundial de motociclismo es el más importante de esta naturaleza que ha firmado una empresa española en el ámbito del motor, en virtud de la incuestionable entidad del equipo de la marca japonesa, actual Campeona del Mundo. Las motos de Doohan, Itoh y Crivillé lucirán la llamativa librea del petrolero español en un acuerdo que va más allá del simple patrocinio, pues lo que Honda buscaba era un socio tecnológico. Jorge Se-



grelles, responsable de comunicación de Repsol, explicó que el acuerdo tiene una duración de dos años prorrogables y sólo quiso dar una cifra: «Se entregarán 20.000 litros de carburante durante todo el año».

Colomer aumenta su ventaja

CON su victoria en el Trial Solo-Moto, Marc Colomer se destaca en la Copa del Mundo, que encabeza con 615 puntos. El piloto de Montesa se impuso con autoridad y logró la segunda victoria consecutiva en esta prueba. Segundo fue Joan

Pons y tercero Steve Colley, mientras que Tarrés no pudo pasar a la ronda final al fallar en la primera vuelta. La velada se completó con una carrera de Dirt Track, que ganó Lluís Massana (KTM) seguido de Gary Petersen y Jordi Viladoms.



Premios y premiados

SIN respiro se han sucedido en Barcelona los repartos de premios y las respectivas presentaciones de las ediciones de este año de tres certámenes de reconocida solera. El primero que tuvo lugar fue el de la Copa de Rallyes Renault de Cataluña, que celebra su décimo aniversario. El vencedor de esta temporada ha sido Enric Xargay, que retornaba de nuevo a la competición después de un paréntesis. El gerundense conseguía de este modo su tercera copa, ya que se había adjudicado las ediciones de 1988 y 1989. El mismo Xargay se ha alzado también con el título catalán de la especialidad. El segundo clasificado fue el andorrano Ferrán Urteu, que como el anterior pilotaba un Clio Williams a diferencia del 16V que conducía el tercero de la clasificación, Ignasi García. En el mismo acto se homenajeó a los vencedores de las anteriores nueve ediciones, además de los pilotos que durante 12 ediciones han defendido los colores de la Red Renault de

Cataluña, hombres como Jaume Pons, Pep Bassas (foto de la derecha), Josep Alsina, etc... y el hombre de la velada fue el flamante Campeón de España, Oriol Gómez (arriba). En el acto se presentó la edición 1995 de la Copa en la que puntuarán 8 rallyes, siendo el premio al vencedor de 1.200.000 pesetas.

La siguiente convocatoria fue la del Real Automóvil Club de Catalunya, que premiaba a los participantes en el Volante RACC-Desafío Peugeot Catalunya, en la foto de abajo, ya que desde el pasado año ambas competiciones van de la mano con lo que éste fue el certamen español de promoción con más participantes. El vencedor ha sido Jordi Ferrán, seguido por Josep Molina y Mario Parés. En el mismo acto también se premió a los participantes en el trofeo FAE,



reservado a debutantes, y en él el vencedor ha sido Joan Franquet, seguido de Miguel Angel Fernández y Albert Roger. La edición 95 del Volante Racc-Desafío Peugeot consta de diez pruebas, combinándose como ya es tradición los rallyes y los circuitos, en proporción de 7 a 3. El vencedor recibe como premio un millón de pesetas y ser piloto oficial del equipo Racc-Peugeot de rallyes. El club catalán aprovechó también la velada para homenajear a sus pilotos que, empero, este año no triunfaron como en el pasado, y como muestra de ello el presidente, Sebastián Salvadó, empleó el expresivo «La cagamos Luis» que su piloto estrella Carlos Sainz lanzó al salirse en el rallye RAC.

El tercer reparto fue el de BMW, que como en el caso de Renault celebra

también el décimo aniversario, en este caso de la Challenge Auto. Brillante vencedor ha sido Alain Ferté (foto inferior), merced a su actuación en el Campeonato de España de Superturismos, con lo cual ha aventajado a los «escaladores» Luis Martínez y Pancho Egozcue, clasificados a continuación. Mención especial tuvieron Pancho Egozcue, campeón de Europa y de España de Montaña y Xavier Riera, campeón de Cataluña de Turismos. La Challenge de 1995 se dividirá en cuatro categorías, Superturismos, Montaña, Rallyes e Históricos y el montante de los premios se ha aumentado en un 16 por ciento hasta llegar así a los 19,2 millones de pesetas.

JOSÉ LUIS AZNAR



BENETTON RENAULT 195 EN JEREZ

Males de juventud

Con el énfasis de la estrella más brillante de la galaxia, Michael Schumacher llegó al circuito de Jerez de la Frontera a media tarde del pasado jueves; no atendió a los periodistas, ni tampoco fue complaciente con un amigo de la infancia -ahora cámara de televisión- que le pidió en súplica que se pusiera el mono y diera unas cuantas vueltas al trazado para paliar los posibles problemas que vaticinaba el hombre del tiempo. Como un César romano, parecía encantado de haberse conocido; estaba embriagado de poder y borracho de autoridad, ya que su religión deportiva le prohíbe la compañía del catavino.

Michael Schumacher no pudo sacarle el jugo al Benetton B195. Diferentes problemas en la evolución del motor impidieron que las pruebas fueran satisfactorias. Tras varios intentos infructuosos de dar vueltas en serio con el monoplaça, el equipo dejó Jerez para dirigirse al Paul Ricard.



AL campeón del mundo todo le quedaba pequeño, e incluso el asiento que sus mecánicos le habían preparado a raíz de los fugaces ensayos realizados en Silverstone también estaba mal, era impropio de un campeón del mundo, por lo que se dedicó todo el día del viernes a rehacer su trono de rey. Un milímetro menos de aquí, otro más de allá, esa lucecita no la veo y la otra me molesta, sin por eso pasar por alto una pestaña del chasis que le rozaba en los hombros; en fin, su lucha con la espartana ergonomía del habitáculo del Benetton Renault B 195 dejó pequeño al Profesor Prost, quien antaño mantuvo más de una noche en vela a John Barnard hasta lograr su adaptación a la célula vital.

Pero como Schumacher es el mejor y es el rey de una corte sin príncipes, ya que sólo le rodean pajes y juglares, la jornada del viernes fue todo para él, mientras Johnny Herbert pululaba por el box como un pedigrüño y adaptaba su asiento acoplándolo a una silla del comedor volante. Al tiempo, Ross Brawn, Tim Wraight y Pat Simmons, pilares técnicos de la escudería, estaban recluidos en el «motorhome» para dilucidar las directivas técnicas a tomar con Schumacher en base a lo que Herbert había evolucionado durante los anteriores días de ensayo.

Con los primeros albos del sábado, el descuido de los mecánicos permitió descubrir la curiosa canalización de los escapes del motor Renault RS 7 en su salida al fondo plano del B 195, que delató la corta distancia existente entre el final del

propulsor y los perfiles extractores del fondo plano. Junto a esto, esa misteriosa protuberancia, que aparecía en la parte superior del morro a la altura de las suspensiones, no era un invento diabólico sobre el cual se especuló hasta deducir que se trataba de una misteriosa barra de torsión; por el contrario, lo que se encuentra ahí es el sensor de la telemetría, y en cuanto a las suspensiones sólo cabe decir que se trata de un sistema «push road» muy convencional con una barra de torsión y dos amortiguadores White Power de diminuto tamaño. Sin embargo, llamaba la atención la complicación que presentaba el acelerador electrónico, dotado de un



El motor Renault RS 7 carece de par.

incomprensible manajo de cables conectados a una placa sujeta a la caja del filtro del aire, formada por ocho componentes electrónicos de rápida sustitución.

En cuanto al motor RS 7 de tres litros de cilindrada, se pudo descubrir que esta

primera versión tiene un régimen de rotación fijado en 15.400 revoluciones por minuto y se habla de tan sólo 715 caballos de potencia, con un par motor poco superior a los 35 kilogrametros. Sin embargo, según palabras solapadas de Schumacher, su sorpresa fue muy grande al rodar en un circuito tan virado como el de Jerez, lugar en el cual pudo comprobar una preocupante pérdida del



Canalización insólita de los escapes.

par motor, respecto a las pruebas realizadas en Silverstone, y un conflictivo equilibrio entre el margen de utilización del motor a la salida de las curvas y la carencia de efecto suelo por parte del coche.

Evidentemente, la respuesta a bajo régimen del Zetec-R y la ventosa que producía el fondo totalmente plano, son ya una quimera que forma parte del pasado.

Con la referencia de los tiempos registrados por otros equipos -entre los cuales estaba el 1.24.430 registrado por Eddie Irvine con el Jordan Peugeot 195 y el 1.22.640 de Damon Hill realizado con el Williams de la pasada temporada y motor RS 7 de tres litros- Schumacher debía demostrar que la quintaesencia del Benetton Renault 195 iba a correr de su parte. De hecho, Herbert no había logrado mejorar el tiempo de 1.23.000 y con múltiples problemas mecánicos de juventud.

Al contrario que otras veces, a Schumacher se le citó en el circuito a las 7.30 de la mañana, y éste fue el orden cronológico de su quehacer a lo largo del único día de ensayo que realizó en Jerez antes de trasladarse al circuito Paul Ricard:

De 7.30 a 8.45, Schumacher comprobó todo lo relacionado con la ergonomía del habitáculo y la ubicación de los mandos en el volante y en el salpicadero.

Desde las 9 a las 9.45, los mecánicos y los técnicos de Renault Sport llevaron a cabo el calentamiento del motor, la reposición del lubricante y la comprobación del acelerador electrónico.

Al filo de las 9.45, Schumacher sa-



lió a la pista casi totalmente seca, con una temperatura ambiente de 15 grados y una humedad relativa del aire del 87 por ciento. Después de cumplir una vuelta, Schumacher regresó a boxes y comunicó que el motor no subía de vueltas. Concretamente no sobrepasaba las 13.000 revoluciones por minuto.

Hasta las 10.20 los mecánicos de Renault investigaron el problema y encontraron anomalías en la abertura de las mariposas, causadas por una disfunción electrónica difícil de detectar. Tras cambiar las centralitas que regulan el sistema, Schumacher regresó a la pista.

A las 10.30 volvió de nuevo a boxes y explicó que la respuesta del acelerador electrónico no estaba en consonancia con las solicitudes.

Cinco minutos más tarde llevó a cabo dos vueltas más, en las que detectó que el funcionamiento del motor era irregular, pues rateaba y tardaba en reaccionar al mando del acelerador.

A las 11 en punto Schumacher regresó a la pista con todo el sistema de aceleración nuevo, y con el B 195 calzado con neumáticos de agua realizó cuatro vueltas de tanteo general. Se manifestó irregularidad en el tren posterior y una preocupante falta de agarre a la salida de las curvas.

Brawn y Simmond decidieron cambiar los muelles en la suspensión posterior y modificar los reglajes en la parte delantera. Junto a esto, aumentaron la presión aerodinámica sobre el alerón posterior y sustituyeron el morro del B 195 por otro de diferente configuración aerodinámica.

Exactamente a las 11.40, Schumacher realizó cinco vueltas con neumáticos de seco en un tiempo

aproximado de 1.24.000. Si por una parte había mejorado la estabilidad, por otra el motor seguía dando ciertas muestras de pereza al acelerar. Al investigar, los técnicos averiguaron inexplicablemente que la doble toma de aire para la admisión del motor aportaba una excesiva cantidad de aire a la andadura que impone el trazado del circuito de Jerez y, en consecuencia, el motor se ahogaba.

Mientras técnicos y mecánicos ponían remedio al problema, Michael Schumacher mos-

tró a Brawn y Simmond su preocupación por el bajo rendimiento del motor en un trazado medio como el de Jerez, apreciación que no había detectado en Silverstone.

Poco más tarde de las 12, Schumacher realizó cinco vueltas, a lo largo de las cuales comprobó una indudable mejoría del motor y un equilibrio satisfactorio del coche en general; por el contrario, en la última vuelta, momento en el que se disponía a registrar el mejor tiempo, notó de pronto

que el cambio seleccionaba con lentitud las velocidades. Al llegar a boxes se comprobó que la correa dentada de la bomba hidráulica del cambio estaba a punto de romperse, el mismo problema que ya había sufrido Johnny Herbert el jueves.

El arreglo implicó el desplazamiento del cambio y todo lo que eso conlleva, al margen de crear una seria preocupación entre los técnicos del equipo. Mientras, Schumacher y Herbert aprovecharon el tiempo pa-



La suspensión es de diseño clásico.



Curiosa la ubicación de los radiadores.

ra montar en bicicleta por la esplanada del «paddock», comer fruta y firmar autógrafos.

Ya avanzada la tarde, el B 195 volvía a estar en orden de marcha, por lo que se reclamó la presencia de Schumacher. La esperanza de un perfecto funcionamiento duró tan sólo cuatro vueltas. A su regreso a boxes, el piloto explicó que de nuevo el motor no respondía a las solicitudes del acelerador.

Tras una minuciosa investigación, los técnicos de Renault Sport detectaron que el sistema mecánico de abertura de las mariposas no recibía las órdenes electrónicas y que, al mismo tiempo, la inyección actuaba sin control.

A raíz de una hora y media de apresurado trabajo que implicó el cambio total del sistema de alimentación, Schumacher salió por última vez a la pista en los últimos compases de la tarde, que concluyeron con cinco vueltas y un tiempo poco superior al registrado por su compañero Herbert en los días anteriores.

Con este cúmulo de problemas, Benetton dio por terminados los ensayos en Jerez y puso rumbo al circuito francés de Paul Ricard, hacia donde ya se dirigían dos camiones

con nuevos componentes para la regulación de los motores, así como elementos de suspensión y aerodinámicos de nueva configuración.

Al comprobar lo ocurrido en Jerez, queda claro que Benetton juega con la ventaja de

disponer del nuevo monoplaça y así poderlo evolucionar debidamente; sin embargo, no cabe duda de que el Benetton B 195 no ha nacido bajo la estrella del éxito más seguro y prefabricado.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

NUEVO FERRARI 412 T2.

EL CABALLO DEL ENIGMA

TODOS esperaban ver la gran creación de John Barnard, la esencia del frasco de la sabiduría del brujo de Standford, y se quedaron con las ganas. El nuevo Ferrari 412 T2 presentado en Fiorano es un coche inexistente, ya que su versión definitiva se parecerá poco a la actual y las soluciones aerodinámicas de verdadero relieve se desvelarán en esa última versión. O sea, el que presentaron es el contratipo del verdadero 412 T2, el cual debutará en Sao Paulo con ocasión del primer Gran Premio de la temporada. En consecuencia, cualquier apreciación o comentario sobre lo que se vio en Fiorano se diluye en una simple apreciación sin trascendencia.

Si algo hay de desconcertante en el 412 T2 es la desaparición del estrechamiento con forma de cuello de botella en la parte final de la carrocería. Esta solución, que durante años fue válida e insustituible, ha dejado paso a un nuevo concepto basado en un ensanchamiento del capó extremadamente bajo, que termina por unirse con los timones del alerón posterior. Según Barnard,



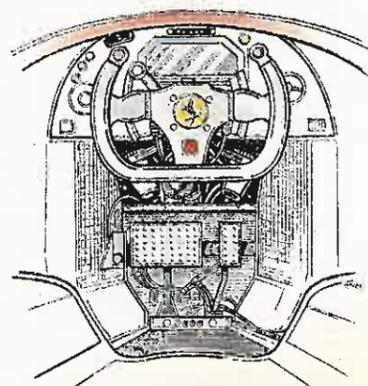
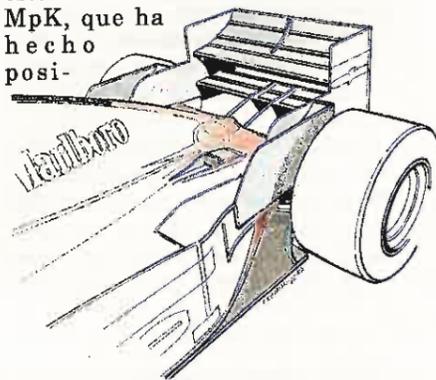
esta solución todavía incompleta logra paliar la pérdida de presión aerodinámica causada por la inferior altura del alerón posterior, ya que el reglamento obliga a que éste sea 12 centímetros más bajo.

Por otra parte, el final inferior donde confluyen la carrocería y el fondo plano presenta la peculiaridad de tener el extractor central 30 centímetros más estrecho de lo permitido, solución que admite aprovechar mejor el flujo de aire caliente de los escapes para incrementar el efecto suelo.

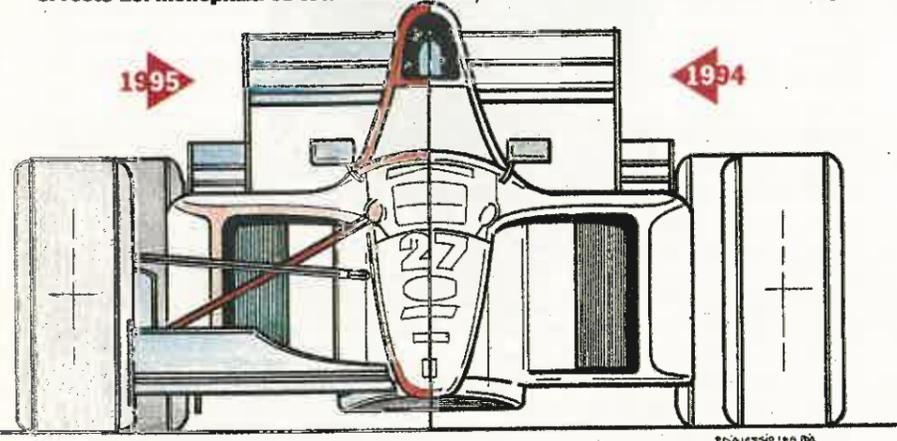
En cuanto a la parte delantera, el 412 T2 es todo lo contrario que los últimos monoplazas de Maranello. La forma muy picuda, poco arqueada y sin los dos soportes entre el morro y el alerón, se aleja de la de sus antepasados y recuerda en parte al McLaren MP4/9. Pero también en este apartado, la realidad del

412 T2 no corresponde a la solución definitiva. Sin embargo, lo referente a la estructura del chasis responde a una realidad inamovible totalmente condicionada por la ventaja que aporta el depósito del combustible de 140 litros. La reducción de este último ha dado lugar a una reducción de la distancia entre ejes con un incremento de la ergonomía del habitáculo y una mejor centralización de los pesos. Respecto a las suspensiones, existe un evidente regreso a tendencias de antaño; lo primero que cambia es el anclaje de las suspensiones con la desaparición del sistema de bisagra que ha dejado paso a las tradicionales rótulas, y en segundo lugar el regreso a las barras de torsión que Barnard aportó en el Ferrari 640. En cuanto al tren posterior, el técnico británico ha prescindido del anclaje de las suspensiones a la carcasa del cambio y ha recurrido a unos semichasis muy particulares. Como se ha dicho anteriormente, tanto la configuración aerodinámica como las suspensiones son conceptos provisionales.

De definitivo para la presente temporada se puede calificar el nuevo motor 044/1 de 12 cilindros y tres litros de cilindrada. Se ha conservado la estructura de la V a 75°, así como el bloque motor en acero. En este modelo se ha recurrido al acero MpK, que ha hecho posi-



Habrà que esperar al Gran Premio de Sao Paulo para ver actuar al nuevo Ferrari 412 T2, que en nada se parece al contratipo presentado en el circuito de Fiorano. A excepción del regreso a las barras de torsión propuestas por Barnard para el 640, el resto del monoplaza es totalmente nuevo, destacando el nuevo diseño del capó.

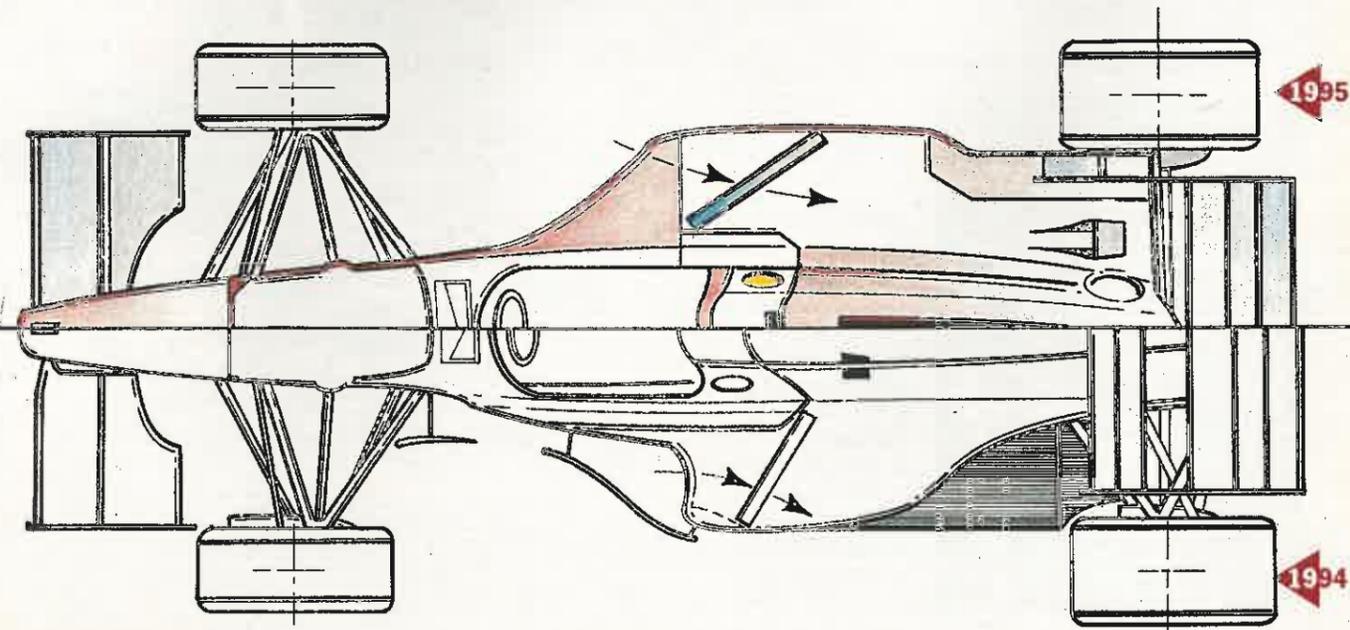


ble ahorrar diez kilos de peso y reducir siete centímetros la longitud del motor. En el 044/1 se ha conservado el sistema de tomas de admisión de longitud móvil, así como la ya conocida distribución de fase variable. En el complicado apartado de las prestaciones, este nuevo propulsor Ferrari debería desarrollar unos 700 caballos de potencia con un régimen de rotación superior a las 17.000 revoluciones por minuto; por el contrario, su talón de Aquiles es el par motor, que escasamente supera los 30 kilogrametros.

Se ha sabido también que, a principios de la primavera, en el seno de la Ferrari Gestione Sportiva dará comienzo la evolución del motor de diez cilindros denominado 046 y que será ensamblado en el monoplaza de 1996.

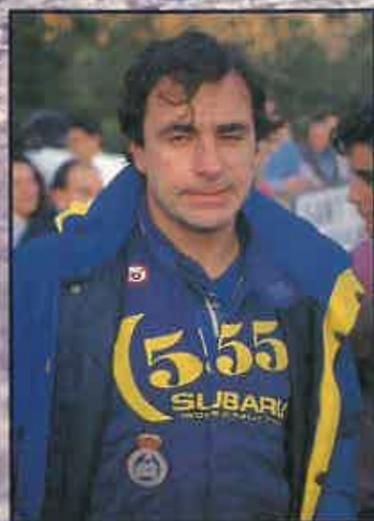
Lo más preocupante de todo el proyecto 412 T2 es que se encuentra en el dramático trance de quedarse huérfano. Al parecer, Barnard podría decir adiós a Ferrari para dedicarse al estudio y evolución de los futuros monoplazas del equipo Paul Stewart Racing. De ocurrir semejante disparate, que coincidiría con el vencimiento del contrato entre Barnard y Ferrari, sería la segunda vez que Barnard abandona un proyecto en Maranello justamente en la fase de gestación.

GIGI CORBETTA
FOTOS: PHOTO 4
DIBUJOS: P. D'ALESSIO



RALLYE DE SUECIA

Aplastante dominio de Mitsubishi



Desolado se encontraba Carlos Sainz tras el abandono por pérdida de aceite. Kenneth Eriksson, por su parte, venció a Makinen por estrategia del equipo Mitsubishi.

El Rallye de Suecia ha sido un auténtico «paseo militar» para el equipo Mitsubishi con Eriksson y Makinen en las dos primeras posiciones. Del resto, cabe destacar el auténtico desastre del equipo Subaru: ninguno de sus tres coches pudo acabar debido a que perdían aceite.

EN el Rallye de Suecia, un equipo ha dominado sobre sus rivales; ese equipo ha sido Mitsubishi, que ha controlado perfectamente la carrera, dominando de forma aplastante a todos los contrincantes. En esta ocasión, Andrew Cowan alineaba a su piloto estrella, el finlandés Tommi Makinen, y repescaba al sueco Kenneth Eriksson, además de contar con unos Mitsubishi Lancer muy bien afinados y competitivos. En un principio comenzó marcando el ritmo Eriksson, que tras el tercer tramo se situó en cabeza con un escaso margen de tiempo sobre Makinen; es más, tras disputarse el penúltimo tramo de la primera etapa, los dos pilotos de Mitsubishi estaban empatados a tiempo.

A lo largo del segundo día de carrera el sueco siguió comandando la clasificación, siempre con muy pocos segundos sobre Makinen, y al final de esta etapa sólo les separaba un segundo. En la tercera etapa, el joven y rapidísimo Makinen, con una conducción al límite, volando sobre el hielo de los tramos de este rallye, consiguió arrebatarse el primer puesto a su compañero de equipo y poco a poco le fue sacando una ventaja considerable, que en el penúltimo tramo del rallye era de 43 segundos. Cuando parecía clara la victoria de Makinen, tácticas de equipo le obligaron a dejarse adelantar por Eriksson. A 500 metros del final del último tramo el piloto finlandés detuvo el Mitsubishi Lancer durante un minuto, tiempo suficiente para que Eriksson venciera el rallye. Una vez finalizada la carrera Makinen nos comentó: «No me preguntes a mí, hay que preguntarle a Cowan; él decidió, antes de la tercera etapa, que el rallye lo ganara Eriksson y lo he respetado». Una decisión absurda, que perjudica claramente las aspiraciones de Makinen de cara al Mundial, ya que Eriksson va a participar en muchas menos carreras que su compañero.

En el Rallye de Suecia todos los equipos oficiales se reforzaron con pilotos locales, buenos conocedores del terreno. Toyota contó para la ocasión con los servicios de Thomas Radstrom, que cumplió su cometido a la perfección, finalizando la carrera en tercera posición. Juha Kankkunen, que finalizó en cuarta posición, dejó claro que siempre hay que

contar con él. Tras un principio de rallye muy flojo —el finlandés se quejaba de un rendimiento escaso del motor del Toyota Celica GT 4— fue poco a poco subiendo posiciones y sumó unos puntos que pueden ser muy valiosos al final del Campeonato. Didier Auriol, que ya había disputado esta carrera en dos ocasiones, dejó clara su experiencia marcando unos buenos tiempos y finalizando en quinta posición. Sobre el resultado de los pilotos de Toyota, tampoco se entiende muy bien la actitud de Ove Andersson, jefe del equipo, de no obligar a Radstrom a dejarse adelantar por Kankkunen y Auriol, ya que el piloto sueco no va a disputar ninguna prueba más del campeonato. Además de estos pilotos, Toyota inscribía un cuarto co-

che para Armin Schwarz, para permitirle coger puntos para el título de pilotos; la actuación del alemán fue durante todo el rallye muy floja, finalizando en la novena posición.

La actuación del equipo Ford también fue discreta. Su mejor hombre fue el veterano Stig Blomqvist, hasta que en el control del primer tramo de la tercera etapa, por un error de su copiloto, entraron con mucho adelanto, cayéndoles una penalización de cuatro minutos, finalizando así en el séptimo puesto.

François Delecour no pudo finalizar, al romperse el motor del Escort Cosworth en el tramo 12. Bruno Thiry, por su parte, tras cogerle el ritmo a esta difícil prueba, marcó unos tiempos interesantes ♦♦♦



A pesar de que era su primera participación en esta prueba, Carlos Sainz se defendió mientras el coche no le dio problemas. Colin McRae, por su parte, también realizó una buena carrera hasta que el Impreza falló.

EL DESASTRE DE SUBARU

Tras la gran alegría que nos dieron Carlos Sainz y Luis Moya en el pasado Rallye de Montecarlo, las cosas no les podían haber ido peor, tanto a la pareja española como al equipo Subaru. A esta carrera, tras los test previos, Carlos Sainz llegaba muy ilusionado. Durante los entrenamientos todo había funcionado a la perfección y, para ser esta su primera participación en esta carrera, se encontraba muy a gusto conduciendo sobre la nieve. Según fue transcurriendo la carrera, Carlos Sainz fue tomándole el pulso y poco a poco fue marcando mejores tiempos, acabando la primera etapa en quinto puesto. Y eso tras una salida de pista en el tramo cuarto, que le podía haber supuesto el abandono; afortunadamente fue en un sitio en el que había muchos espectadores y pudieron volver a poner el coche sobre la pista perdiendo tan sólo 30 segundos. Su calvario comenzó en la última asistencia del día, en una revisión de rutina que incluía cambio y filtro de aceite. Al salir comprobaron que el motor perdía aceite por el filtro y, pese a volver a cambiarlo, el problema persistía. Para no penalizar sacaron el coche de la asistencia y, antes de primer tramo del día siguiente, el propio Carlos Sainz cambió de nuevo el filtro; pero seguía perdiendo y en la asistencia de cinco minutos, antes del siguiente tramo, los mecánicos lo volvieron a cambiar. De esta forma hizo la especial, en muchos momentos con el indicador de la presión de aceite en rojo, pero después de este tramo, y a pesar del buen crono, se retiraron para no forzar la rotura del motor. Tanto Sainz como Moya se mostraron una vez más en contra del Reglamento de la FIA: «No ayuda nada. Tuvimos que cambiar el filtro a bajo cero, a las siete de la mañana... ¡Es absurdo! Independientemente de lo que haya sucedido aquí, a uno se le quitan las ganas de correr. Resulta ilógico que antes del primer tramo no tengas ninguna asistencia».



El nivel técnico demostrado en otras carreras por el equipo Subaru no se ha corroborado en esta prueba.

El actual Campeón del Mundo, Didier Auriol, sólo pudo ser quinto en la clasificación final del rallye. No se entiende la estrategia del equipo al no dejar pasar a Kankkunen y Auriol por delante de Radstrom.



acabando la carrera en el puesto sexto de la clasificación.

De debate se puede considerar la actuación del equipo Subaru. Primero tuvo que abandonar Carlos Sainz por una fuga de aceite en el filtro bastante rara. Posteriormente, tanto McRae como el sueco Mats Jonsson no pudieron salir a la tercera etapa por un problema similar. Los Impreza perdían aceite por el filtro, al parecer por un defecto de fabricación en alguna pieza. Lo cierto es que, con el abandono de sus tres coches, han perdido una ocasión de oro de sumar unos puntos que pueden ser vitales de cara al título de marcas.

La lucha por la victoria en Grupo N fue cosa de los pilotos suecos, imponiéndose de forma magistral Kenneth Backlund con un Mitsubishi Lancer, clasificándose en una meritoria décima posición. El segundo clasificado en esta categoría fue Stig Olov Walfridson, completando el podio Anders Radstrom, ambos con vehículos similares al del vencedor. El Rallye de Suecia también era puntuable para la Copa FIA de 2 litros, unos coches que, co-

mo en el caso de este rallye, con un suelo muy deslizante, están por detrás de los Grupo N de cuatro ruedas motrices.

El triunfador fue el local Per Svan, con el Opel Astra GSi, situándose segundo Jarmo Kytöletho y

tercero Anders Nilsson, los dos también con Opel Astra GSi. En esta carrera debutaron los Skoda Felicia con una actuación muy discreta. ●

MANUEL MADRID
FOTOS: AUTO HEBDO SPORT

El piloto local Kenneth Backlund, gran conocedor del terreno, fue el vencedor de Grupo N a los mandos de un Mitsubishi Lancer E, tras una exhibición de pilotaje.



CLASIFICACIONES

1º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Lancer E), 4 horas, 51 minutos, 27 segundos; 2º Makinen-Harriane (Mitsubishi Lancer E), a 12s; 3º Radstrom-Backman (Toyota Celica Turbo GT 4), a 1m 27s; 4º Kankunen-Grist (Toyota Celica Turbo GT 4), a 2m 18s; 5º Auriol-Ocelli (Ford Escort RS Cosworth) a 2m 20s; 6º Thiry-Prevot (Ford Escort RS Cosworth), a 5m 31s; 7º Blomqvist-Melander (Ford Escort RS Cosworth), a 6m 49s; 8º Jansson-Algerstedt (Toyota Celica), a 8m 2s; 9º Schwarz-Wicha (Toyota Celica Turbo GT4), a 9m 45s; 10º Backlund-Andersson (Mitsubishi Lancer Evolution), a 12m 44s, 1º de Grupo N.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Mitsubishi, 100 puntos; 2º Ford y Toyota, 71; 4º, Subaru, 46.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Tommi Makinen, 25 puntos; 2º Juha Kankkunen, 22; 3º Carlos Sainz y Kenneth Eriksson, 20; 5º François Delecour, 15; 6º Bruno Thiry, 14; 7º Thomas Radstrom, 12; 8º Didier Auriol, 8; 9º Andrea Aghini, 6. 10º Jean Ragnotti y Stig Blomqvist, 4.

COPA FIA GRUPO N

1º Philippe Camandona y Kenneth Backlund, 13 puntos; 3º Isolde Holderied y Stig Olov Walfridson, 10; 5º Rui Madeira y Anders Radstrom, 7.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES (actual)

1º GM Europa, 89 puntos; 2º Renault, 65; 3º Peugeot, 41; 4º Ford, 21; 5º Fiat, 20.

LIDERES SUCESIVOS

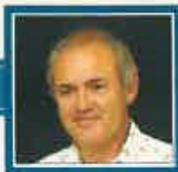
TC 1, Didier Auriol.
TC 2, Tommi Makinen.
TC 3-5, Kenneth Eriksson.
TC 6, Tommi Makinen.
TC 7-8, Kenneth Eriksson.
TC 9, Tommi Makinen.
TC 10-18, Kenneth Eriksson.
TC 19-24, Tommi Makinen.
TC 25, Kenneth Eriksson.

PRINCIPALES ABANDONOS

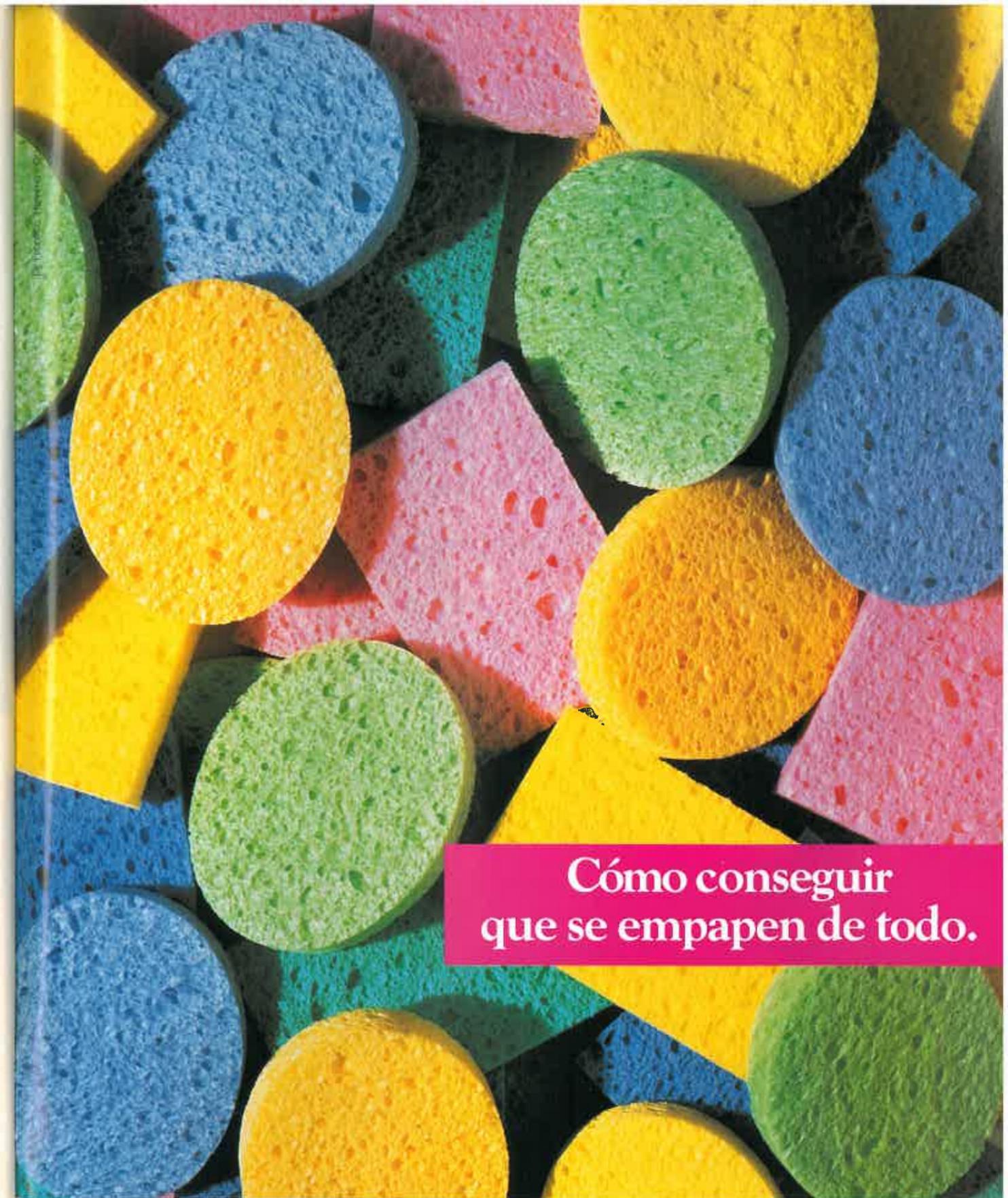
Colin McRae, motor Carlos Sainz, motor; Mats Jonsson motor; François Delecour motor.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Eriksson	8	4	6	1	2	1
Makinen	9	8	3	3	1	-
Radstrom	2	7	1	4	4	2
Kankkunen	3	-	4	4	1	2
Auriol	2	1	-	4	5	5
Thiry	-	-	2	3	1	-
Blomqvist	1	-	-	3	3	4
Jansson	3	1	-	2	1	1
Schwarz	-	-	-	-	-	1
Backlund	-	-	-	-	-	-



B A L L E S T A



**Cómo conseguir
que se empapen de todo.**

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque no tienes límites de tiempo para argumentar sobre tu producto. Hasta puedes hacer un encarte. Las revistas son el medio preferido para búsqueda de ideas y de información. Al 74% de los lectores les gusta la publicidad y les parece creíble, informativa y útil. Casi la mitad de ellos declaran haber comprado algún producto después de verlo en una revista (Fuente Magazine Publisher of America).

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.

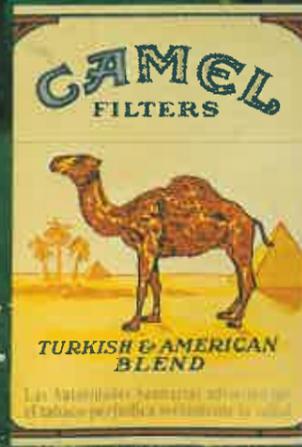


Asociación de Revistas de Información

CAMEL

NO SUBE EL PRECIO

270 ptas.



Las Autoridades sanitarias advierten que el abuso perjudica seriamente la salud.

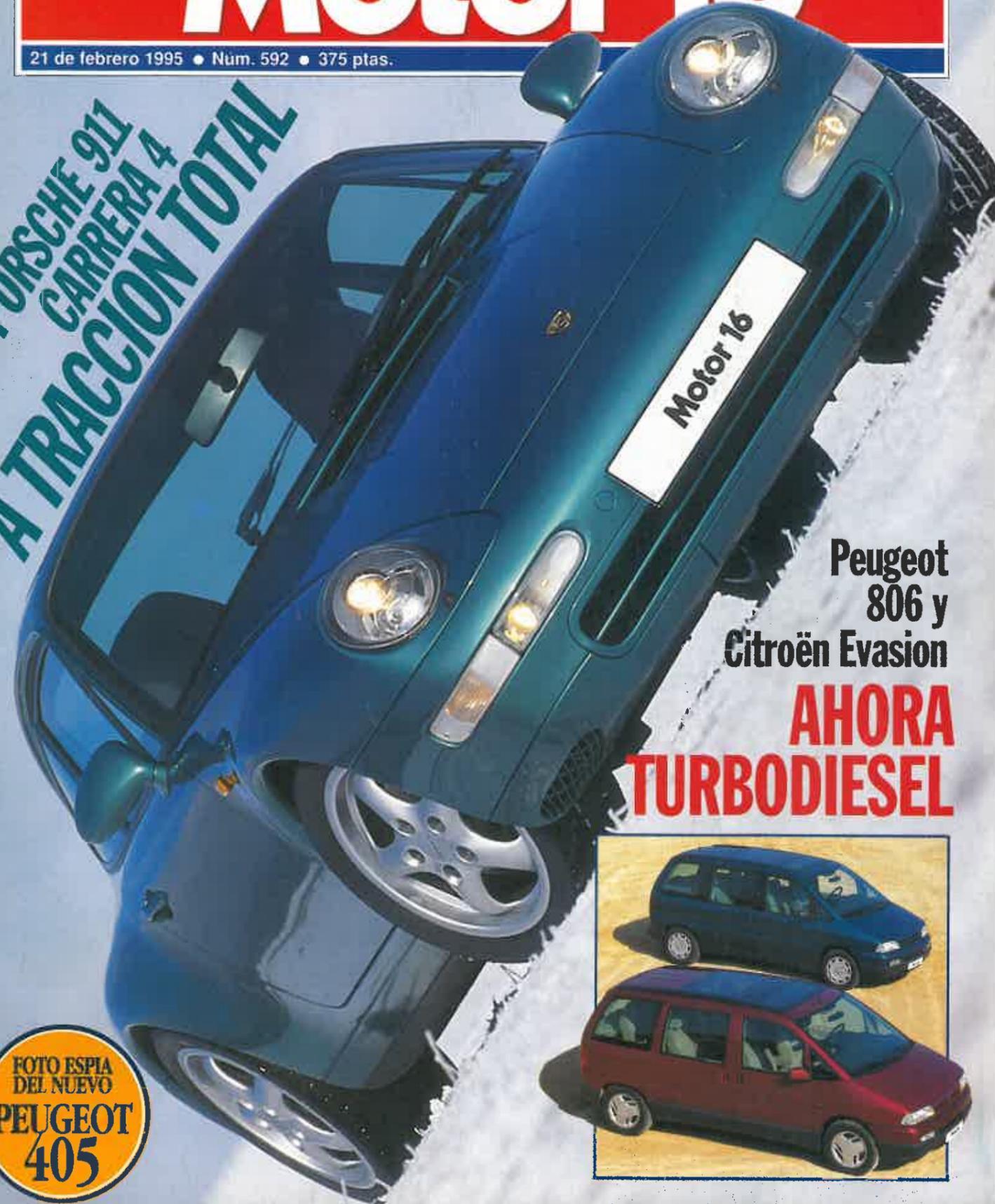


EL BENETTON B 195 NO CONVENCIO A SCHUMACHER

SEMANAL
Motor 16

21 de febrero 1995 • Núm. 592 • 375 ptas.

PORSCHE 911
CARRERA 4
A TRACCION TOTAL



Peugeot
806 y
Citroën Evasion

**AHORA
TURBODIESEL**

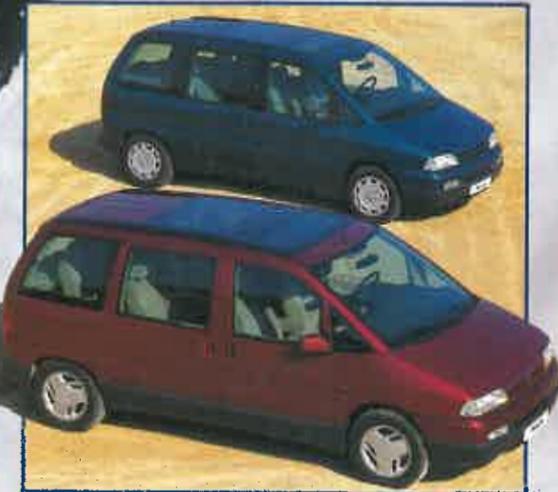


FOTO ESPIA
DEL NUEVO
**PEUGEOT
405**